

CONCORDIA
MARITIME

LEVERANS
AV TVÅ IMOIMAX

ÅRSREDOVISNING 2015



BÄSTA
ÅRET
SEDAN 2001

ÖKAD ANDEL
NISCH-
TRADER

VERKSAMHETEN

Året i korthet	1
VD har ordet	2
IMOIIIMAX: En flotta i förnyelse	4
Vision och mål	6
Marknadens drivkrafter	8
Strategi	10
P-MAX: Ökad andel nischtrader	12
Marknaden och flottan 2015	14
Vår flotta	18
Världsledande kompetens	20

HÅLLBAR SJÖFART

Ledande inom säkerhet och kvalitet	22
------------------------------------	----

EKONOMISK ÖVERSIKT

Risk- och känslighetsanalys	31
Aktie och ägare	35
10 år i sammandrag	38

EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse	41
------------------------	----

KONCERNEN

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	44
Rapport över finansiell ställning	45
Rapport över förändringar i eget kapital	46
Rapport över kassaflöden	47

MODERBOLAGET

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	48
Rapport över finansiell ställning	49
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	50
Rapport över förändringar i eget kapital	50
Rapport över kassaflöden	51
Noter	52
Revisionsberättelse	73

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	74
Styrelse och revisor	82
Företagsledning	84
Definitioner	85
Årsstämma och informationstillfällen	85
Adresser	85

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

Nyckeltal

	2014	2015
Totala intäkter, MSEK	531,2	810,0
EBITDA, MSEK	214,7	423,8
Rörelseresultat, MSEK	56,4	209,6
Resultat efter finansnetto, MSEK	16,5	174,3
Nettoresultat, MSEK	8,7	173,9
Investeringar, MSEK	87,9	459,3
Soliditet, %	42	43
Eget kapital per aktie, SEK	32,99	39,15
Utdelning i procent av resultat, %	n/a	14
Resultat per aktie, SEK	0,18	3,64
Utdelning per aktie, SEK	0,00	0,5*
Börskurs på bokslutsdagen, SEK	12,90	19,5

* Föreslagen utdelning

2015 I KORTET

En stark marknad

Sett till året som helhet låg intjänningen inom MR- och Suezmaxsegmenten cirka 50 procent högre än föregående år.

+50%

Leverans av två IMOIIIMAX-fartyg

Under året levererades de två nya IMOIIIMAX-fartygen, *Stena Image* och *Stena Important*.



Lyttelton, Nya Zeeland

Ökad andel nischtrader

Andelen fartyg i flottan sysselsatta på nischtrader fortsatte öka under året, bland annat till och från Nya Zeeland.



BÄSTA ÅRET SEDAN 2001

Kombinationen av en stark marknad, ökad intjäningskapacitet och en framgångsrik befraktningsstrategi bidrog till att 2015 blev det bästa året för Concordia Maritime sedan 2001, exkluderat år med fartygsförsäljningar.

Förnyade kontrakt för P-MAX-fartyg

Under året förnyades kontraktet med ett av världens största olje- och gasföretag. Kontraktet förlängdes i tolv månader för två fartyg och utvidgades dessutom till att omfatta ytterligare ett fartyg i sex månader.

Ytterligare ett år utan allvarigare olyckor eller incidenter

Säkra fartyg, kompetenta besättningar och väl utvecklade rutiner utgör stommen i det förebyggande arbetet.



Nästan allt rätt 2015

Resultatmässigt blev 2015 det bästa året för Concordia Maritime sedan 2001, exkluderat år med fartygsförsäljningar. Sammantaget redovisade vi en vinst för året om MSEK 174,3 (16,5) före skatt. EBITDA uppgick till MSEK 423,8 (214,7), motsvarande MUSD 50,3 (31,3). Till de främsta drivkrafterna bakom utvecklingen hörde en stark marknad, en framgångsrik flott- och befraktningsstrategi samt en väl fungerande operation.

2015 VAR ETT STARKT ÅR FÖR CONCORDIA MARITIME. Sett till året som helhet låg intjäningen inom MR- och Suezmaxsegmenten cirka 50 procent högre än under föregående år. Till de främsta drivkrafterna hörde en stark underliggande efterfrågan på olja och oljeprodukter – i sin tur drivet av ett lågt oljepris. Detta resulterade även i överproduktion och lageruppbbyggnad. Därutöver ser vi nu också tydligt konsekvenserna av de omfattande förändringar som sker vad gäller raffinering och konsumtion av olja och oljeprodukter. Om epicentrum tidigare utgjorts av Nordamerika och Europa flyttas nu fokus i allt snabbare takt österut mot Asien.

Förändringarna är fundamentala; volymerna ökar, transportdistanserna blir längre och behovet av flexibilitet och förmåga att snabbt ställa om har aldrig varit högre. Det är tveklöst en ny dynamik vi ser växa fram. Och det är en dynamik som är positiv för produkttankmarknaden i allmänhet och innovativa aktörer i synnerhet.

En flotta i utveckling

Till våra mål hör att uppnå en genomsnittlig årlig flotttillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel. Vad detta uttrycker är en ambition att över tid expandera flottan och verksamheten. Vi har en uttalad huvudsaklig inriktning mot produkttanksegmentet, men denna inriktning utesluter inte närvaro inom andra segment. Utvecklingen under året ligger helt i linje med dessa mål och vägval.

Som för många andra rederier utgör köp och försäljning av fartyg en väsentlig del i vår affärsmodell. Förmågan till rätt timing är något vi historiskt har varit framgångsrika med. Under året tog vi leverans av de två IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Fartygen beställdes 2012 i ett gynnsamt marknadsläge. De representerar nästa steg i utvecklingen av vår flotta och är ett viktigt led i en pågående förnyelse. Med sin höga lastflexibilitet och goda energieffektivitet besitter de precis de egenskaper dagens kunder efterfrågar.

Utöver leveranserna av IMOIIIMAX-fartygen deltog vi under året i inkontraktering av ytterligare två fartyg, ett MR-fartyg (ECO-design) av IMO2/3-klass och ett suezmax-fartyg. Kontraktens längd varierar, men syftet med uppläggen är alltid detsamma; att öka intjäningsförmågan när vi bedömer att marknadsläget är det rätta. Detta är en typ av upplägg vi kan komma att få se mer av under kommande år. Vi utesluter heller inte vare sig köp eller avyttringar.

Framgångsrik befraktningsstrategi

Vi har under de senaste åren valt att ha nästan alla fartygen i flottan sysselsatta på spotmarknaden. Givet det senaste årets starka marknad har detta visat sig vara ett korrekt beslut. För att optimera utnyttjandet av respektive fartyg har vi valt att sysselsätta dem, de ägda såväl som de inkontrakterade, i system eller s.k. pooler tillsammans med Stena Bulk och Stena Weco.

Utvecklingen på spotmarknaden har nu medfört att även periodmarknaden stärkts. I slutet av det gångna året kontrakterade vi därför ut ett P-MAX-fartyg på två år och i början på 2016 kontrakterade vi ut ytterligare två fartyg på ett respektive tre år. Genom affärerna säkerställer vi en god intjäning för fartygen, samtidigt som vi i växande omfattning balanserar exponeringen mot spotmarknaden.

När det gäller P-MAX-fartygen strävar vi efter att sysselsätta dem på trader där deras specifika egenskaper kommer väl till pass. Arbetet har varit framgångsrikt och bidragit till den positiva resultatutvecklingen under året. Även de nya IMOIIIMAX-fartygen har mottagits mycket bra på marknaden och möter de högt ställda kommersiella krav de utvecklats för.

En väl fungerande operation

I såväl starka som svaga marknader krävs, utöver en tydlig strategi, även en effektiv och väl fungerande operation. Genom samarbetet med Stena Teknik, Stena Bulk, Stena Weco och Northern Marine Management har vi tillgång till ledande och världsomspännande kompetens inom alla steg i värdekedjan: utveckling, befraktning, kommersiell och teknisk drift samt bemanning. Att på nära håll ha tillgång till denna kompetens skapar stora värden för våra kunder samtidigt som det gör det möjligt för oss att driva vår egen organisation kostnadseffektivt och med hög flexibilitet.

Fortsatta satsningar inom hållbarhet

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.

Arbetet inom säkerhets- och miljöområdet pågår ständigt. Det är vårt ansvar att följa med i utvecklingen av lagar och regleringar, att bemöta omvärldens krav och själva driva utvecklingen framåt – för att



Vår grundsyn på
produkttankmarknaden
för året är fortsatt positiv

på så sätt reducera risker och miljöpåverkan. Concordia Maritime har länge haft en ledande position inom detta område och i vår dagliga verksamhet gör vi mycket för att bidra till en mer hållbar utveckling. Detta arbete är en del av vårt DNA och något vi kommer att fortsätta med. Ambitionen framöver är att bli än tydligare vad gäller redovisningen och rapporteringen av våra satsningar och mål inom hållbarhetsområdet. På sidorna 22–30 i denna årsredovisning beskriver vi övergripande vad vi gör och hur utvecklingen sett ut under det gångna året.

När det gäller säkerhet kan vi konstatera att vi även under 2015 var förskonade från allvarigare incidenter och olyckor. Utvecklingen 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 och ingenting vi tummar på, oavsett konjunkturer eller marknadsläge.

Inom miljöområdet fortsatte vi att uppnå stora förbättringar vad gäller utsläppen av koldioxid. Sedan vi påbörjade vårt mer strukturerade arbete för några år sedan med att öka bränsleeffektiviteten har vi minskat utsläppen med cirka 20 procent. Även vad gäller utsläpp av svaveloxid uppnåddes under året stora förbättringar.

Arbetet med att optimera säkerheten och begränsa miljöpåverkan stärker vårt varumärke på flera plan. Konkurrensen om kvalificerade sjömän är tuff, men vår profil som en ansvarstagande arbetsgivare underlättar vid rekrytering och gör det också möjligt att behålla

personal. Även bland våra kunder märks ett allt större fokus på miljö- och hållbarhetsaspekter. Det är en utveckling som ligger i allas våra intressen.

Framtidsutsikter

Vår grundsyn på produkttankmarknaden för året är fortsatt positiv. Vi förväntar oss att ett fortsatt lågt oljepris och fortsatta förändringar inom den globala raffinaderiinfrastrukturen kommer att resultera i en stabil efterfrågan på transporter av olja och förädlade oljeprodukter. Till utmaningarna hör en hög lagersituation samt det relativt stora antal fartyg som väntas att levereras under året. Till våra egna utmaningar hör även en eventuell förlikningsprocess avseende den tvist som uppstått till följd av *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012. Diskussionerna kommer att fortsätta under 2016. Mer information finns på sidan 16 i denna årsredovisning.

Tanksjöfart handlar i mångt och mycket om förmågan att navigera i en föränderlig värld och på en volatil, oljebaserad, marknad. Det handlar om att se möjligheter, hantera utmaningar och parera de värsta hindren. Det är med stor tillförsikt vi nu ser fram emot att fortsätta göra detta på ett framgångsrikt sätt även under 2016.

Göteborg i mars 2016
Kim Ullman, VD

25%

LÄGRE BRÄNSLE-
FÖRBRUKNING JÄMFÖRT MED
FÖRRA GENERATIONENS MR

AVANCERADE

SYSTEM FÖR LASTNING, LOSSNING OCH RENGÖRING

18 SEPARATA

LASTTANKAR OM VARDERA 3 000 M³

HELT NY

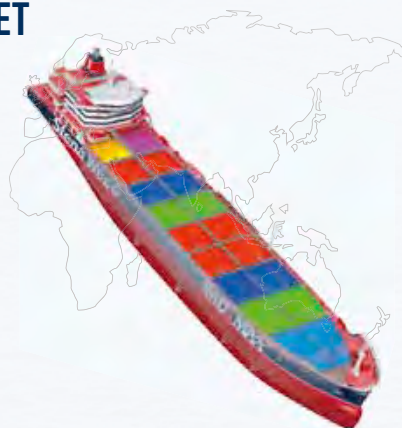
DESIGN PÅ SKROVET

En flotta i förnyelse

Under året levererades de två IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Fartygen är en viktig del i Concordia Maritimes framtidssatsning och kontinuerliga utveckling av flottan. Fartygen i IMOIIIMAX-serien 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 25 procent jämfört med förra generationens MR-fartyg.

MAXIMAL FLEXIBILITET

IMOIIIMAX-fartygen sätter en ny standard vad gäller såväl lasteffektivitet som bunkerförbrukning. Med 18 separata lasttankar om vardera 3 000 m³ är fartygen 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 erbjuder IMOIIIMAX-fartygen en lastlogistisk flexibilitet få andra fartyg kan mäta sig med.





VISION & MÅL

Vår vision är att alltid vara förstahandsvalet och affärspartnern 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 dygnshyra 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 resekostnader (bränsleförbrukning och hamnavgifter), dagskostnader (besättning, försäkring och löpande underhåll), samt kapitalkostnader.

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%* genomsnittlig årlig flotttillväxt över en konjunkturcykel
UTFALL 2015	10%	43%	18% helägda fartyg 22% inkl. inkontrakterade fartyg
KOMMENTAR	Stark marknad i kombination med framgångsrika flottdispositioner bidrog till en god lönsamhet för året som helhet.	Utfallet för året speglar Concordia Maritimes stabila finansiella ställning.	Under året togs leverans av de två IMOIIIMAX-fartygen <i>Stena Image</i> och <i>Stena Important</i> . Därutöver inkontrakterades under delar av året ytterligare tre fartyg. Concordia Maritimes andel uppgick här till 50 procent.

*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 långsiktigt 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 flotttillväxt om 10 procent över en konjunkturcykel.

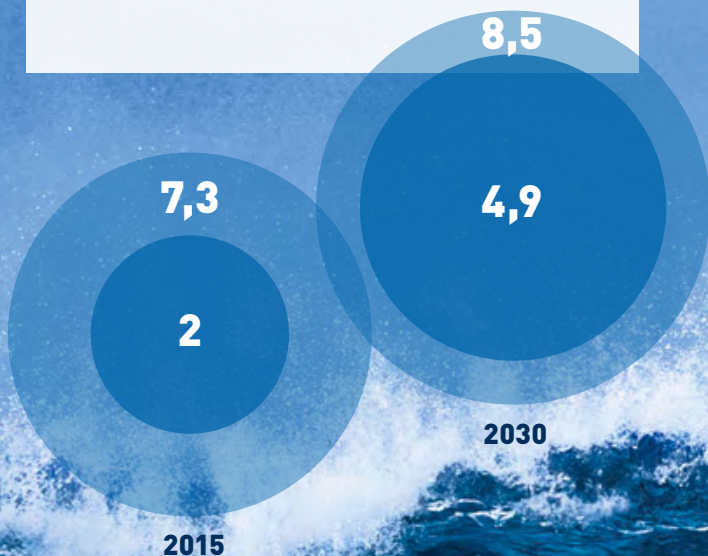
Marknadsförändringar som skapar möjligheter

VÄXANDE BEFOLKNING MEDFÖR ÖKAT ENERGIBEHOV

Enligt bedömningar från bland annat FN kommer befolkningen på jorden öka med över 30 procent fram till 2050, från dagens 7 miljarder invånare till cirka 9,7 miljarder. Samtidigt medför ett allt mer spritt välstånd att den globala medelklassen fortsätter att växa kraftigt. I dess kölvatten följer investeringar i infrastruktur och en ökad konsumtion. Som en direkt följd väntas efterfrågan på energi att öka. Amerikanska energimyndigheten uppskattar att världens samlade energikonsumtion fram till 2040 kommer att öka med cirka 40 procent. Konsumtionen av olja förväntas fortsätta att öka och samma år stå för cirka 25 procent av den totala energimixen. Idag transporteras ungefär hälften av all olja till sjöss, varför en ökning av oljekonsumtionen väntas bidra till en ökad efterfrågan på tanktransporter.

ALLT LÄNGRE TRANSPORTDISTANSER

Det faktum att den globala raffinaderikapaciteten nu minskar eller stagnerar väst om Suez och samtidigt ökar öster om Suez påverkar i hög grad hela tankmarknaden. Den kapacitet som nu byggs upp återfinns till stora delar i Mellanöstern och Asien, inte minst Indien och Kina. Raffinaderierna byggs här i första hand för att möta det ökande inhemska behovet, men i bl a Indien byggs även kapacitet med avsikt att exportera. I övriga delar av världen kvarstår eller växer efterfrågan på oljeprodukter samtidigt som den planerade utbyggnaden av raffinaderikapacitet på många håll inte står i paritet med efterfrågan. Sammantaget innebär detta att allt större volymer kommer att behöva transporteras allt längre distanser för att nå slutkonsumenterna i bland annat Nordamerika och Europa – men även för att möta behovet i exempelvis Afrika och Sydamerika, där efterfrågan på oljeprodukter växer snabbare än ökningen i inhemsk raffinaderikapacitet.



