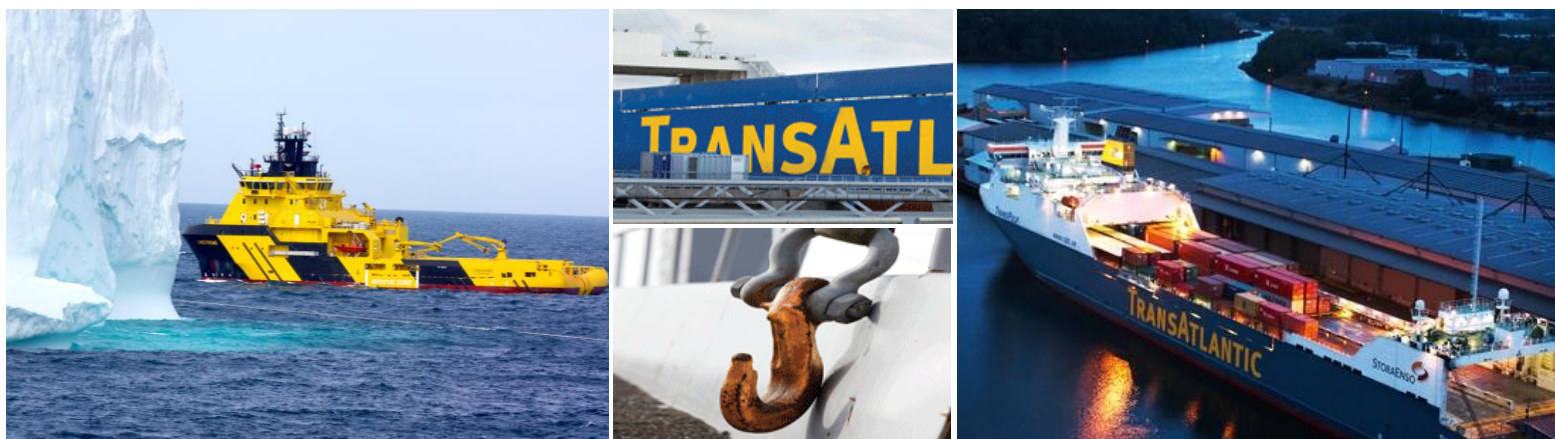




TRANSATLANTIC



INBJUDAN TILL TECKNING AV AKTIER i Rederi AB TransAtlantic (publ)

NOTERA ATT TECKNINGSRÄTTERNA KAN HA ETT EKONOMISKT VÄRDE

För att inte värdet av teckningsrätterna skall gå förlorat måste innehavaren antingen:

- Utnyttja de erhållna teckningsrätterna och teckna nya aktier senast den 27 maj 2014; eller
- Senast den 22 maj 2014 sälja de erhållna teckningsrätterna som inte utnyttjas för teckning av nya aktier.

Notera att aktieägare med förvaltarregistrerade innehav tecknar nya aktier genom respektive förvaltare.

VIKTIG INFORMATION

Med "TransAtlantic" eller "Bolaget" avses i detta Prospekt, beroende på sammanhang, Rederi AB TransAtlantic (publ), ett eller flera dotterföretag till Rederi AB TransAtlantic (publ), eller den koncern i vilken Rederi AB TransAtlantic (publ) är moderbolag. Med "Koncernen" avses den koncern vari Rederi AB TransAtlantic (publ) är moderbolag.

Med anledning av styrelsens beslut att emittera aktier i Bolaget ("Nyemissionen" eller "Erbjudandet") har bolaget upprättat detta prospekt ("Prospektet"). De nya aktierna som erbjuds genom Erbjudandet benämns härefter "Nya Aktier", och betalda tecknade aktier benämns "BTA". Referenser till "Swedbank" eller "Swedbank Corporate Finance" avser Swedbank AB (publ), Bolagets finansiella rådgivare i samband med Nyemissionen. Med "SEK" och "NOK" avses svenska kronor respektive norska kronor. Med "M" avses miljoner och "T" avser tusen. Vid hänvisningar till "NASDAQ OMX Stockholm" avses NASDAQ OMX Stockholm AB, och vid hänvisning till "Euroclear" åsyftas Euroclear Sweden AB. Med "Kistefos" avses Kistefos AS och det helägda dotterbolaget Viking Invest AS.

Detta Prospekt har godkänts och registrerats av Finansinspektionen i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. 25 och 26 §§ lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument. Godkännandet och registreringen innebär inte att Finansinspektionen garanterar att sakuppgifterna är riktiga eller fullständiga.

För Prospektet och Erbjudandet gäller svensk rätt. Tvist med anledning av Prospektet, Erbjudandet och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska avgöras av svensk domstol exklusivt.