- Världens befolkning, miljarder
- Den globala medelklassen, miljarder



ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ VEGETABILISKA OLJOR

Efterfrågan på vegetabiliska oljor, har ökat kraftigt under de senaste åren och förväntas öka även framåt; OECD-FAO beräknar att den globala handeln med vegetabiliska oljor kommer att öka med 35 procent mellan 2010–2020. Till de främsta drivkrafterna hör ett ökat användande inom livsmedels-, petrokemi- och kosmetikindustrin. En allt större mängd används också till produktion av olika typer av biobränslen.

+35%



ALLT STÖRRE FOKUS PÅ HÅLLBARHET

Medvetenheten om pågående klimatförändringar och dess konsekvenser på människa och miljö har under senare år ökat avsevärt. Tanksjöfarten påverkas i hög utsträckning av såväl förändrad lagstiftning som högre krav från kunder, partners och övrig omvärld. Även om sjöfartens relativa påverkan är mer begränsad och stora förbättringar gjorts under senare år, finns fortfarande en stor förbättringspotential. Fortsatt teknisk utveckling i kombination med allt mer sofistikerad resursoptimering kommer här spela en avgörande roll.

ca 30%

**LÄGRE UTSLÄPP AV KVÄVEOXIDER
TILL FÖLJD AV TIER 1 OCH 2**

KONSEKVENSER FÖR TANKSJÖFARTEN:



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

Concordia Maritimes övergripande mål är att säkerställa en lönsamhet som möjliggör god avkastning till aktieägarna och kontinuerliga investeringar i befintligt och nytt tonnage. Verksamheten ska bedrivas med största möjliga omsorg för såväl människa som miljö.

ÖVERGRIPANDE STRATEGI

1 En förstavalspartner

Concordia Maritime ska under kommande år befästa och ytterligare stärka positionen som en förstavalspartner när det gäller transporter av olja och oljeprodukter. Utifrån en unik förståelse för såväl marknadens drivkrafter som den enskilda kundens verksamhet, ska vi tillgodose specifika transport- och logistikbehov. Samarbetet med kunderna ska bygga på långsiktiga relationer, präglade av partner-

skap och höga ambitioner vad gäller effektiva och säkra transporter – 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.

2 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.

Flottans utformning

När och om marknadsläget bedöms gynnsamt kan Concordia Maritime komma att investera i nytt tonnage. 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. Till de övergripande målen hör att generera en avkastning som möjliggör en flotttillväxt om i genomsnitt minst 10 procent per år över en konjunkturcykel. Investering i nytt tonnage är dock inget självändamål, utan helt underordnat möjligheten till god timing.

P-MAX

Målet för fartygen i P-MAX-flottan är att styra sysselsättningen mot trader och befraktningssystem där fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt och där det finns möjlighet att uppnå premiumrater. Förhållandet mellan korta och långa kontrakt justeras beroende på marknadens faktiska och förväntade utveckling.

IMOIMAX

De två IMOIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important* utgör viktiga byggstenar i byggandet av Concordia Maritimes framtida flotta. Fartygen sysselsätts på spotmarknaden och genom Contract of Affreightment inom ramen för Stena Wecos system.

Suezmax

Närvaron i suezmaxsegmentet ska ses som ett komplement till produkttankflottan. I början av 2016 utgjordes närvaron inom segmentet av ett helägt och ett inkontrakterat fartyg (50%) – båda fartygen sysselsattes på spotmarknaden inom ramen för Stena Sonangol Suezmax Pool.

3 Ledande inom säkerhet och kvalitet

Concordia Maritime ska vara ledande när det gäller säkerhet och kvalitet. Arbetet kring säkerhet, kvalitet och miljö utgör sedan många år tillbaka en integrerad del i vår verksamhet. Genom ett systematiskt förbättringsarbete, innovation och kontinuerliga utbildningsprogram ska vi säkerställa att vi behåller vår starka ställning inom området.

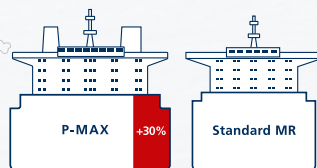
4 Kostnadseffektivitet och flexibilitet

Samarbetet med flertalet andra företag inom Stena Sfären kommer att fortsätta och utvecklas vidare. Genom samarbetena säkerställs världsledande och unik kompetens inom samtliga sjöfartens områden; från skeppsbyggnation och bemanning till teknisk drift, befraktning och kommersiell operation. Dessutom möjliggör denna modell en kostnadseffektiv och flexibel organisation.

Ökad andel nischtrader

När det gäller produkttanksegmentet lades under året stor kraft på att analysera marknaden och därefter styra sysselsättningen mot trader och lastsystem där P-MAX-fartygens unika egenskaper kommer till sin rätt – trader med särskilda krav och förutsättningar. Arbetet har varit framgångsrikt och det är mycket glädjande att kunna konstatera att i stort sett samtliga fartyg i P-MAX-flottan under året varit sysselsatta på denna typ av "nischtrader". Av de sex fartyg som transporterar lättare oljeprodukter har tre sysselsatts med transporter till och från Australien och Nya Zeeland och tre för transporter mellan Europa och västra Afrika. I båda fallen har utnyttjandegraden vad gäller fartygens lastförmåga varit hög, mellan 90 och 100 procent. På en marknad där små skillnader i utnyttjandegraden gör stor skillnad i intjäningen är det något positivt.

ÖKADE LASTER TILL VÄSTAFRIKA OCH STILLAHAVSREGIONEN



Tack vare skrovets utformning kan P-MAX-fartygen transportera cirka 30 procent mer last på samma djupgående.

360

GRADERS SIKT



DUBBLA

DRIFT- OCH STYRSYSTEM



30%

HÖGRE LASTFÖRMÅGA
MED SAMMA DJUPGÅENDE



Marknaderna för transporter av oljeprodukter och råolja var under 2015 fortsatt stark. Till de primära drivkrafterna hörde ett lågt oljepris som i sin tur medförde en generellt stigande efterfrågan på olja. Därutöver bidrog även allt längre transportdistanser till följd av utbyggnad av raffinaderikapacitet i bland annat Indien och Mellanöstern samt en överproduktion av olja.

MARKNADEN OCH FLOTTAN 2015



Från fototävling 2015.
Säkerhetsövning på *Stena Paris*.
Fotograf: Artem Kochin

MARKNADEN VAR UNDER ÅRET STARK inom samtliga Concordia Maritimes marknadssegment. Sett till året som helhet låg intjäningen inom MR- och Suezmaxsegmenten cirka 50 procent högre än föregående år.

Utvecklingen kvartal för kvartal

Året inleddes med ett starkt första kvartal. Efterfrågan på transporter var generellt fortsatt hög, med fraktrater i vissa fall på de högsta nivåerna sedan 2008. Inom produkttanksegmentet märktes nu på allvar effekterna av de förändringar som pågått – och fortfarande pågår – inom raffinaderiområdet, med ett skifte från framför allt Europa till Mellanöstern och Asien – med längre transportdistanser som följd.

Under andra kvartalet uteblev den säsongsmässiga nedgång som annars brukar prägla tankmarknaden under perioden. Marknaden var istället fortsatt stark. Till de främsta drivkrafterna hörde det låga oljepriset, vilket fortsatte att driva efterfrågan på olja- och oljeprodukter.

Den starka tankmarknaden höll i sig även under början av det tredje kvartalet, men föll sedan tillbaka något under augusti och september.

Avslutningen på året blev stark, med generellt stigande rater. Starkast var utvecklingen för tyngre oljeprodukter, där raterna under kvartalet steg med 30 procent jämfört med motsvarande kvartal föregående år.

Intjäningen för Concordia Maritimes fartyg

För Concordia Maritime präglades 2015 i hög utsträckning av det fortsatta arbetet med att positionera och disponera flottan i linje med sysselsättningsstrategin och rådande marknadsförutsättningar.

Under året utökades flottan med de två helägda IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Därutöver kompletterades flottan med inkontrakterade fartyg – ett MR (ECO)-fartyg och ett Suezmaxfartyg. Utökningen medförde en ökad intjäningsförmåga och en ökad närvaro inom segmenten.

Det övergripande målet har varit – och är fortfarande – att maximera fartygens utnyttjandegrad och därigenom öka lönsamheten. 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 20 100 per dag (13 700). För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till USD 21 100 (13 400) för lätta produkter respektive USD 21 100 (14 100) för tunga produkter. Inom Suezmaxsegmentet låg den genomsnittliga intjäningen under året på USD 39 500 per dag (25 600).

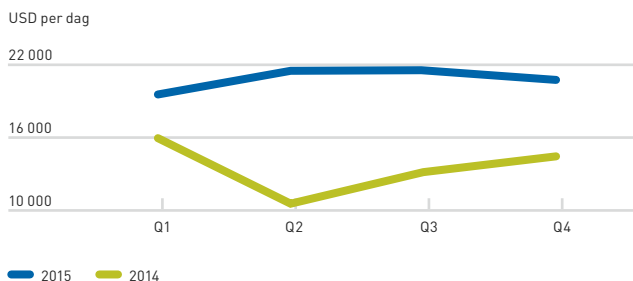
Produkttank

P-MAX

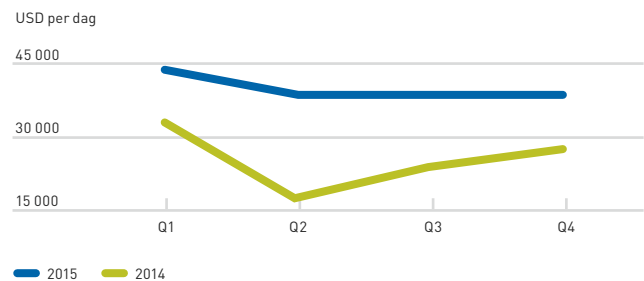
Åtta av fartygen i P-MAX-flottan sysselsattes under året på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk och Stena Weco. De två andra, *Stena Perros* och *Stena President*, sysselsattes genom tidsutbefraktningkontrakt med Stena Bulk. Avtalen sträckte sig fram till januari 2016.



Produkttankflottans genomsnittliga intäkt (spot)



Suezmaxflottans genomsnittliga intäkt (spot)



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 har tre sysselsatts med transporter till och från Australien och Nya Zeeland och tre för transporter mellan Europa och västra Afrika. 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 är relativt grunda vilket gör det svårt för större fartyg att anlöpa.

IMOIIIMAX

Under året togs leverans av de två IMOIIIMAX-fartygen *Stena Image* och *Stena Important*. Fartygen i IMOIIIMAX-serien representerar nästa generations kemikalie- och produkttanker och sätter en ny standard avseende såväl bunkerförbrukning som lasteffektivitet. Båda fartygen har efter leverans tagits emot mycket väl av marknaden, opererat helt enligt plan och bidragit till den ökade intjänningen. Fartygen sysselsätts inom ramen för Stena Wecos pool.

Inbefraktning av MR (ECO)-fartyg

Under året tecknades avtal om infrefraktning av ett MR-fartyg av IMO2/3-klass. Infrefraktningen skedde tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med slutet av november 2015, är på två år med option på ytterligare 1–6 månader. Fartyget är byggt 2014 och av så kallad eco-design, vilket innebär cirka 25 procent lägre bränsleförbrukning jämfört med föregående generations MR-fartyg.

Råolja

Suezmax

Suezmaxtankern *Stena Supreme* (158 000 ton dödvikt) 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 intjänning för suezmaxtankers.

Inbefraktning av två Suezmaxfartyg

Under året har närvaron inom råoljesegmentet stärkts genom inkontraktering av två Suezmaxfartyg om vardera 158 000 ton dödvikt. Även dessa båda fartyg har sysselsatts inom ramen för Stena Sonangol Suezmax-poolen. Concordia Maritimes andel i infrefraktningarna uppgår till 50 procent.

Dockningar och reparationer

Under året genomfördes tre planerade femårsdockningar – av *Stena Polaris*, *Stena Penguin* och *Stena Paris*. Dockningarna gick helt enligt plan och budget. Därutöver genomfördes underhåll på *Stena Performance* tankar samt reparation av skrovskada på *Stena Image*. Sammantaget medförde insatserna 62 dagars offhire.

Värdering av flottan

Den genomsnittliga värderingen av de ägda fartygen i flottan uppgick vid årsskiftet till MUSD 444,7. Detta värde baseras på genomsnittliga värden från tre oberoende fartygsmäklare. 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 den 31 december 2015 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Nybyggnadsprisernas utveckling

Nybyggnadspriserna låg under året relativt stabila. Vid utgången av året kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande de beställda IMOIIIMAX-fartygen, var i slutet av året cirka MUSD 38. Det är cirka 10 procent högre än vid tidpunkten för beställningarna 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av året cirka MUSD 63.

Krav om skadestånd

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsk*s grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom.

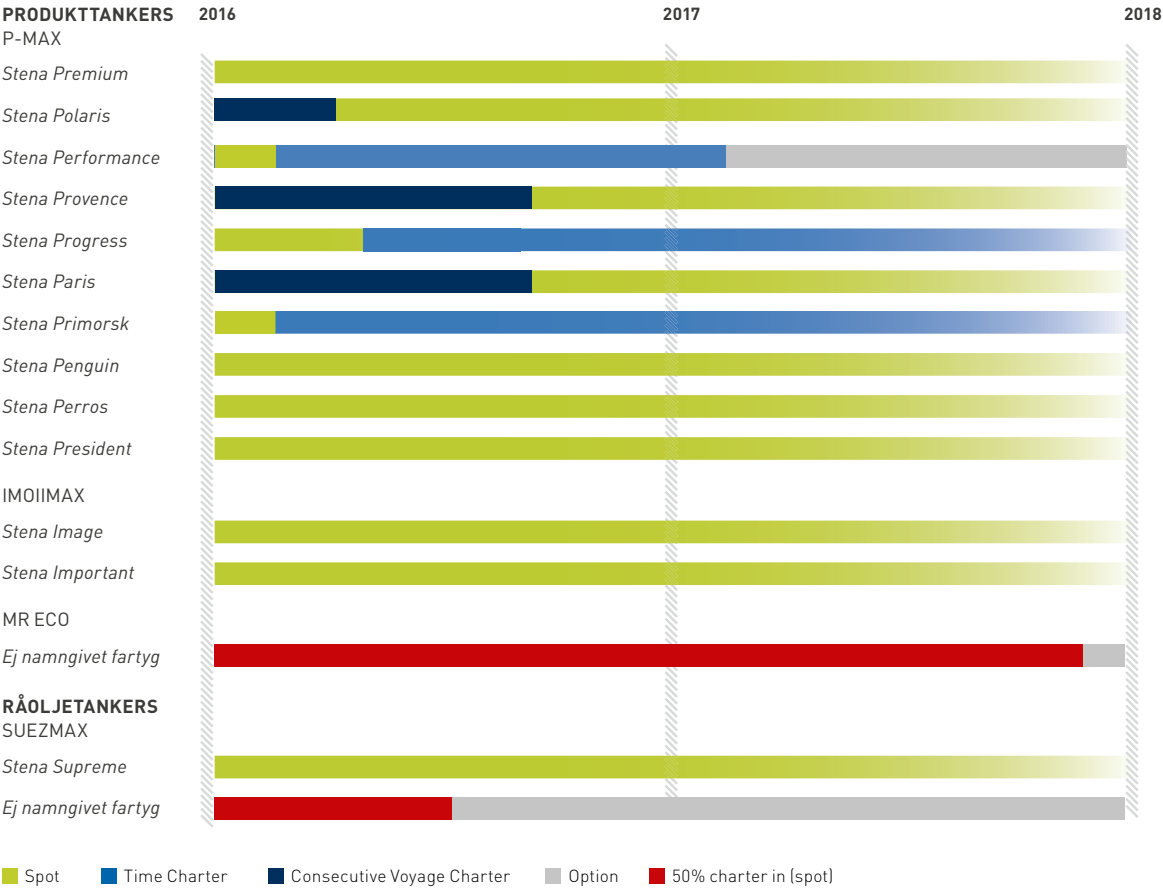
Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. ”discovery-phase”, i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa kommer att pågå även under första kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i slutet av året eller första kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

INTJÄNINGEN PÅ SPOTMARKNADEN 2015

USD per dag	Antal fartyg	Genomsnittlig intjäning Concordia Maritime		Genomsnittlig intjäning marknaden	
		2015	2014	2015	2014
Produkttank	10	21 100	13 700	21 400 ¹⁾	12 600
Suezmax	2	39 500	25 600	46 700 ²⁾	27 800

1) Clarksons Average MR Clean Earnings
2) Clarksons Average Suezmax Long Run Historical Earnings

SYSSELSÄTTNING



PRODUKTTANKERS



P-MAX

Ryggraden i Concordia Maritimes flotta 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. P-MAX-konceptet tar säkerhetstänkandet in i en ny dimension. Fartygen är byggda med dubbla drift- och styrsystem, axlar, generatorer, kontroll- och bränslesystem, roder och propellrar. Maskinrummen är separerade med brand- och vattentäta skott och kommandobryggan är utrustad med ett copilotsystem.

Åtta av fartygen i P-MAX-flottan har isklass 1B och två har isklass 1A. Tre fartyg har efter leverans konverterats till IMO3-klass, vilket innebär att de även kan transportera t ex vegetabiliska oljor.



IMOII MAX

Våra nybyggda MR-tankers av IMOII MAX-typ representerar nästa generations kemikalie- och produkt-tankers och sätter en ny standard för både bunkerförbrukning och lasteffektivitet. Fartygen är ett viktigt led i det långsiktiga arbetet med att expandera och utveckla flottan.

Fartygen i IMOII MAX-serien 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.

Med 18 separata lasttankar om vardera 3 000 m³ är fartygen 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 erbjuder IMOII MAX-fartygen en flexibilitet få konkurrenter kan mäta sig med.



MR (ECO)

Under året stärktes positionen inom produkttanksegmentet genom infibraktning av ett MR-fartyg av s.k. ECO-design. Infibraktningen sker tillsammans med Stena Weco och Concordia Maritimes andel

uppgår till 50 procent. Kontraktet, som gäller från och med slutet av november 2015, är på två år med option på ytterligare 1–6 månader.

RÅOLJETANKERS



Suezmax

Som ett komplement till produkttanksegmentet är Concordia Maritime även verksamt inom transporter av råolja. Närvaron i suezmaxsegmentet utgörs sedan 2012 av tankfartyget *Stena Supreme*, en tredje generationens bränsleeffektiv suezmax-tanker. Tack vare fartygets tekniska utrustning och design kan bränsleförbrukningen reduceras med upp till 10–15 procent jämfört med standard-tonnage.

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 cirka 25 effektiva suezmaxfartyg.

Concordia Maritime hade vid årsskiftet även en position i Stena Bulks suezmaxflotta motsvarande 50 procent charter av ett fartyg. Även detta fartyg sysselsätts på den globala öppna marknaden inom suezmaxpoolen. Kontraktet sträcker sig fram till juli 2016.

Fartygsnamn	DWT	Isklass	År	Sysselsättning	Partner
<i>Stena Premium</i>	65 200	1B	2011	Spot (lätta ¹⁾)	Stena Weco
<i>Stena Polaris</i>	65 200	1A	2010	CVC ²⁾ (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Performance</i>	65 200	1B	2010	Timecharter t o m jan 2017 (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Provence</i>	65 200	1B	2010	CVC ²⁾ (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Progress</i>	65 200	1B	2010	Timecharter t o m april 2019 (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Paris</i>	65 200	1B	2005	CVC ²⁾ (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Primorsk</i>	65 200	1B	2006	Timecharter t o m jan 2018 (tunga ³⁾)	Stena Bulk
<i>Stena Penguin</i>	65 200	1A	2010	Spot (tunga)	Stena Bulk
<i>Stena Perros</i>	65 200	1B	2008	Spot (tunga)	Stena Bulk
<i>Stena President</i>	65 200	1B	2007	Spot (tunga)	Stena Bulk

<i>Stena Image</i>	50 000		2015	Spot (lätta)	Stena Weco
<i>Stena Important</i>	50 000		2015	Spot (lätta)	Stena Weco

<i>Ej namngivet fartyg⁴⁾</i>	50 000		2015	Spot (lätta)	Stena Weco
---	--------	--	------	--------------	------------

<i>Stena Supreme</i>	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool
<i>Ej namngivet fartyg⁵⁾</i>	158 000		2012	Spot	Stena Sonangol Suezmax Pool

Tabellen avser flottan i mars 2016.

1) Lätta=lätta petroleumprodukter

2) Consecutive Voyage Charter

3) Tunga=tunga petroleumprodukter

4) 50% charter november 2015–november 2017 (med option ytterligare 1–6 månader)

5) 50% charter augusti 2015–juli 2016

Världsledande kompetens

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 2015 av totalt 6 personer. Sjöorganisationen är betydligt större. Den inhyrda ombord-personalen uppgick i slutet av året till 464 (404).

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



EN DEL AV STENA SFÄREN

Sedan grundandet 1939 har verksamheten expanderat kraftigt. Med 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

Kartan visar var Concordia Maritime, Northern Marine Management, Stena Teknik, Stena Bulk och Stena Weco har kontor.





www.nmm-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 och har idag 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.



www.stenateknik.com

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 all typ av ship-ping, 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.



www.stenabulk.com

STENA BULK

Stena Bulk bistår såväl företag inom Stena Sfären som externa kunder med tjänster inom marknadsföring, befaktning och kommersiell operation av fartyg. Totalt befaktar 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 befaktning, 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 2015 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.



www.stenaweco.com

STENA WECO

På bara några år har Stena Weco byggt upp ett helintegrerat globalt logistik-nätverk för transporter av petroleumprodukter, lätta kemikalier och vegetabiliska oljor. Sammantaget omfattar flottan cirka 70 MR-fartyg.

Stena Weco ägs till lika delar av Stena Bulk och danska Weco. Med kontor i Köpenhamn, Houston och Singapore möts kundernas behov av tillgänglighet och lokal närvaro.

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

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.



HÅLLBAR SJÖFART

HÅLLBARHETSARBETET 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 branscher. De omfattande regelverken omfattar miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter såväl som tekniska och arbetsmiljörättsliga. Tillsammans med de interna föreskrifterna bidrar dessa kontrollinstanser till att upprätthålla en hög och jämn kvalitet.

Hållbarhetsarbetet inom Concordia Maritime bedrivs långsiktigt och har relevans, öppenhet och transparens som främsta ledord. Arbetet följs upp utifrån en väl 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. Som utgångspunkt finns dels ett antal interna styrdokument, där Hållbarhetspolicy och Code of Conduct utgör centrala delar, dels gällande regelverk.

Om hållbarhetsrapporteringen

Arbetet med att förbättra hållbarhetsprestandan pågår ständigt. Det är Concordia Maritimes ansvar att följa med i utvecklingen av lagar och regleringar, att bemöta omvärldens krav och på olika sätt reducera potentiella risker i verksamheten. I såväl den strategiska som den operativa verksamheten görs mycket för att bidra till en mer hållbar utveckling. Concordia Maritime har under lång tid legat i framkant vad gäller säkerhet, kvalitet och arbetsgivaransvar. Sett till den externa rapporteringen finns dock förbättringspotential. Under kommande år är ambitionen att bli än tydligare vad gäller rapportering och redovisningen av mål, satsningar och uppnådda resultat inom hållbarhetsområdet.



TRE PRIORITERADE OMRÅDEN

SAFETY FIRST

Vårt främsta mål är att bedriva vår fartygsdrift och affärsverksamhet på ett sätt som både skyddar fartygen och de anställda som arbetar under vår övervakning och kontroll. Vårt mål är noll olyckor genom att bygga upp en stark säkerhetskultur och ett förhållningssätt av toppkvalitet på alla nivåer inom vår organisation.

MILJÖMÄSSIGT ANSVAR

Vi har ett tydligt åtagande att minska vår fartygsdrifts och affärsverksamhets inverkan på miljön. Vi kommer att arbeta kontinuerligt med att minska utsläppen och öka energieffektiviteten.

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

Inga allvarligare olyckor eller incidenter.

Avsevärt lägre utsläpp av koldioxid och svaveldioxid.

I linje med eller bättre än ställda finansiella mål.

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.

Kontinuerlig riskidentifiering utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. På Concordia Maritimes fartyg ägnar varje besättningsman tid varje dag åt att studera hur rutiner och rörelsemönster efterlevs. Rapporteringen sker utifrån en standardiserad modell (Behaviour Based Safety) och identifierade risker elimineras allt eftersom. Observationerna sammanställs i rapporter som sedan sprids till samtliga fartyg i flottan.

Total kontroll över alla incidenter

Den största 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 2015 inblandat i någon incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Det systematiska säkerhetsarbetet återspeglas även 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.

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 dock vara relevant och kopplat till de mest väsentliga frågorna för vår verksamhet.

CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

- Våra kärnvärden
- Omtanke och kvalitet i allt vi gör
- En innovativ företagskultur hjälper oss prestera och förbättra oss
- Förstklassigt utförande

TYDLIG STYRNING

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

Externa kontroller och inspektioner

Under året genomfördes 34 vettingsinspektioner ombord på Concordia Maritimes fartyg. I inget fall gjordes någon observation av allvarligare art.

Under året genomfördes även 24 s.k. hamnstatskontroller. Inte heller vid någon av dessa gjordes någon observation av allvarligare 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 (Best Management Practise) från internationella sjöfartsorganisationer, där bland andra Intertanko ingår, samt av IMO:s 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.

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 framöver 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 tätare och mer detaljerad uppföljning av fartygens energiförbrukning och implementering av avancerade system och rutiner som möjliggör fart- och ruttoptimering 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 12 procent. Den minskade bunkerförbrukningen i kombination med andra åtgärder medförde under 2015 en minskning av koldioxidutsläpp med drygt 3 500 ton och svaveldioxidutsläpp med 300 ton.



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.



FARTYGETS LIVSCYKEL

Ett fartyg påverkar miljön på olika sätt från det att det byggs till att det skrotas. Under ett fartygs livscykel kan dock mycket göras för att begränsa denna påverkan.

1 DESIGN & KONCEPT

Störst möjlighet att begränsa ett fartygs miljöpåverkan finns vid utformningen av själva fartygskonceptet. Bränsleförbrukning, transporteffektivitet och säkerhet under fartygets hela livslängd avgörs här.

2 BYGGNATION

Under själva byggnationen av ett fartyg sker oundvikligen utsläpp i vatten och luft och olika typer av avfall produceras. Hårdare regler, nya arbetsmetoder och högre krav från beställare har dock medfört att påverkan minskat under senare år.

3 LÖPANDE DRIFT

Ett fartygs största miljöpåverkan sker under den löpande driften, huvudsakligen utsläpp av skadliga ämnen. 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 underhåll är det möjligt att bibehålla eller till och med förbättra fartygets miljöprestanda under dess livslängd.

5 SKROTNING OCH ÅTERVINNING

Under senare år har åtgärder vidtagits för att minska påverkan på såväl miljö som människa vid skrotning av fartyg. Till exempel ska idag allt material ombord klassificeras och hela skrotningsprocessen certifieras – 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 överväganden – kombinera dem på bästa sätt.

Stena Teknik driver designutvecklingen av nya fartygstyper från ritning till färdig leverans. Fokus här ligger på optimering och kvalitet i alla steg. Vid leverans tar Stena tekniska manager Northern Marine Management över den tekniska driften. Fokus nu 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.

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 bevaxning på skrov, propellrar och drev. Bevaxning 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 så kallade 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.

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. För Concordia Maritimes del har övergången till bränslen med lägre svavelhalt i kombination med ökat fokus på fartygens bränsleförbrukning resulterat i en årlig minskning av de svavelrelaterade utsläppen med 20 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 stor skada i den lokala miljön. Det saknas ännu såväl internationella regelverk som teknik för att oskadliggöra organismer i större mängder ballastvatten. Alla Concordia Maritimes fartyg följer en Ballast Water Management Plan, framtagen av vår partner Northern Marine Management (NMM) utifrån de internationella riktlinjer som finns. IMO IIMAX-fartygen är även utrustade med särskilda system för hantering av ballastvatten.

EN FLEXIBEL OCH BRÄNSLEEFFEKTIV FLOTTA

Concordia Maritimes främsta bidrag till en mer hållbar tanksjöfart utgörs av en lastflexibel flotta. Såväl P-MAX-fartygen som IMO IIMAX-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 IMO IIMAX-fartygen är av s.k. "ECO-design", vilket innebär att ett stort antal innovativa tekniska lösningar medfört att bränsleförbrukningen i servicefart är totalt cirka 25 procent lägre än förra generationens MR-fartyg.

MÅL OCH MÅLUPPFYLLNAD

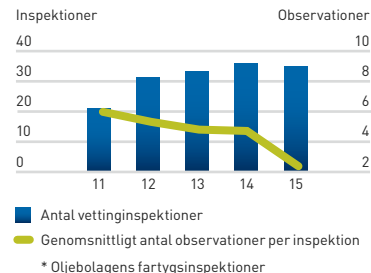
Safety first

	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016
LTI	0	0	0
LTIF	0	0	0
Antal vettinginspektioner med fler än fem observationer (ägda fartyg)	0	1	0
Genomsnittligt antal vettingobservationer (hela flottan)	<4	2	<4
Antal hamnstatskontroller som resulterat i kvarhållande i hamn	0	0	0
Antal piratrelaterade incidenter	0	0	0
Skada på egendom	0	3	0
Medical Treatment Case	0	1	0
Restricted Work Case	0	1	0
High potential near miss	0	3	0
High risk observation	0	1	0

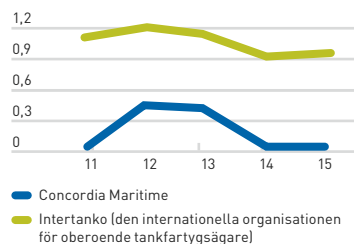
Miljömässigt ansvar

	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016
Oljespill, liter	0	0	0
Minskad bränsleförbrukning, mt/dygn (ägda fartyg)	0,3	0,47	0,3
CO ₂ -reducering, mt	-1 800	-3 500	-2 800
SO ₂ -reducering, mt	-120	-300	-36
No _x -reducering mt		-98	-80
Minskning av utsläpp av partiklar, mt		-1,2	-0,9

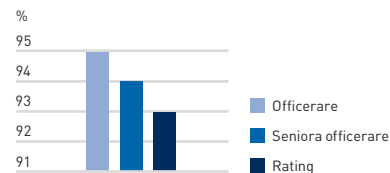
Vettinginspektioner* av vår flotta



LTIF jämfört med branschen



Andel personal som stannar kvar



Definitioner

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).

High potential near miss

Incident som skall kunna ha resulterat i allvarigare olycka.

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 x 1 000 000/exponeringstimmar).

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.

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).



STYRNING, KONTROLLER OCH REGELVERK

Interna och 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.

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 koncerngemensam 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.

Miljöpolicy

I hållbarhetspolicyen beskrivs Concordia Maritime övergripande inställning till hållbarhet samt övergripande principer för styrning och uppföljning av hållbarhetsarbetet.

Code of conduct

I den affärsetiska policyen 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 alla medlemmar i styrelser och samtliga anställda inom Concordia Maritime.

Därutöver följer Concordia Maritime även OECDs riktlinjer för multinationella företag, ILOs kärnkonventioner samt Environmental Ship Index.

For permanent display on the bridge

PARAMOUNT INSTRUCTIONS

to the Master, officers and crew of

STENA PENGUIN

1. In case of an emergency, your priority is to save life, protect the environment and prevent damage to property in this order.
2. You are firmly instructed to avoid any situation that may result in a grounding or collision, except to save life or to protect the environment
3. Any discharge of oil overboard is forbidden, except to save life or to protect the environment

The purpose of these instructions is to support you in your decisions. No commercial advantage is worth the risk of lost lives or oil pollution.

It will not be held against you if costs are incurred or delays take place in a situation where you try to reduce the risk of an accident, grounding, collision, pollution or any other incident that may cause loss of life or damage to the environment.

We want these paramount instructions to be your guideline. It is fully understood that humans are human and may make a mistake in the course of action. We will support you morally and legally in case of an accident or incident.

Nothing in the above instructions removes from the Master his authority to take any steps and issue any order, which he considers are necessary for the preservation of life and the environment or for the safety of the ship.

for
Concordia Maritime
March, 2014

Kim Ullman, CEO

Risk- och känslighetsanalys

I likhet med alla affärsdrivande företag är vår verksamhet förknippad med vissa risker. Vi har valt att dela in dessa 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

Oljeindustrins krav på säkerhet och miljömässigt ansvar är omfattande och en olycka till havs eller i hamn skulle, utöver negativa miljömässiga konsekvenser, allvarligt skada bolagets varumärke. Sedan många år är vi ett kvalitetsrederi med höga krav på säkerhet i alla led. Positionen medför extra höga krav på kontroll och ansvar. Att skydda sig mot denna typ av risk är svårt och kan bara göras genom ett långtgående preventivt arbete och fullständig öppenhet, om en olycka ändå skulle inträffa.

B Medarbetare

Vi är i vår verksamhet beroende av att kunna attrahera och behålla medarbetare. Vår 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

En förutsättning för verksamhetens existens på kort och lång sikt är givetvis tillgången till kapital och möjlighet till finansiering. I tider av finansiell oro och instabilitet är det extra viktigt för oss att ha fartyg i beställning fullt finansierade. Ett av våra övergripande mål är att alltid ha en sund ekonomi som möjliggör såväl långsiktiga satsningar som överbryggande av tider av hög volatilitet.

D Finansieringsrisk

Med finansieringsrisk avses risken att bolaget inte kan tillgodose behovet av nytt lånekapital. Dessa risker ökar vid finansiell oro på världsmarknaden. Stabila kassaflöden, god disponibel likviditet samt goda relationer till banker och andra potentiella kreditgivare är faktorer som kan begränsa risken.

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 den långsiktiga planeringen av verksamheten.

A Konjunktur

Sjöfart är en utpräglad 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. Effekten av konjunktursvängningar är på kort sikt störst på spotmarknaden, men ger på längre sikt även effekt på kontraktmarknaden.

B 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. Fraktraterna på spotmarknaden fluktuerar betydligt mer än raterna på tidsbefraktningmarknaden.

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.

D Politisk risk

Bolaget 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.



Typ av risk	Påverkan (1-5)		Sannolikhet (1-5)		Riskstrategi
	Hela branschen	CM	Hela branschen	CM	
1. FÖRETAGS-RISKER	A Varumärke	5 (5)	5 (5)	1 (1)	Kvalitet i alla led. Långtgående preventivt arbete. Ledande inom säkerhet.
	B Medarbetare	3 (3)	4 (4)	3 (3)	Nära samarbete med ett flertal företag inom Stena Sfären.
	C Likviditet	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Goda bankförbindelser.
	D Finansieringsrisk	4 (4)	4 (4)	4 (4)	God soliditet och goda bankförbindelser.
2. MARKNADS-RELATERADE RISKER	A Konjunktur	4 (4)	4 (5)	4 (5)	Kommersiellt nätverk och god marknadskunskap.
	B Fraktrater	5 (5)	5 (4)	5 (4)	Effektiv operation, god marknadskunskap och goda kundrelationer.
	C Oljepris	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Oljeprisets utveckling och dess konsekvenser följs nogsamt.
	D Politisk risk	3 (3)	3 (3)	3 (3)	I framkant vad gäller säkerhets- och hållbarhetsarbete.
	E Krig och oroligheter	4 (4)	4 (4)	4 (4)	Kontinuerlig omvärldsbevakning och intern säkerhetspolicy.
3. OPERATIVA RISKER	A Försäkringsfrågor	4 (5)	4 (5)	2 (3)	Kontinuerligt underhållsarbete i kombination med fullgott försäkringsskydd.
	B Säkerhet och miljö	5 (5)	5 (5)	3 (3)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder.
	C Fartygsdrift	4 (4)	4 (4)	3 (3)	Kontinuerligt arbete kring förebyggande åtgärder för att möjliggöra långsiktig sysselsättning.
4. KREDIT-RISKER	A Motpartrisker – kund	3 (4)	3 (4)	2 (3)	I huvudsak finansiellt stabila kunder.
	B Motpartrisker – varv och samarbetspartners	4 (4)	4 (4)	2 (3)	Finansiellt och operationellt starka aktörer. Bankgarantier och förseningsklausuler.

Föregående års siffra inom parentes.

Påverkan

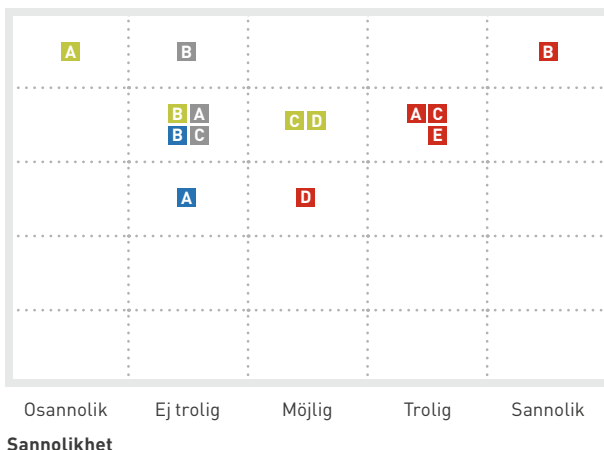
Mycket stor

Stor

Mellan

Mindre

Obetydlig



Förändring av riskmiljön 2015

Den största förändringen i riskmiljön under 2015 relateras till en ökad exponering mot spotmarknaden. Under året var 11 av 13 fartyg i flottan sysselsatta på den öppna marknaden. För att balansera de möjligheter och risker denna närvaro innebär valde Concordia Maritime i slutet av 2015 och början av 2016 att kontraktera ut tre fartyg på ett, två respektive tre år.

Typ av risk

■ Företagsrisker
 ■ Marknadsrelaterade risker
■ Operativa risker
 ■ Kreditrisker

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.

Utvecklingen drivs här från flera håll, politiskt såväl som från intresseorganisationer och bransch. Med en mycket säker flotta kan ett ökat fokus på säkerhets- och miljöfrågor för vår del snarast innebära en möjlighet.

E Krig och oroligheter

En stor del av den globala oljeproduktionen sker i politiskt instabila regioner. Krig eller andra oroligheter kan medföra en begränsning i tillgången på olja och oljeprodukter, men även innebära ett ökat transportbehov. Risken påverkar branschen som helhet och även oss.

3. OPERATIVA RISKER

Med operativa risker avses här risker relaterade till styrningen av verksamheten.

A Försäkringsfrågor

För risker relaterade till själva driften av fartygen har vi tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som motsvarar fartygens värde. Ansvarsförsäkringen gäller utan beloppsbegränsning förutom för ansvar för oljespill där beloppsbegränsningen är USD 1 miljard. Fartygen är dessutom försäkrade mot förlust av intäkt på grund av skada eller haveri. Utöver försäkringarna ovan finns sedvanliga försäkringar för att få operera i specifika farvatten.

B Säkerhet och miljö

En olycka till havs eller i hamn (haveri, oljespill, kollision etc.) skulle kunna innebära omfattande konsekvenser på såväl miljö som egendom och i värsta fall förlorade liv. P-MAX-fartygen är t ex byggda med dubbla drift- och styrsystem och har två separata maskinrum med brand- och vattentäta skott samt separata bränsle- och kontrollsystem. Att olyckor inträffar kan dock aldrig uteslutas. Omfattande resurser läggs därför på att kontinuerligt utveckla utbildning och rutiner.

C Fartygsdrift

Konkurrensen om kompetent sjöpersonal är stor. För att kunna rekrytera de bästa besättningarna krävs ett gott rykte på marknaden. Vi strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som tar hand om våra medarbetare. 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 18.

A Motpartrisker – kunder

Med risker relaterade till kunder avses i första hand risken att någon kund inte kan fullfölja sina åtaganden. Concordia Maritimes kunder utgörs huvudsakligen av stora internationella olje-, gas-, energi- och tradingbolag. Risken för att något av dessa skulle hamna på obestånd bedöms som relativt liten.

B Motpartrisker – underleverantörer och samarbetspartners

Vad gäller motpartrisker relaterade till underleverantörer och samarbetspartners är en betydande risk att kontrakterade varv inte uppfyller sina åtaganden; antingen att de hamnar i ekonomiska trångmål, eller att de inte klarar av att leverera i tid. Vi skyddar oss på olika sätt mot denna och andra motpartsrisker. Långsiktighet i samarbetet, löpande utvärderingar och finansiell ställning hos motparter spelar här en stor roll.

FINANSIELLA RISKER

De finansiella riskerna, huvudsakligen relaterade till valuta och räntor, finns beskrivna i not 18, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

AND

THE

Aktie och ägare

Vid utgången av 2015 var börskursen för Concordia Maritimes B-aktie SEK 19,50 vilket innebär en uppgång med cirka 50 procent jämfört med årets början.

CONCORDIA MARITIMES B-AKTIE handlas sedan 1984 på Nasdaq Stockholm under kortnamnet CCOR B och ISIN-koden SE0000102824. En handelspost omfattar 200 aktier.

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 2015 uppgick aktiekapitalet till MSEK 381,8 fördelat på 47,73 miljoner aktier, varav 43,73 miljoner B-aktier. Kvotvärdet är SEK 8 per aktie.

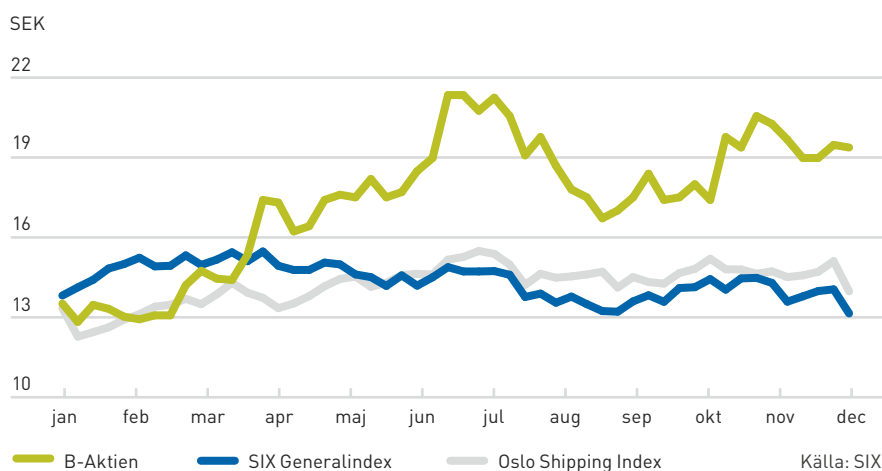
Aktieägarvärde

Concordia Maritimes långsiktiga målsättning är att maximera värdet av aktieägarnas kapital i bolaget genom långsiktig värde-

tillväxt 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 minimnivå som policyn anger. Styrelsens förslag om utdelning till stämman inkluderar denna ambition men tar också hänsyn till bolagets finansiella ställning och kontantbehov till affärsprojekt.

Concordia Maritimes aktiekurs 2015



FINANSIELL KOMMENTAR



Kursen på Concordia Maritimes aktie uppgick i slutet av året till 19,50 motsvarande en uppgång med cirka 50 procent jämfört med årets början. Med ett eget kapital per aktie på

39,15 innebär detta att aktiemarknaden vid denna tidpunkt värderade aktien till cirka 50 procent av det egna kapitalet. En marknadsmässig värdering av bolagets fartyg (gjord av tre oberoende mäklare) innebär att substansvärdet per aktie är 37 kr. Aktiemarknaden värderar således aktien till 52 procent av substansvärdet. Till utmaningarna för 2016 hör att minska denna rabatt.

Ola Helgesson, Finandsdirektör

Pressmeddelanden 2015

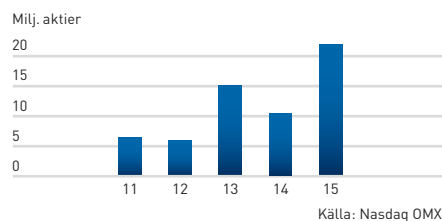
2015-02-19	Concordia Maritime ökar exponeringen i råoljesegmentet
2015-02-19	12-månaders rapport 1 jan–31 dec 2014
2015-03-25	Kallelse till årsstämma 2015 i Concordia Maritime AB (publ.)
2015-04-07	Publicerar årsredovisningen för 2014 på webben
2015-04-08	Concordia Maritime tar leverans av nästa generations kemikalie- och produkttanker
2015-04-14	Concordia Maritimes IMOIIIMAX-tanker <i>Stena Image</i> döpt i Guangzhou
2015-04-28	Delårsrapport 1 jan–31 mars 2015
2015-04-30	Pressinformation från årsstämma 28 april 2015 i Concordia Maritime AB (publ)
2015-08-13	Delårsrapport 1 jan–30 juni 2015
2015-08-21	Concordia Maritimes VD köper fler aktier
2015-09-15	Förnyade kontrakt för P-MAX-fartyg
2015-09-28	Concordia Maritime deltar på Capital Links "Shipping, Marine Services & Offshore Forum"
2015-10-15	Concordia Maritime tar leverans av IMOIIIMAX-fartyget <i>Stena Important</i>
2015-10-26	Valberedningen för Concordia Maritime AB inför årsstämman 2016
2015-11-11	Delårsrapport 1 jan–30 sep 2015
2015-11-24	Concordia Maritime stärker positionen inom produkttanksegmentet genom inbefraktning av MR-fartyg (eco-design)
2015-12-28	Concordia Maritime tecknar 2-årigt tidsbefraktningsavtal för P-MAX-fartyg

Utdelning 2006–2015

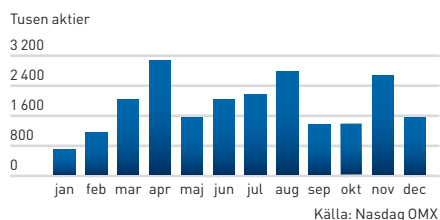
År	Utdelning per aktie, kr	Direkt-avkastning, %
2006	1,00	1,8
2007	1,00	3,7
2008	1,00	6,6
2009	1,00	5,9
2010	1,00	4,9
2011	1,00	7,7
2012	0,50	4,9
2013	0,00	0,0
2014	0,00	0,0
2015	0,50 ¹⁾	3,1

1) Föreslagen utdelning.

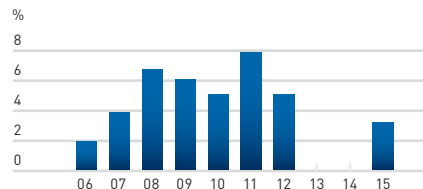
Aktiens omsättning senaste fem åren



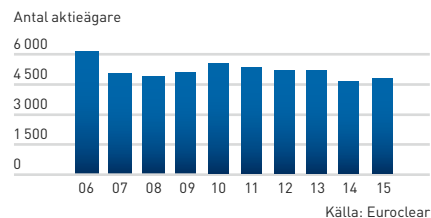
Aktiens omsättning 2015



Aktiens direktavkastning



Aktieägarutveckling 2006–2015



Nyckeldata för aktien

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Utdelning, kr	0,50 ¹⁾	0,00	0,00	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	14	n/a	n/a	-7	56	60	n/a	50	76	92
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	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95	20,50	17,00	15,00	27,00	55,00
Direktavkastning, % ²⁾	3,1	n/a	n/a	4,9	7,7	4,9	5,9	6,6	3,7	1,8
Totalavkastning, Concordiaaktien, %	55	10	15	-17,8	-32,0	26,5	20,0	-40,7	-49,1	30,2
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	5,4	71,7	neg	neg	7,3	12,2	neg	7,5	20,5	50,5
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	5,4	neg	neg	neg	7,3	12,2	neg	—	—	—
Antal omsatta aktier per år, miljoner	21,4	10,1	14,8	5,7	6,2	17,6	12,4	14,7	16,8	32,4
Omsättningshastighet, %	45	21	31	12	13	37	26	33	38	74
Börsvärde vid årets slut, MSEK	853	616	558	484	618	978	811	716	1 288	2 625
Antal aktieägare	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266	5 470	5 006	4 834	4 963	5 942
Eget kapital per aktie	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24	35,94	37,47	41,21	34,08	34,09

1) Styrelsens förslag.

2) Utdelning per aktie dividerat med genomsnittlig börskurs.

Ägarkategorier

	Kapital %	Röster %
Utländska ägare	11,0	6,3
Svenska ägare	89,0	93,7
varav		
Institutioner	14,5	8,3
Aktiefonder	0,8	0,5
Privatpersoner	21,2	12,1
Stena Sessan Rederi AB	52,5	72,9

Ägarkoncentration

	Kapital %	Röster %
De 10 största ägarna	70,9	83,4
De 20 största ägarna	76,0	86,3
De 100 största ägarna	86,2	92,1

Aktieägarstruktur

Aktieinnehav	Ägare	Aktier	Kapital %	Röster %
1–1 000	3 515	1 129 344	2,37	1,34
1 001–10 000	1 004	3 426 535	7,18	4,09
10 001–20 000	99	1 442 097	3,02	1,72
20 001–	126	41 731 822	87,43	92,84
Total	4 744	47 729 798	100,0	100,0

Tio största ägarna

	Kapital %	Röster %
Stena Sessan Rederi AB	52,5	72,9
Fjärde AP-fonden	6,4	3,7
Avanza Pension Försäkring AB	3,2	1,8
Svenska Handelsbanken	2,8	1,6
Stig Andersson	2,4	1,4
Morgan-Åke Åkesson	1,0	0,6
Robur Försäkring	1,0	0,6
Bengt Stillström	1,0	0,6
CBNY-DFA-INT SML CAP V	0,8	0,5
Nordnet Pensionsförsäkring AB	0,7	0,4

10 år i sammandrag

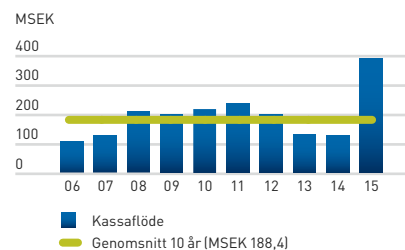
	2015	2014	2013	2012	2011
Resultatposter, MSEK					
Totala intäkter	810,0	531,2	467,8	543,4	559,6
Rörelsens kostnader exkl. nedskrivning	-600,3	-474,8	-467,4	-465,9	-452,0
Rörelseresultat	209,6	56,4	0,4	77,5	107,6
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	57,4	—	—	—
EBITDA	423,8	201,0	144,7	228,4	242,6
Resultat efter finansiella poster	174,3	16,5	-39,0	-369,4	76,3
Resultat efter skatt	173,9	8,7	-28,8	-356,0	84,8
Kassaflöde från rörelsen ¹⁾	392,2	121,8	124,1	190,5	231,1
Investeringar	459,3	87,9	64,7	428,3	330,1
Balansposter, MSEK					
Fartyg	3 809,0	3 129,7	2 914,8	3 063,4	3 289,5
(Antal fartyg)	13,0	11	12	12	11
Fartyg under byggnad	0,0	205,8	100,5	48,0	143,0
(Antal fartyg)	—	2	2	2	1
Likvida medel	273,6	136,6	106,0	144,4	128,2
Kortfristiga placeringar	0,0	0	81,7	97,1	113,6
Övriga tillgångar	271,3	243,7	203,5	127,8	83,9
Räntebärande skulder	2 387,2	2 038,9	1 994,0	1 993,3	1 815,4
Övriga skulder och avsättningar	98,6	102,2	120,2	156,6	165,2
Eget kapital	1 868,7	1 574,7	1 292,3	1 330,8	1 777,6
Balansomslutning	4 354,5	3 715,8	3 406,5	3 480,7	3 758,2
Nyckeltal, %					
Soliditet	43	42	38	38	47
Räntabilitet på totalt kapital	5	2	0	-9	3
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5	2	0	-9	3
Räntabilitet på eget kapital	10	1	-2	-23	5
Värden per aktie, SEK					
Resultat efter skatt	3,64	0,18	-0,60	-7,46	1,78
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	1,20	—	—	—
Kassaflöde från löpande verksamhet ¹⁾	8,22	2,55	2,60	3,99	4,84
Eget kapital	39,15	32,99	27,07	27,88	37,24
Eget kapital/substansvärde	1,06	1,25	2,31	2,75	2,88
Börskurs på bokslutsdagen	19,50	12,90	11,70	10,15	12,95
Utdelning ²⁾	0,50	0,00	0,00	0,50	1,00
Utdelning i % av resultat efter skatt	14	n/a	n/a	n/a	56
Övrigt					
P/E-tal inklusive fartygsförsäljningar	5,4	71,7	neg	neg	7,3
P/E-tal exklusive fartygsförsäljningar	5,4	neg	neg	neg	7,3
Antal aktieägare	4 744	4 546	5 109	5 112	5 266

1) Fartygsförsäljning ingår ej.

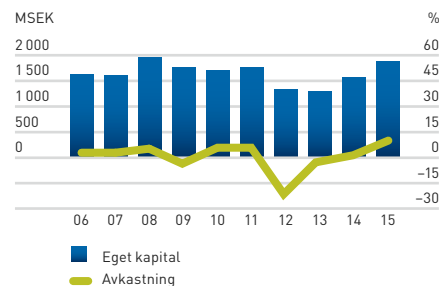
2) För 2015 anges till årsstämman 2016 föreslagen utdelning.

2010	2009	2008	2007	2006
513,4	599,3	560,0	457,2	381,2
-413,2	-531,5	-473,6	423,2	376,5
100,2	67,8	86,4	34,0	4,7
—	—	—	—	—
219,5	160,8	162,6	91,5	38,7
76,9	-91,0	78,1	48,0	52,5
80,4	-81,1	95,8	62,9	51,9
210,7	189,6	203,2	121,1	100,0
638,6	654,2	301,3	838,6	767,2
2 919,6	2 265,0	2 059,6	1 769,6	1 048,7
10	8	7	7	4
262,0	619,0	536,3	158,3	222,3
2	3	4	4	7
68,3	82,5	31,3	55,6	30,2
84,0	37,1	283,6	397,1	517,6
127,4	367,8	575,7	429,6	413,7
1 596,1	1 458,5	1 369,2	1 073,0	506,2
149,3	124,6	150,3	110,7	99,3
1 715,4	1 788,3	1 967,0	1 626,5	1 627,0
3 460,8	3 371,4	3 486,5	2 810,2	2 232,5
50	53	56	58	73
2	3	3	4	4
2	3	3	4	5
5	-4	5	3	3
1,68	-1,70	2,01	1,32	1,09
—	—	—	—	—
4,41	3,97	4,26	2,54	2,10
35,94	37,47	41,21	34,08	34,09
1,75	2,20	2,75	1,26	0,62
20,50	17,00	15,00	27,00	55,00
1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
60	n/a	50	76	92
12,2	neg	7,5	20,5	50,5
12,2	neg	—	—	—
5 470	5 006	4 834	4 963	5 942

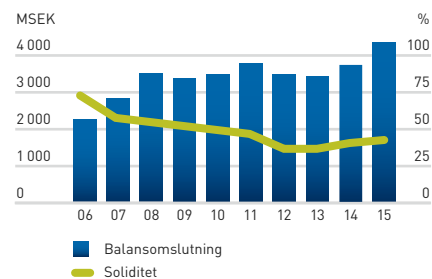
Kassaflöden från rörelsen, exkl. fartygsförsäljning



Avkastning på eget kapital



Soliditet



EKONOMISK REDOVISNING

Förvaltningsberättelse.....	41
-----------------------------	----

KONCERNEN

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	44
Rapport över finansiell ställning	45
Rapport över förändringar i eget kapital	46
Rapport över kassaflöden	47

MODERBOLAGET

Rapport över resultat och övrigt totalresultat	48
Rapport över finansiell ställning	49
Ställda säkerheter och eventualförpliktelser.....	50
Rapport över förändringar i eget kapital	50
Rapport över kassaflöden	51

NOTER

Not 1 Redovisningsprinciper.....	52
Not 2 EBITDA per fartygskategori.....	57
Not 3 Geografisk fördelning	57
Not 4 Anställda och personalkostnader	58
Not 5 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	59
Not 6 Finansnetto.....	59
Not 7 Skatter.....	60
Not 8 Materiella anläggningstillgångar.....	62
Not 9 Andelar i joint ventures	63
Not 10 Finansiella placeringar	63
Not 11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar	63

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	63
Not 13 Likvida medel	63
Not 14 Eget kapital och Resultat per aktie.....	64
Not 15 Räntebärande skulder	64
Not 16 Övriga skulder	65
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.....	65
Not 18 Finansiella risker	65
Not 19 Finansiella instrument	66
Not 20 Operationell leasing.....	68
Not 21 Investeringsåtaganden.....	68
Not 22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	69
Not 23 Närstående	69
Not 24 Koncernföretag	70
Not 25 Kassaflödesanalys.....	71
Not 26 Uppgifter om moderbolaget.....	71
Not 27 Händelser efter balansdagen	71
Not 28 Viktiga uppskattningar och bedömningar.....	71

Revisionsberättelse	73
---------------------------	----

BOLAGSSTYRNING

Styrning av bolag och verksamhet	74
Styrelse och revisor	82
Företagsledning	84
Definitioner	85
Årsstämma och informationstillfällen.....	85
Adresser.....	85

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Concordia Maritime AB (publ), org nr 556068-5819, avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2015. 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

Huvuddelen av Concordia Maritimes egenägda flotta, 11 av 13 fartyg, var under 2015 sysselsatta på spotmarknaden. Detta innebär att fartygens intjäning i hög utsträckning korrelerade till marknadens utveckling överlag. Den starka marknaden 2015 innebar således en stark intjäning för Concordia Maritime.

P-MAX

Med undantag för *Stena Perros* och *Stena President* sysselsattes i slutet av året alla fartyg i P-MAX-flottan på spotmarknaden genom avtal med Stena Bulk, Stena Weco och ExxonMobil. *Stena Perros* och *Stena President* gick på Time Charter till Stena Bulk, avtalet med Stena Bulk löpte ut i slutet på januari 2016. I slutet av 2015 utkontrakterades *Stena Primorsk* till ett kinesiskt rederi, avtalet är på två år och gäller från februari 2016. I början på 2016 utkontrakterades *Stena Performance* till ett engelskt rederi, avtalet gäller från februari 2016 och är på ett år med option på ytterligare ett år. I mars 2016 utkontrakterades *Stena Progress* till ett nationellt oljebolag. Avtalet gäller från och med april 2016 och är på tre år.

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 juli kompletterades suezmaxflottan genom leverans av ytterligare ett inhyrt, till 50%, suezmaxfartyg som löper över ett år. I december avslutades sedan en 50% position i ett suezmaxfartyg i samband med att inhyrningsperioden tog slut.

IMOIIIMAX

Nybyggnadsprogrammet avslutades under 2015. De två fartygen *Stena Image* och *Stena Important* – två produkttankers om vardera 50 000 dwt – levererades från det kinesiska varvet Guangzhou Shipyard International Company Limited (GSI). Fartygen beställdes i juni 2012 och går under beteckningen IMOIIIMAX. Fartygen sysselsätts på spotmarknaden genom avtal med Stena Weco.

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 2015 förelåg inte något nedskrivningsbehov.

Twister

I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsk*s grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. ”discovery-phase”, i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa kommer att pågå även under första kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i slutet av året eller första kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Skattetvisten avseende källskatt i Schweiz är ännu inte avgjord. Bolaget kan inte uppskatta hur lång tid det kan ta innan tvisten är avgjord. Under 2013 skedde en uppbokning av en skatteskuld om MUSD 1,4 relaterat till denna tvist.

Fraktmarknadens utveckling

Intjäningen inom MR- och Suezmaxmarknaden låg cirka 50% över utfallet för 2014. Till de främsta drivkrafterna hörde en stark underliggande efterfrågan på olja och oljeprodukter – i sin tur drivet av ett lågt oljepris, samt förändringar inom den globala raffinaderiinfrastrukturen. Sammantaget ökade de sjöburna transporterna av oljeprodukter under året med 6 procent, vilket är den största ökningen sedan 2006.

Produkttankmarknaden (MR)

Produkttankmarknaden var stark under 2015. Den genomsnittliga intjäningen för bolagets produkttankflotta, spot och TC, uppgick till USD 20 100 (13 700) per dag. För fartygen sysselsatta på spotmarknaden uppgick den genomsnittliga intjäningen under året till

USD 21 100 (13 400) för lätta produkter respektive USD 21 100 (14 100) för tunga produkter.

Stortankmarknaden (suezmax)

Marknaden för transport av råolja var stark under 2015. En bidragande orsak var överproduktionen av råolja om 1,5–2,0 miljoner fat per dag. Dessutom bidrog en måttlig tillväxt av råoljeflottan till en god balans mellan utbud och efterfrågan. På helårsbasis låg den genomsnittliga intjäningen för bolagets suezmaxflotta på USD 39 500 (25 600).

Varvsmarknadens utveckling

Vid utgången av december kostade ett produkttankfartyg av standardtyp cirka MUSD 36. Priset för ett IMOII-klassat MR-fartyg, liknande våra beställda IMOIIIMAX-fartyg, var cirka MUSD 38. Det är cirka 10 procent högre än då fartygen beställdes 2012. Ett suezmaxfartyg av standardtyp kostade vid utgången av kvartalet cirka MUSD 63.

Ekonomisk översikt

Resultat och ställning

Omsättningen under 2015 var MSEK 810,0 (531,2). Resultatet efter finansiella poster var MSEK 174,3 (16,5). Resultat efter skatt var MSEK 173,9 (8,7) vilket motsvarar ett resultat per aktie om SEK 3,64 (0,18).

Investeringar

Investeringar har under året varit MSEK 459,3 (87,9) och avser betalningar avseende IMOIIIMAX-fartygen i nybyggnadsprogrammet.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens disponibla likviditet, inklusive outnyttjade krediter, uppgick på balansdagen till MSEK 367,1 (233,5). Räntebärande skulder uppgick till MSEK 2 387,2 (2 038,9). Det egna kapitalet uppgick på balansdagen till MSEK 1 868,7 (1 574,7) och soliditeten uppgick till 43 procent (42).

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande, vice ordförande och ledamöter utgår arvoden enligt årsstämman beslut 2015, vilket även överensstämmer med föreslagna riktlinjer 2016. Något särskilt arvode utgår ej för kommittéarbete 2015. 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 även till viss grad 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 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 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 2015 inblandat i någon typ av incident som ledde till att bunkerolja eller last hamnade i vattnet.

Finansiella instrument och riskhantering

Se not 18 och 19.

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

Concordia Maritimes flotta var vid årets utgång huvudsakligen sysselsatt på spotmarknaden. Detta innebär att marknadens generella utveckling får ett stort genomslag på resultat och kassaflöde. Början

på 2016 har varit relativt stark och sett till marknaden som helhet finns flera faktorer som talar för en fortsatt positiv utveckling. Till de främsta hör de förändringar som nu pågår inom raffinaderiområdet, med ett pågående skifte från framför allt Europa till Mellanöstern och Asien – med ökade transportdistanser som följd. Parallellt med detta kommer det att levereras ett stort antal fartyg under det kommande året, vilket kan ha en dämpande effekt på marknaden. Vår samlade bedömning är dock att marknaden kommer att vara relativt bra under 2016. För vår egen del kommer fokus under 2016 att ligga på fortsatt positionering och disponering av flottan utifrån givna marknadsförutsättningar. Målsättningen är att avtala utbefraktning av ytterligare något (i tillägg till utbefraktningen av *Stena Primorsk*, *Stena Performance* och *Stena Progress*) P-MAX-fartyg.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad som en från årsredovisningen skild handling och återfinns på sidorna 74–84. 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, februari 2016, utkontrakterades *Stena Performance* på ett år, med option på ytterligare ett år. I mars kontrakterades *Stena Progress* ut på ett treårsavtal.

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 92,0 disponeras enligt följande:

MSEK	2013	2014	2015
Utdelning (47 729 798 aktier)	0,00	0,00	23,9 ¹⁾
Balanseras i ny räkning	83,7	16,6	68,1
Summa	83,7	16,6	92,0

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 29 mars 2016.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2014	2015	2015 MUS\$ ¹⁾
Tidsbefraktningsintäkter		119,4	101,2	12,0
Spotbefraktningsintäkter		351,2	708,7	84,0
Resultatförsäljning av andelar i Joint Venture		57,4	0,0	0
Övriga externa intäkter		3,2	0,1	0
Summa intäkter	3, 9, 20	531,2	810,0	96,0
Driftskostnader fartyg	2	-137,0	-142,8	-16,9
Kostnader för inhyrd sjöpersonal	4	-138,0	-179,3	-21,3
Övriga externa kostnader	5	-38,0	-42,5	-5,0
Personalkostnader – land	4	-17,0	-21,5	-2,5
Avskrivningar	8	-144,7	-214,2	-25,4
Summa rörelsekostnader	9, 23	-474,8	-600,3	-71,1
Rörelseresultat	2	56,4	209,6	24,9
Finansiella intäkter		5,6	3,1	0,4
Finansiella kostnader		-45,4	-38,4	-4,6
Finansnetto	6	-39,8	-35,3	-4,2
Resultat före skatt		16,5	174,3	20,7
Skatt	7	-7,8	-0,5	-0,1
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare		8,7	173,9	20,6
Övrigt totalresultat				
Poster som har omförts eller kan omföras till periodens resultat	14			
Årets omräkningsdifferenser vid omräkning av utländska verksamheter		259,8	116,9	13,9
Årets förändring i verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas		-3,2	3,2	0,4
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkkringar ränterelaterat		17,1	0	0
Årets förändringar i skatt hänförlig till poster som har omförts till periodens resultat		0	0	0
Summa årets övriga totalresultat		273,7	120,1	14,2
Årets totalresultat hänförligt till moderbolagets ägare		282,4	294,0	34,9
Resultat per aktie före/efter utspädning	14	0,18	3,64	0,43

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över finansiell ställning för koncernen

Per den 31 december, MSEK	Not	2014	2015	2015 MUSD ¹⁾
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar	9, 21			
Fartyg	3, 8	3 129,7	3 809,0	456,0
Fartyg under byggnation	8	205,8	0,0	0,0
Inventarier	8	0,0	0,0	0,0
Långfristiga fordringar	11	0,8	0,5	0,1
Summa anläggningstillgångar		3 336,3	3 809,5	456,1
Övriga kortfristiga fordringar	11	158,4	165,9	19,9
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	84,5	105,4	12,6
Likvida medel	13, 25	136,6	273,6	32,8
Summa omsättningstillgångar		379,5	544,9	65,3
SUMMA TILLGÅNGAR		3 715,8	4 354,5	521,3
Eget kapital				
Aktiekapital	14			
Övrigt tillskjutet kapital		381,8	381,8	45,7
Reserver		61,9	61,9	7,4
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		286,1	406,2	48,6
Summa eget kapital		1 574,7	1 868,7	223,7
SKULDER				
Långfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	1 832,2	2 129,0	254,9
Summa långfristiga skulder		1 832,2	2 129,0	254,9
Kortfristiga skulder	9, 18, 19			
Skulder till kreditinstitut	15	206,6	258,2	30,8
Leverantörsskulder		1,0	0,5	0,1
Övriga skulder	16	14,6	12,1	1,5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	86,6	86,0	10,3
Summa kortfristiga skulder		308,8	356,8	42,7
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 715,8	4 354,5	521,3

Information om koncernens ställda säkerheter och eventalförpliktelser, se not 22.

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 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

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 2014-01-01	381,8	61,9	29,4	3,2	-20,3	836,3	1 292,3
Årets totalresultat							
Årets resultat						8,7	8,7
Årets övriga totalresultat			259,9	-3,2	17,1		273,8
Årets totalresultat	0,0	0,0	259,9	-3,2	17,1	8,7	282,4

Transaktioner med moderbolagets ägare

Utdelning							
Utgående eget kapital 2014-12-31	381,8	61,9	289,3	0,0	-3,2	844,9	1 574,7

1) Balanserade vinstmedel inkluderar årets resultat.

2) Se även not 14.

Rapport över kassaflöden för koncernen

1 januari–31 december, MSEK	Not	2014	2015	2015 MUSD ¹⁾
	25			
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		16,5	174,3	20,7
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		105,3	217,9	25,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		121,8	392,2	46,5
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-21,0	-10,3	1,2
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-15,2	-4,5	0,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten		85,6	377,5	44,8
Investeringsverksamheten				
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-87,9	-459,3	-54,5
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		237,6	0,0	0,0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		90,2	0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		239,9	-459,3	-54,5
Finansieringsverksamheten				
Upptagning av lån		117,2	438,6	52,0
Amortering av lån		-434,9	-227,5	-27,0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-317,7	211,2	25,0
Årets kassaflöde		7,8	129,3	15,3
Likvida medel vid årets början		106,0	136,6	16,2
Valutakursdifferens i likvida medel		22,8	7,7	0,9
Likvida medel vid årets slut		136,6	273,6	32,4

1) Oreviderat, se not 1.

Rapport över resultat och övrigt totalresultat för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2014	2015
Nettoomsättning	3	2,0	24,8
Totala intäkter			
Övriga externa kostnader	5	–15,4	–15,4
Personalkostnader	4	–12,6	–16,0
Rörelseresultat	23	–26,0	–6,5
Resultat från finansiella poster:			
Resultat från dotterbolag		0,0	86,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		12,8	25,9
Räntekostnader och liknande resultatposter		–53,9	–36,0
Finansnetto	6	–41,1	76,3
Resultat efter finansiella poster		–67,1	69,8
Skatt	7	0,0	5,6
Årets resultat¹⁾		–67,1	75,4

1) Årets resultat motsvarar årets totalresultat.

Rapport över finansiell ställning för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2014	2015
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8	0,1	0,0
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	24	745,8	745,8
Uppskjuten skattefordran	7	34,3	40,0
Summa finansiella anläggningstillgångar		780,1	785,8
Summa anläggningstillgångar		780,2	785,8
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar	11	0,2	11,6
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	2,6	18,9
Summa kortfristiga fordringar		2,8	30,5
Fordran Koncernbolag		1 399,6	1 483,4
Kassa och bank	25	119,4	4,9
Summa omsättningstillgångar		1 521,8	1 518,8
SUMMA TILLGÅNGAR		2 302,0	2 304,6
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	14		
Aktiekapital		381,8	381,8
Reservfond		138,3	138,3
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		83,7	16,6
Årets resultat		-67,1	75,4
Summa eget kapital		536,7	612,1
Långfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	1 544,8	1 450,2
Skulder till koncernföretag	23	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder		1 572,2	1 477,6
Kortfristiga skulder			
	18, 19		
Skulder till kreditinstitut	15	181,6	202,5
Leverantörsskulder		1,0	0,5
Övriga skulder		0,6	0,4
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	9,9	11,6
Summa kortfristiga skulder		193,1	215,0
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		2 302,0	2 304,6

Ställda säkerheter och eventualförpliktelser för moderbolaget

Per den 31 december, MSEK	Not	2014	2015
Ställda säkerheter	22	78,1	83,5
Eventualförpliktelser	22	312,5	307,3

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 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

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående eget kapital 2014-01-01	381,8	138,3	7,1	76,6	603,8
Föregående års resultat			76,6	-76,6	0,0
Årets resultat				-67,1	-67,1
Utdelningar					0,0
Utgående eget kapital 2014-12-31	381,8	138,3	83,7	-67,1	536,7

Rapport över kassaflöden för moderbolaget

1 januari–31 december, MSEK	Not	2014	2015
	25		
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt		-67,1	69,8
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		192,3	32,9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		125,2	102,7
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-0,6	-27,7
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-3,9	1,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten		120,7	76,0
Investeringsverksamheten			
Avyttring av finansiella tillgångar		0,0	0,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		0,0	0,0
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån		117,2	0,0
Amortering av lån		-233,5	-193,1
Anteciperad utdelning		0,0	0,0
Utbetald utdelning		0,0	0,0
Mottagen utdelning		107,9	86,4
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-8,4	-106,7
Årets kassaflöde		112,3	-30,7
Likvida medel vid årets början		1 406,7	1 519,0
Likvida medel vid årets slut		1 519,0	1 488,3

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 föranleds av begränsningar i möjligheterna att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av ÅRL och Tryggandelagen samt i vissa fall av skattesköld.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 29 mars 2016. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på ordinarie årsstämma 26 april 2016.

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 2015 års räkenskaper översatts från svenska kronor (SEK) till dollar (USD) genom att använda följande valutakurser som anges av Sveriges Riksbank. Genomsnittskurs USD 1,00=8,435 och slutkurs USD 1,00=8,3524. 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 28.

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 2015

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

Nya redovisningsprinciper 2016 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, dock är effekterna ej analyserade ännu.

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 framtidsblickande 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. Bedömning har ännu inte skett och i så fall vilka effekter IFRS 9 kan komma att få.

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 kommer att påbörjas under första halvåret 2016.

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 leasingavtal 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 leasingsskulden. 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 från 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 kommer att påbörjas under första halvåret 2016.

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 eventalförpliktelser. Dotterföretagets 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. Transaktionsutgifter hänförliga till förvärv som skett före 1 januari 2010 har inkluderats i anskaffningsvärdet.

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 realiseras 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. Spotbefraktningssintäkterna 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 periodiserade belopp av transaktionsutgifter och 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 (avyttrades 2014), lånefordringar och obligationsfordringar (avyttrades 2014) 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 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 realiserar, 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 likviddagsredovisning 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 18 och 19.

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 eventuellt 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 placeringstillgångar 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 18 och 19.

Derivat och säkringsredovisning

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt och swappar som utnyttjas för att täcka risker för 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. Samtliga ränterelaterade derivat, swappar, löstes under första kvartalet 2015, fram tills dess tillämpades säkringsredovisning. Investeringar i utländska dotterbolag (nettotillgångar inklusive goodwill) säkras genom användning av valutaderivat som säkringsinstrument. Periodens verkligtvärdeförändring på valutaderivatinstrument efter avdrag för skatteeffekter, redovisas, i den mån säkringen är effektiv, i övrigt totalresultat med ackumulerade valutakursdifferenser respektive verkligtvärdeförändringar i en särskild komponent

av eget kapital (omräkningsreserven). Härigenom neutraliseras delvis de omräkningsdifferenser som uppkommer från utlandsverksamheter. Omräkningsdifferenser från interna lån som utgör skattemässig utvidgad investering utgör en del av den säkringsbara valutarisken i utlandsverksamheter

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 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 tidsinbefraktat 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 till-

skapats 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 värdet 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.

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 tidsvärde 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 (ansvarsförbindelser)

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

Derivatinstrument värderas till verkligt värde med värdeförändringarna i årets resultat. Säkringsredovisning tillämpas ej. Placeringstillgångar 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 lättnadsregel jämfört med reglerna i IAS 39. Lättnadsregeln 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

	Q4		Q3		Q2		Q1		Helår	
MUSD	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Produkttank (tidsbefraktning)	0,5	1,3	0,5	1,2	1,7	1,1	2,7	1,5	5,4	5,1
Produkttank (spot)	4,6	10,3	2,6	9,4	0,8	9,3	4,0	6,5	12,0	35,5
Panamax	0,0	0,0	0,0	0,0	11,9	0,0	1,1	0,0	13,0	0,0
Suezmax	2,0	3,7	1,4	3,6	0,7	3,2	2,2	3,7	6,3	14,2
Admin. och övrigt	-1,4	-1,4	-1,1	-0,9	-1,4	-1,1	-1,5	-1,1	-5,4	-4,5
Totalt	5,7	13,9	3,4	13,3	13,7	12,5	8,5	10,6	31,3	50,3

Utav ackumulerad omsättning utgör vinstdelning cirka 3% [0%]. Resultat från försäljning av JV-andelar och kompensation för förlorad charterintäkt under Q2 2014 om totalt MUSD 12,2.

3 Geografisk fördelning

Geografiska områden

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

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2014	2015
Intäkter		
USA	189,7	258,0
Schweiz	156,4	99,1
Holland	45,6	5,3
Singapore	31,6	101,9
Övrigt	107,6	345,7
Totala intäkter	531,0	810,0

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

	Totalt	
Koncernen, MSEK	2014	2015
Anläggningstillgångar		
Bermuda	2 923,2	3 601,0
Storbritannien	206,5	208,0
Summa anläggningstillgångar (fartyg)	3 129,7	3 809,0

Största kunder sett till omsättning

Koncernen har under 2015 genererat intäkter på MSEK 810. Två kunder har under året stått för mer än 10% av den totala intäkten med intäktsandelar på 21% (motsvarande MSEK 167,5) respektive 19% (motsvarande MSEK 152,9).

Koncernens totala intäkter 2014 var MSEK 531. Under året hade två kunder mer än 10% vardera av den totala intäkten med intäktsandelar på 31% (motsvarande MSEK 165) respektive 11% (motsvarande MSEK 58).

4 Anställda och personalkostnader

Kostnader för ersättningar till anställda

Koncernen, MSEK	2014	2015
Löner och ersättningar m. m.	11,9	14,3
Pensionskostnader, avgiftsbaserade planer	2,2	2,9
Sociala avgifter	2,9	3,8
	17,0	21,0

Könsfördelning i företagsledningen

	2014	2015
	Andel kvinnor	Andel kvinnor
Moderbolaget		
Styrelsen	11%	11%
Övriga ledande befattningshavare	0%	0%
Koncernen		
Styrelsen	11%	11%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2014		2015	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget, MSEK				
Moderbolaget	8,5	4,6	9,4	5,0
(varav pensionskostnad)		1,9		2,4

Av moderbolagets pensionskostnader avser TSEK 2 393,7 (1 815,0) 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	2014	Varav män	2015	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 (464 under 2015 och 404 under 2014) på sina ägda fartyg.

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

	2014		2015	
	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda	Styrelse, VD och ledningsgrupp	Övriga anställda
Koncernen, MSEK				
Moderbolag: Sverige	9,8	0,4	8,9	0,5
Dotterbolag: Schweiz	2,2	0,8	2,6	0,9
Dotterbolag: Bermuda	1,1		1,4	
Koncernen totalt	13,1	1,2	12,9	1,4
(varav styrelsearvoden)	(2,4)		2,5	

I styrelse, VD och ledningsgrupp ingår 15 personer (15).

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	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Kostnader för avgiftsbestämda planer	2,3	2,9	1,9	2,4

Forts not 4

Ledande befattningshavares ersättningar och förmåner (moderbolaget)

Ersättningar och övriga förmåner under året, TSEK	2014					2015				
	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa	Grundlön, styrelse-arvode	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions-kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	400				400	400				400
Styrelsens vice ordförande	400				400	400				400
Styrelseledamöter	1 200				1 200	1 200				1 200
Verkställande direktör	3 534	831	104	1 385	5 849	3 369	1 347	101	1 827	6 644
Andra ledande befattningshavare	1 417	260	67	430	2 174	1 827	275	59	566	2 727
Summa	6 941	1 091	171	1 815	10 023	7 196	1 622	160	2 393	11 371

Antal andra ledande befattningshavare under 2015 och 2014 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	
	2014	2015	2014	2015
KPMG				
Revisionsuppdrag	1,5	1,6	0,9	0,9
Skatterådgivning	0,5	0,2	0,0	0,0
Andra uppdrag	0,3	0,5	0,3	0,5
	2,3	2,3	1,2	1,4

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	2014	2015
Resultat vid avyttring av finansiella tillgångar som kan säljas	4,1	0,0
Valutakursdifferenser	0,0	2,5
Övriga ränteutgifter	1,5	0,6
Finansiella intäkter	5,6	3,1
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-42,6	-37,5
Övriga finansiella kostnader	-2,9	-0,9
Finansiella kostnader	-45,5	-38,4
Finansnetto	-39,8	-35,3

Moderbolaget, MSEK	Resultat övriga värdepapper och fordringar		Ränteintäkter och liknande resultatposter	
	2014	2015	2014	2015
Ränteintäkter, övriga	0,0	0,0	12,8	15,7
Förändringar vid omvärdering av finansiella tillgångar värderat till verkligt värde	0,0	10,3	0,0	0,0
Resultat från dotterbolag	0,0	86,4	0,0	0,0
Finansiella intäkter	0,0	96,7	12,8	15,7

Moderbolaget, MSEK	Räntekostnader och liknande resultatposter	
	2014	2015
Räntekostnader på banklån (inklusive effekt av swappar)	-17,9	-20,2
Valutakursdifferenser	-34,0	-15,8
Övriga finansiella kostnader	-1,9	0,0
Finansiella kostnader	-53,8	-36,0
Finansnetto	-41,0	76,3

7 Skatter

Redovisad i resultaträkningen

Koncernen, MSEK	2014	2015
Aktuell skattekostnad [-] [/skatteintäkt (+)]	0,0	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad avseende temporära skillnader	-10,4	-6,1
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	2,6	5,6
Effekt av ändrad skattesats	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i koncernen	-7,8	-0,5

Moderbolaget, MSEK	2014	2015
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	0,0	0,0
Uppskjuten skatteintäkt/kostnad i under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0,0	5,6
Effekt av ändrad skattesats	0,0	0,0
Totalt redovisad skattekostnad i moderbolaget	0,0	5,6

Avstämning av effektiv skatt

Koncernen, MSEK	2014, %	2014	2015, %	2015
Resultat före skatt		16,5		174,3
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	-22	-3,6	-22	-38,3
Effekt av andra skattesatser för utländska dotterföretag	38	6,2	23	39,3
Ej avdragsgilla kostnader	-2	-0,4	-0	-0,4
Ökning av underskottsavdrag utan motsvarande aktivering av uppskjuten skatt	-87	-14,4	0	0,0
Aktivering av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	16	2,6	0	0,0
Skatt hänförlig till tidigare år	11	1,8	-1	-1,1
Redovisad effektiv skatt	-47	-7,8	-0	-0,5

Forts not 7

Moderbolaget, MSEK	2014, %	2014	2015, %	2015
Resultat före skatt		-67,1		69,7
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22	14,8	-22	-15,3
Ej avdragsgilla kostnader	-0	-0,4	-0	-0,4
Ej skattepliktig intäkt	0	0,0	31	21,3
Ökning av underskottsavdrag som ej resulterar i motsvarande ökning av uppskjuten skatt	-22	-14,4	0	0,0
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	0	0,0	0	0,0
Redovisad effektiv skatt	0	0,0	8	5,6

Redovisad i balansräkningen – Uppskjutna skattefordringar och- skulder

Uppskjutna skattefordringar och- skulder hänför sig till följande:

Koncernen, MSEK	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld	
	2014	2015	2014	2015
Underskottsavdrag	48,2	53,2		
Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar (överavskrivningar)			46,7	52,8
Övriga temporära skillnader	-0,9			
Skattefordringar/-skulder	47,3	53,2	46,7	52,8
Kvittning	-46,7	-52,8	-46,7	-52,8
Summa skattefordringar/-skulder, netto	0,6	0,4	0,0	0,0

Temporära skillnader materiella anläggningstillgångar är relaterat till fartyget *Stena Primorsk* som redovisas i CM P-MAX III filial. Den uppskjutna skatteskulden uppgår till MSEK 52,8. En ökning med MSEK 6,1 som redovisas i resultaträkningen.

Underskottsavdragen är relaterade till förluster i Concordia Maritime AB och CM P-MAX III filial. Den uppskjutna skattefordran uppgår till MSEK 53,2. En ökning med MSEK 5,6 som redovisas i resultaträkningen.

Redovisade uppskjutna skattefordringar och- skulder

Uppskjutna skattefordringar och- skulder hänför sig till följande:

Moderbolaget, MSEK	Uppskjuten skattefordran/ skatteskuld	
	2014	2015
Underskottsavdrag	34,3	40,0
Övriga temporära skillnader		
Skattefordringar/-skulder, netto	34,3	40,0

Moderbolagets förändring mellan åren har redovisats som uppskjuten skatt.

Koncernens förlustavdrag fördelas enligt följande:

MSEK	2014	2015
Sverige	286,5	307,3
Totalt	286,5	307,3

Samtliga förlustavdrag saknar förfallodatum.

8 Materiella anläggningstillgångar

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
Ingående balans 1 januari 2014	4 115,8	100,5	2,7	4 219,0
Inköp	15,0	85,1	0,0	100,9
Omklassificering till fartyg	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning/Utrangering	-382,1	0,0	0,0	-382,1
Valutakursdifferenser	823,0	20,2	0,0	843,1
Utgående balans 31 december 2014	4 571,7	205,8	2,7	4 780,1

Koncernen, MSEK	Fartyg	Fartyg under byggnad	Inventarier	Totalt
Av- och nedskrivningar				
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
Ingående balans 1 januari 2014	1 201,1	0,0	1,8	1 202,9
Årets avskrivningar	144,4	0,0	0,3	144,7
Årets avskrivning periodiskt underhåll	13,7	0,0	0,0	13,7
Försäljning/Utrangering	-94,4	0,0	0,0	-94,4
Valutakursdifferenser	177,2	0,0	0,0	177,2
Utgående balans 31 december 2014	1 442,0	0,0	2,1	1 444,1

Redovisade värden				
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
1 januari 2014	2 914,8	100,5	0,8	3 016,1
31 december 2014	3 129,7	205,8	0,6	3 336,1

Låneutgifter

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	

Koncernen 2014, MSEK	Fartyg under byggnad	Totalt
Låneutgifter som inräknats i tillgångars anskaffningsvärde under redovisningsperioden	4,9	4,9
Genomsnittlig räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet i %	1,2	

Moderbolaget, MSEK	Inventarier	Totalt
Anskaffningsvärde		
Ingående balans 1 januari 2015	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2015	0,7	0,7
Ingående balans 1 januari 2014	0,7	0,7
Inköp	0,0	0,0
Utgående balans 31 december 2014	0,7	0,7

Avskrivningar		
Ingående balans 1 januari 2015	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2015	0,6	0,6
Ingående balans 1 januari 2014	0,6	0,6
Utgående balans 31 december 2014	0,6	0,6

Redovisade värden		
1 januari 2015	0,1	0,1
31 december 2015	0,0	0,0
1 januari 2014	0,1	0,1
31 december 2014	0,1	0,1

Säkerheter

Per den 31 december 2015 har fartyg med ett redovisat värde på MSEK 3 809,0 (3 129,7) ställts som säkerhet för tillgänglig bankfacilitet.

Fartygsvärden, nedskrivningsprövning och nedskrivning

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. Bolaget anser att hela flottan av fartyg tillsammans utgör en kassagenererande enhet. Fartygen i flottan är utbytbara med varandra då alla fartyg kan ta samma typ av laster och flottan följs internt upp som en helhet. Vid bedömning av tillgångarnas värde den 31 december 2015 förelåg inte något nedskrivningsbehov och inte heller något behov av att återföra tidigare gjord nedskrivning 2012.

9 Andelar i joint ventures

Koncern

Koncernen har haft ett 50-procentigt innehav i joint venture-företagen Terra LTD och Lacus LTD, två bolag som bedriver shippingverksamhet. Dessa innehav såldes under 2014.

I koncernens finansiella rapporter ingår nedanstående poster som utgör koncernens ägarandel i joint venture-företagets tillgångar, skulder, intäkter och kostnader.

Koncernen, MSEK	2014	2015
Intäkter	37,8	0,0
Kostnader	-15,3	0,0
Resultat	22,5	0,0
Anläggningstillgångar	0	0
Omsättningstillgångar	0	0
Summa tillgångar	0	0
Långfristiga skulder	0	0
Kortfristiga skulder	0	0
Summa skulder	0	0
Nettotillgångar/nettoskulder	0	0

10 Finansiella placeringar

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Kortfristiga placeringar som är omsättningstillgångar		
Finansiella tillgångar som kan säljas		
Obligationer	0,0	0,0
Finansiella tillgångar som innehas för handel		
Övriga innehav	0,0	0,0
	0,0	0,0

Finansiella placeringar avyttrades under 2014.

11 Långfristiga fordringar och övriga fordringar

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Långfristiga fordringar som är anläggningstillgångar		
Uppskjuten skattefordran	0,6	0,4
Övriga långa fordringar	0,2	0,1
	0,8	0,5
Övriga fordringar som är omsättningstillgångar		
Övriga korta fordringar	158,4	165,9
	158,4	165,9

Moderbolaget, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Långfristiga fordringar		
Kapitalförsäkringar för pensionsåtaganden	0,0	0,0
	0,0	0,0
Övriga fordringar (kortfristiga)		
Övriga fordringar	0,2	11,6
	0,2	11,6
Långfristiga fordringar		
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	1,7	0,0
Utgående balans 31 december	1,7	0,0

12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
MSEK	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Övriga förutbetalda kostnader	66,2	75,5	0,2	0,2
Upplupna finansiella intäkter	18,3	29,9	2,4	18,7
	84,5	105,4	2,6	18,9

13 Likvida medel

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	136,6	273,6
Summa enligt balansräkningen	136,6	273,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	136,6	273,6

14 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 utspädningseffekt. Således har ingen utspädning skett. Beräkning av resultat per aktie sker till vägt genomsnittligt antal utestående aktier.

Resultat per aktie

SEK	2014	2015
Resultat per aktie	0,18	3,64

Sammanställning emitterade aktier

Antal	2014	2015
A-aktier	4 000 000	4 000 000
B-aktier	43 729 798	43 729 798
Totalt	47 729 798	47 729 798

Utdelning

Efter balansdagen har styrelsen föreslagit SEK 0,50 per aktie (SEK 0,00). Utdelningen blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 april 2016.

MSEK	2014	2015
SEK 0,50 (0,00) per aktie	0,0	23,9

Eget kapital – avstämning av reserver för koncernen

MSEK	Omräknings-reserv	Verkligt-värdereserv	Säkrings-reserv
Ingående redovisat värde 2014-01-01	29,4	3,2	-20,3
Årets omräkningsdifferenser	259,9		
Vinst/förlust på säkring av valuta-risk i utlandsverksamhet		-3,2	
Årets förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar			17,1
Utgående redovisat värde 2014-12-31	289,3	0,0	-3,2
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

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.

15 Räntebärande skulder

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Banklån	1 832,2	2 129,0
Summa långfristiga skulder	1 832,2	2 129,0

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Banklån	206,6	258,2
Summa kortfristiga skulder	206,6	258,2

Moderbolaget, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Banklån	1 544,8	1 450,2
Skulder till koncernföretag	27,4	27,4
Summa långfristiga skulder	1 572,2	1 477,6

Moderbolaget, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Banklån	181,6	202,5
Summa kortfristiga skulder	181,6	202,5

Ovanstående kortfristiga och långfristiga banklån summerar till koncernens totala räntebärande skulder på MSEK 2 387,2. Dessa banklån avser Banklån – Revolving credit facility, Banklån – suezmaxfartyg. Under 2015 aktiverades även ett nytt banklån avseende IMOIMAX-fartygen. Samtliga lån återfinns i not 19.

Koncernen har kreditavtal om totalt MUSD 297,0 (324,1) varav MUSD 285,8 (261,0) 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 18 och 19.

16 Övriga skulder

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Övriga kortfristiga skulder		
Aktuell skatt	11,4	12,1
Derivat	3,2	0,0
	14,6	12,1

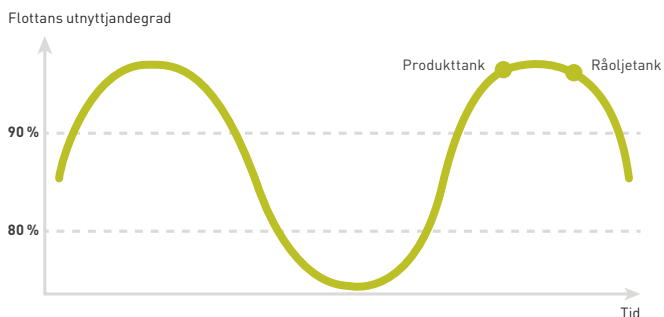
18 Finansiella risker

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

		Utfall				
	Mål	2011	2012	2013	2014	2015
Tillväxt	10% genomsnittlig flotttillväxt över en konjunkturcykel	0	4	0	-4	22
Lönsamhet	10% avkastning på eget kapital	5	-23	-2	1	10
Soliditet	minst 40% över en konjunkturcykel	47	38	38	42	43

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.



17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Upplupna resekostnader fartyg	61,4	54,2	0,0	0,0
Upplupna personalkostnader	2,0	5,0	1,9	5,0
Övriga upplupna kostnader	15,4	21,7	4,1	4,5
Upplupna räntekostnader	3,9	5,1	3,9	2,1
Förutbetalda intäkter	3,9	0,0	0,0	0,0
	86,6	86,0	9,9	11,6

Likviditetsrisker

Med likviditetsrisk (även kallat finansieringsrisk) avses risken att finansiering inte alls kan erhållas, eller endast till kraftigt ökade kostnader. Enligt finanspolicy 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. För suezmaxfartyget har koncernen säkrat upplåning motsvarande till cirka 70% av det totala investeringsbeloppet. Finansiering av de två IMOIIIMAX-fartygen som beställdes i juni 2012 blev klar i februari 2013 och motsvarade 65% finansiering 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 ränteexponering är centraliserad, vilket innebär att den centrala finansfunktionen ansvarar för att identifiera och hantera denna exponering. Ingen säkring genomfördes 2015. Under 2014 såldes företagsobligationerna. Finansavdelningen följer löpande räntemarknaden och lämnar rekommendation till styrelsen om eventuell räntesäkring skall genomföras. Per den 31 december 2014 hade koncernen tecknat ränteswappar motsvarande MUSD 100. Dessa ränteswappar förföll under 2015 och per den 31 december 2015 har inga nya swappar tecknats. Se även avsnittet om Valutarisk i den löpande verksamheten.

Kreditrisk

Kreditrisk i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisk. Det är främst motpartsrisk 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.

Kreditrisk 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.

Kreditrisk 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 7,81 per 2014-12-31 och SEK 8,35 per 2015-12-31. En eget kapital-säkring om MUSD 30 aktiverades under 2015.

En förändring av dollarkursen med 10 öre bedöms påverka Concordia Maritimes egna kapital med cirka MSEK 19,9 eller SEK 0,42 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 2015 beräknas en generell höjning av US LIBOR-räntan med 1% minska koncernens resultat före skatt med MSEK 23,9 (20,4).

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 19. Finansiella tillgångar som kan säljas (utgjordes av företagsobligationer som avyttrades under 2014) värderas enligt nivå 1, enligt noterat pris på aktiv marknad. Derivat som innehas för säkring värderas enligt nivå 2, basis observerbar marknadsdata som inte inkluderas i nivå 1.

Derivatinstrument

Terminskontrakt 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.

19 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 8,3524 för att redovisa lånens totalbelopp i SEK.

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31	Räntesats, %	Räntebindningstid	Effektiv ränta %	Valuta	Nominellt belopp i originalvaluta, TUSD
Banklån – Revolving credit facility	-1 726,4	-1 652,7	0,44	3 månader	1,19	USD	197 875
Banklån – suezmaxfartyg	-312,5	-307,4	0,83	6 månader	2,98	USD	36 800
Banklån – IMOIIIMAX-fartyg	0,0	-427,1	0,32	6 månader	3,12	USD	51 133

Forts not 19

Koncernen, MSEK	2014						2015					
	Totalt	2015 1 år	2016 2 år	2017 3 år	2018 4 år	5 år och längre	Totalt	2016 1 år	2017 2 år	2018 3 år	2019 4 år	5 år och längre
Banklån – Revolving credit facility	-1 726,3	-181,6	-189,4	-1 355,3			-1 652,7	-202,5	-1 450,2			
Banklån – suezmaxfartyg	-314,3	-25,0	-25,3	-25,6	-25,9	-212,5	-307,4	-26,7	-26,7	-26,7	-227,3	
Banklån – IMOIIIMAX	-12,7	399,4	-27,1	-27,4	-27,7	-329,9	-427,1	-28,9	-28,9	-28,9	-28,9	-311,5
Leverantörsskulder	-1	-1					0,5	0,5				
Ränteswap	-3,2	-3,2										
Räntebetalningar banklån – Revolving credit facility	-39,6	-17,2	-15,3	-7,1			-27,5	-18,9	-8,6			
Räntebetalningar banklån – suezmaxfartyg	-24,3	-6,3	-5,8	-5,2	-4,7	-2,3	-27,5	-8,6	-8,2	-7,4	-3,3	
Räntebetalningar banklån – IMOIIIMAX-fartyg	-55,2	-6,7	-12,3	-11,4	-10,5	-14,3	-51,7	-13,2	-11,8	-10,9	-10,1	-5,7

Framtida räntebetalningar har beräknats genom att använda den effektiva räntan för 2015.

Värdering av finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde samt kategoriindelning

Koncernen 2015, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkrings- redovisning	Kund- och låne- fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	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
Oredovisade vinster/förluster								
Koncernen 2014, MSEK	Finansiella tillgångar som innehas för handel	Derivat som används i säkrings- redovisning	Kund- och låne- fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkning	Övriga skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Likvida medel			136,6				136,6	136,6
Summa			136,6				136,6	136,6
Långfristiga räntebärande skulder						1 832,2	1 832,2	1 832,2
Kortfristiga räntebärande skulder						206,6	206,6	206,6
Leverantörsskulder						1,0	1,0	1,0
Övriga skulder		3,2					3,2	3,2
Summa		3,2				2 039,8	2 043,0	2 043,0
Oredovisade vinster/förluster								

Forts not 19

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
Oredovisade vinster/förluster								

Moderbolaget 2014, 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			1 519,0				1 519,0	1 519,0
Summa			1 519,0				1 519,0	1 519,0
Långfristiga räntebärande skulder						1 544,8	1 544,8	1 544,8
Kortfristiga räntebärande skulder						181,6	181,6	181,6
Leverantörs- och övriga skulder						1,0	1,0	1,0
Summa						1 727,4	1 545,8	1 545,8
Oredovisade vinster/förluster								

20 Operationell leasing

Koncernens avtal vad avser tidsinbefraktning och tidsutbefraktning av fartyg klassificeras som operationell leasing. Koncernen har inga leasingavtal där företaget är leasetagare under 2014 och 2015.

Leasingavtal där företaget är leasegivare (Tidsutbefraktning)

De framtida icke-uppsägningsbara leasingbetalningarna är som följer:

MSEK	Koncernen	
	2014	2015
Inom ett år	93,6	117,7
Mellan ett år och fem år (2015–2019)	3,4	81,2
Längre än fem år	0	0
	97,0	198,9

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

21 Investeringsåtaganden

Koncernen

Åtaganden i kontrakt vad avser investeringar i fartyg uppgår 2015 till cirka MSEK 0,0 (351,8). Investeringsåtaganden vid 2014 års utgång avsåg investeringar relaterade till de två IMOIIIMAX-fartyg som levererades under Q2 och Q4 2015.

22 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Koncernen, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2014	2015	2014	2015
Ställda säkerheter				
I form av ställda säkerheter för egna skulder och avsättningar				
Fartygsinteckningar	3 129,7	3 809,0		
Aktier i dotterbolag (i koncernen eget kapital)	2 754,5	2 884,6		
Summa ställda säkerheter	5 884,2	6 693,6	68,1	83,5
Eventualförpliktelser				
Moderbolagets garantier för checkräkningskredit i dotterbolag			272,5	307,3
Summa eventualförpliktelser			272,5	307,3

Rättigheterna, som ej går att beloppsbestämma, för vissa försäkrings-, nybyggnads- och tidsbefraktningsavtal har pantsatts till förmån för de banker som givit lånelöfte. Moderbolaget har även lämnat garanti för dotterbolag, avseende finansiering av fartyg. Lånet kan först lyftas vid leverans av fartyget och är ej tillgängligt vid bokslutstillfället. Därmed kan inte värdet av garantin fastställas. I juli 2013 erhöll det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Under det tredje

kvartalet 2015 avslutades en s.k. "discovery-phase", i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa kommer att pågå även under första kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i slutet av året eller första kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Bolagets bedömning är att storleken av en eventuell förpliktelse för närvarande inte är möjligt att beloppsbestämma varför någon avsättning inte har gjorts.

23 Närstående

Närståenderelationer

Moderbolaget har en närståenderelation med sina dotterföretag, se not 24. 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)	2015	236,2	0,2	0,0
Andra närstående (se nedan)	2014	183,7	0,0	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	2015		27,4	0,0
Dotterföretag	2014		27,4	0,0
Andra närstående	2015	1,7	0,2	0,0
Andra närstående	2014	2,4		0,0

	2014	2015
Övriga kortfristiga skulder		
Skulder till andra närstående	0,0	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 delta med 50 eller 100%.

Stena Bulk inledde i april 2011 ett samarbete med danska Weco genom ett nybildat bolag, Stena Weco, där Stena Bulk och Weco äger 50% vardera. 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 delta. 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.

24 Koncernföretag

Väsentliga dotterföretagsinnehav

	Dotterföretagets säte, land	Ägarandel i %	
		2014	2015
Concordia Maritime Chartering AB	Sverige	100	100
Rederi AB Concordia	Sverige	100	100
Concordia Maritime AG	Schweiz	100	100
Concordia Maritime (Bermuda) Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX I Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX II Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX III Ltd	Cypern	100	100
CM P-MAX IV Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX V Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VI Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX VIII Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX IX Ltd	Bermuda	100	100
CM P-MAX X Ltd	Bermuda	100	100
CM Suez I Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX A Ltd	Bermuda	100	100
CM IMOMAX B Ltd	Bermuda	100	100

Moderbolaget, MSEK	2014	2015
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 %	2014-12-31 Redovisat värde	2015-12-31 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
			745,8	745,8

25 Kassaflödesanalys

Likvida medel

Koncernen, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Kassa och bank	136,6	273,6
Summa enligt balansräkningen	136,6	273,6
Summa enligt kassaflödesanalysen	136,6	273,6

Moderbolaget, MSEK	2014-12-31	2015-12-31
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Fordran Koncernbolag	1 399,6	1 483,4
Kassa och bank	119,4	4,9
Summa enligt balansräkningen	1 519,0	1 488,3
Summa enligt kassaflödesanalysen	1 519,0	1 488,3

Betalda räntor och erhållen utdelning

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Erhållen utdelning	0,0	0,0	0,0	86,4
Erhållen ränta	1,5	3,1	12,8	15,7
Erlagd ränta	-42,5	-37,5	-17,9	-20,2
	-41,0	-34,4	-5,1	81,9

Poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31
Avskrivningar och nedskrivningar	136,8	188,0	0	0
Avskrivning periodiskt underhåll	13,7	26,2	0	0
Orealiserade kursdifferenser	17,7	9,1	192,3	22,7
Förändringar i värdet av finansiella instrument	-4,0	0	0,0	10,2
Realisationsresultat vid försäljning av finansiella tillgångar	-58,9	0	0,0	0
Övrigt	0	-5,4	0,0	0
	105,3	217,9	192,3	32,9

26 Uppgifter om moderbolaget

Concordia Maritime AB [publ] är ett svensktregistrerat aktiebolag med säte i Göteborg. Bolagets aktier är registrerade på Nasdaq Stockholm.

Postadressen till huvudkontoret är 405 19 Göteborg.

Koncernredovisningen för år 2015 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.

27 Händelser efter balansdagen*

Efter räkenskapsårets slut utkontrakterades ytterligare ett P-MAX-fartyg över en längre period. Avtalet, som gäller från och med februari 2016, är på ett år med option på ytterligare ett år. I mars kontrakterades *Stena Progress* ut på ett treårsavtal.

* Händelser fram till och med tidpunkten för undertecknandet av denna årsredovisning 29 mars 2016.

28 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. Vidare bedöms eventuellt skrotvärde vid periodens utgång raderas på grund av avgifter i samband med skrotning, varmed restvärdet sålunda 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.

Twister

I juli 2013 erhöill det fartygsägande bolaget ett krav om skiljedomsförfarande för den skada kunden menar att bolaget åsamkat dem i samband med *Stena Primorsks* grundstötning i Hudsonfloden i december 2012 samt bolagets beslut att inte tillåta fartyget att trafikera denna farled. Kunden begärde i juli 2013 att frågan skall avgöras genom skiljedom i USA. Det fartygsägande bolaget avvisar starkt kravet om cirka MUSD 21 och förbereder för skiljedom. Under det tredje kvartalet 2015 avslutades en s.k. "discovery-phase", i vilken parternas ståndpunkter och krav gått igenom. Under det fjärde kvartalet inleddes diskussioner i syfte att åstadkomma en eventuell förlikningsprocess. Dessa kommer att pågå även under första kvartalet 2016. Om förlikning inte nås kommer processen hanteras via skiljedomsförfarande, med uppstart under andra kvartalet 2016 och dom sannolikt i slutet av året eller första kvartalet 2017. Bolagets kostnader för juridiskt biträde och dylikt avseende denna fråga belastar bolagets resultat när de uppkommer.

Skattetvisten avseende källskatt i Schweiz är ännu inte avgjord. Bolaget kan inte uppskatta hur lång tid det kan ta innan tvisten är avgjord. Under 2013 skedde en uppbokning av en skatteskuld om MUSD 1,4 relaterat till denna tvist.

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 29 mars 2016

Carl-Johan Hagman
Ordförande

Stefan Brocker
Vice ordförande

Helena Levander
Ledamot

Daniel Holmgren
Arbetstagarrepresentant

Mats Jansson
Ledamot

Alessandro Chiesi
Arbetstagarrepresentant

Michael G:son Löw
Ledamot

Morten Chr. Mo
Ledamot

Dan Sten Olsson
Ledamot

Kim Ullman
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avlämnats 29 mars 2016

Jan Malm
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Concordia Maritime AB (publ) för år 2015. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 40–72.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

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

Revisorns ansvar

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

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

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

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 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Concordia Maritime AB (publ) för år 2015.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

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

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

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Uttalanden

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

Göteborg den 29 mars 2016

Jan Malm
Auktoriserad revisor

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.

STYRNING AV BOLAG OCH VERKSAMHET



MODERBOLAG I Concordia Maritime-koncernen är det svenska publika aktiebolaget Concordia Maritime AB (publ) med organisationsnummer 556068-5819. Utöver moderbolaget består koncernen av 17 hel- eller delägda 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 årsstämman i Concordia Maritime AB (publ).
Org nr 556068-5819**

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2015 på sidorna 74–84 och för att den är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen.

Jag har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och min kunskap om bolaget och koncernen anser jag att jag har tillräcklig grund för mina uttalanden. Detta innebär att min lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed Sverige har. Jag anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 29 mars 2016

Jan Malm
Auktoriserad revisor

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 kostnadseffektiv 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, där Stena Bulk är delägare till 50 procent och där VD i Concordia Maritime är styrelseledamot. 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.

Principer för bolagsstyrning

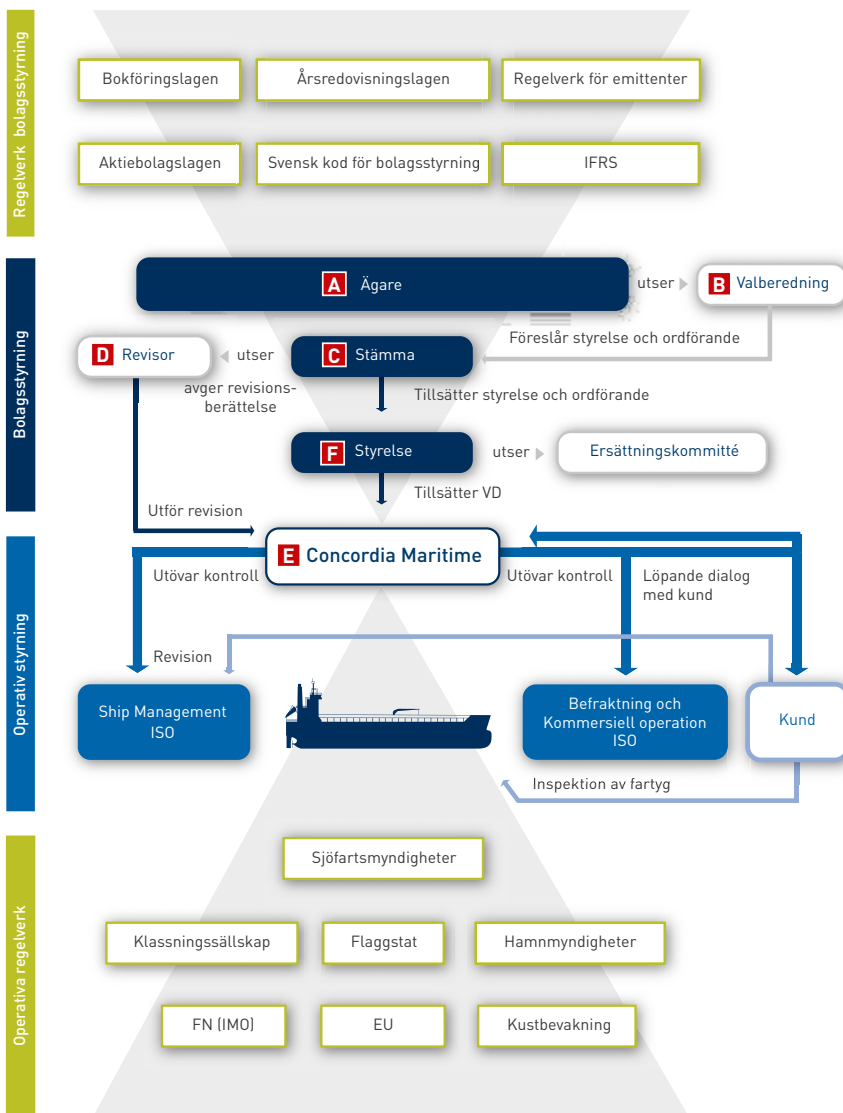
Styrningen och kontrollen av vår verksamhet kan beskrivas utifrån flera olika perspektiv.

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 2015 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 företrädare 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 företrädade aktierna och avgivna rösterna.

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.

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

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 2015 valdes Jan Malm, KPMG, till bolagets externa revisor fram till årsstämman 2016.

Revisorns arvode debiteras enligt löpande räkning. Under 2015 uppgick ersättning till KPMG om totalt MSEK 2,3.

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 2015 till 470 personer, varav 464 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. Någon separat revisionskommitté finns inte, revisionsärenden behandlas istället av hela styrelsen. Granskningen av delårsrapporter och årsredovisning sker på så sätt att styrelsens ledamöter 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 dagarna före mötet.

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.

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 2015 har kommittén träffats två gånger.



Bolagsstyrningen under 2015

STYRELSENS ARBETE UNDER ÅRET

Styrelsen höll under året sex 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 2016 när bokslutskommunikén för 2015 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. Viktigare frågor under året har bland annat berört strategi, marknadsbedömningar 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 2015 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 Sessan Rederi AB som innehar cirka 52 procent av kapitalet och 73 procent av totala röstvärdet i Concordia Maritime.

STYRELSEMÖTEN 2015

19 februari	Bokslutskommuniké
28 april	Kvartalsrapport Konstituerande styrelsemöte
13 augusti	Halvårsrapport
10 november	Strategimöte
11 november	Kvartalsrapport
15 december	Budget

VALBEREDNING

Inför stämman 2016 består valberedningen av Carl-Johan Hagman (Styrelsens ordförande), Arne Lööv (4:e AP fondens representant), Martin Svalstedt (Stena Sessans representant) och representerade cirka 77 procent av aktieägarnas röster. Valberedningens sammansättning meddelades på Concordia Maritimes webbplats den 26 oktober 2015. Under 2015 har valberedningen haft 2 möten och därutöver ett antal telefonkontakter.

ÅRSSTÄMMAN 2015

Årsstämman ägde rum den 28 april 2015. Vid stämman närvarade 91 aktieägare, personligen eller genom ombud, vilka representerade 80,33 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 ingen utdelning ska utgå för 2014.
- Att årsarvode till styrelsen exklusive reseersättning ska utgå med SEK 1 925 000,

att oförändrat fördelas med SEK 400 000 till ordföranden och vice ordföranden och med SEK 225 000 vardera till styrelseledamöter som inte är anställda i koncernen, samt att revisorerna ska erhålla ersättning för skäliga kostnader enligt räkningar baserade på verklig tidsåtgång för uppdragens fullgörande.

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

Operativ styrning under 2015

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 23.

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

ärligen 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 hemma-hörande 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 allvarigare 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. 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, Skårhamn 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. 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. Civilekonom.

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot Medivir AB, Collector AB, Stampen AB, Hans Andersson Recycling 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. 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, Norstel 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. MØ

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

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

Övriga uppdrag Styrelseledamot CellVision AS, Bass Pte Ltd. Malaysia, Hadeland Folkehøyskole, Landsbyen Brandu 2020 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	400 000	6
Stefan Bocker	Oberoende	400 000	5
Dan Sten Olsson	Beroende	225 000	3
Helena Levander ¹⁾	Oberoende	225 000	6
Michael G:son Löw	Oberoende	225 000	6
Mats Jansson	Oberoende	225 000	6
Morten Chr Mo	Oberoende	225 000	6
Mahmoud Sifaf, suppleant	Oberoende	25 000	6
Jörgen Lorén, arbetstagarrepresentant ⁴⁾	Oberoende	25 000	5
Daniel Holmgren, arbetstagarrepresentant	Oberoende	25 000	5

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) Ersattes 2016 av Alessandro Chiesi.

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 Weco, Stena Sonangol Suezmax Pool. Ledamot i Sveriges Redarförening, 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 slut.

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

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

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

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

Räntabilitet på sysselsatt kapital 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-tal Börskurs på bokslutsdagen i relation till vinst per aktie efter skatt.

Soliditet 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.

ADRESSER

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

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

www.concordiamaritime.com

Årsstämma och informationstillfällen

Årsstämma

Årsstämman kommer att hållas på Gothia Towers, Göteborg den 26 april 2016 klockan 13:00. På årsstämman lämnas även delårsrapporten för första kvartalet 2016.

Deltagande

Aktieägare som vill delta i årsstämman ska dels vara införd i aktieboken som förs av Euroclear AB senast den 20 april 2016, dels anmäla sig till bolaget under adress:

Concordia Maritime AB
405 19 Göteborg

e-mail: arsstamma@concordiamaritime.com
senast 20 april 2016.

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 förvaltaren om detta i god tid före 20 april 2016.

Rapporteringstillfällen

Delårsrapporten för de första tre månaderna publiceras den 26 april 2016, halvårsrapporten kommer att publiceras den 28 juli och nio-månadersrapporten den 9 november 2016.



Solberg • Tryck: Falk Graphic
Foto: Lars Ardarve, Christian Badenfelt,
Peter Beentjes, Tommy Chia, Michael
Cooper, Per-Anders E Hurtigh, Niclas
Johansson, Thomas Kohnle, Hampus
Lindeberg, Dan Ljungsvik, Oleg Malyshev,
Peter Mild, Oddway, Silverbullet,
iStockphoto, Shutterstock m fl.

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

CONCORDIA
MARITIME