TransAtlantic har inte vidtagit och kommer inte att vidta några åtgärder för att tillåta ett erbjudande till allmänheten i några andra jurisdiktioner än Sverige. Erbjudandet riktar sig inte till personer med hemvist i USA, Kanada, Japan, Australien eller i någon annan jurisdiktion där deltagande skulle kräva ytterligare prospekt, registrering eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. Prospektet får följaktligen inte distribueras i eller till nämnda länder respektive någon annan jurisdiktion där distribution eller Erbjudandet kräver sådana åtgärder eller annars strider mot reglerna i sådan jurisdiktion. Teckning av aktier (och andra förvärv av värdepapper) i strid med ovanstående begränsningar kan vara ogiltig. Personer som mottar exemplar av detta Prospekt måste informera sig om och följa sådana restriktioner. Åtgärder i strid med restriktionerna kan utgöra brott mot tillämplig värdepapperslagstiftning. Se även avsnittet "Överlåtelsebegränsningar".

En investering i värdepapper är förenad med vissa risker (se avsnittet "Riskfaktorer"). När investerare fattar ett investeringsbeslut måste de förlita sig på sin egen bedömning av TransAtlantic och Erbjudandet, inklusive föreliggande sakförhållanden och risker. Inför ett potentiellt investeringsbeslut bör investerare anlita egna rådgivare samt noga utvärdera och överväga investeringsbeslutet. Investerare får endast förlita sig på informationen i detta Prospekt samt eventuella tillägg till Prospektet. Ingen person är behörig att lämna någon annan information än den som finns i detta Prospekt och, om så ändå sker, ska sådan information inte anses ha godkänts av TransAtlantic och TransAtlantic ansvarar inte för sådan information. Varken offentliggörandet av detta Prospekt eller transaktioner som genomförs med anledning av Erbjudandet ska anses innebära att informationen i Prospektet är korrekt och gällande vid någon annan tidpunkt än per dagen för offentliggörandet av detta Prospekt eller att det inte har förekommit någon förändring i TransAtlantics verksamhet efter nämnda dag. Om det sker väsentliga förändringar av informationen i detta Prospekt kommer sådana förändringar att offentliggöras enligt bestämmelserna om tillägg till prospekt i lagen om handel med finansiella instrument.

Som ett villkor för att få teckna Nya Aktier enligt Erbjudandet, kommer varje person som tecknar Nya Aktier anses ha lämnat eller, i vissa fall, bli ombedda att lämna, utfästelser och garantier som TransAtlantic och dess uppdragstagare kommer att förlita sig på (se avsnittet "Överlåtelsebegränsningar"). TransAtlantic förbehåller sig rätten att ogiltigförklara anmälan om aktieteckning som TransAtlantic eller dess uppdragstagare anser kan innebära en överträdelse eller ett åsidosättande av lagar, regler eller föreskrifter i någon jurisdiktion.

Information till investerare i USA

Inga teckningsrätter, BTA eller aktier utgivna av TransAtlantic ("Värdepapper") har registrerats eller kommer att registreras enligt United States Securities Act från 1933 ("Securities Act") eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA. Värdepapper får inte erbjudas, tecknas, utnyttjas, pantsättas, säljas, återförsäljas, levereras eller på annat sätt överföras, direkt eller indirekt, i eller till USA, förutom enligt ett tillämpligt undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act och i enlighet med värdepapperslagstiftningen i relevant delstat eller annan jurisdiktion i USA. Värdepapperna erbjuds utanför USA med stöd av Regulation S under Securities Act. Det kommer inte att genomföras något erbjudande till allmänheten i USA. Eventuellt erbjudande av Värdepapper i USA kommer endast att lämnas till ett begränsat antal befintliga aktieägare som (i) bedöms vara *qualified institutional buyers* enligt definitionen i Rule 144A under Securities Act i enlighet med ett undantag från registrering enligt Securities Act i en transaktion som inte utgör ett erbjudande till allmänheten, och (ii) har undertecknat och skickat ett s.k. *investor letter* till TransAtlantic. För en beskrivning av dessa och vissa ytterligare restriktioner avseende Värdepapperna och distribution av Prospektet, se avsnittet "Överlåtelsebegränsningar".

Information till investerare i EES

Inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ("EES") lämnas inget erbjudande till allmänheten av Värdepapper i andra länder än Sverige. I andra medlemsländer i EES som har implementerat Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/71/EG ("Prospektdirektivet") kan ett erbjudande av Värdepapper endast lämnas i enlighet med undantag i Prospektdirektivet samt varje relevant implementeringsåtgärd (inklusive åtgärd för implementering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/73/EU). Se vidare avsnittet "Överlåtelsebegränsningar".

Framåtriktad information

Prospektet innehåller viss framåtriktad information som återspeglar TransAtlantics aktuella syn på framtida händelser samt finansiell och operativ utveckling. Ord som "avses", "bedöms", "förväntas", "kan", "planerar", "uppskattar" och andra uttryck som innebär indikationer eller förutsägelser avseende framtida utveckling eller trender (och som inte är baserade på historiska fakta) utgör s.k. framåtriktad information. Framåtriktad information är till sin natur förenad med såväl kända som okända risker och osäkerhetsfaktorer eftersom den är beroende av framtida händelser och omständigheter. Framåtriktad information utgör inte någon garanti avseende framtida resultat eller utveckling och verkligt utfall kan komma att väsentligen skilja sig från vad som uttalas i framåtriktad information.

Faktorer som kan medföra att TransAtlantics framtida resultat och utveckling avviker från vad som uttalas i framåtriktad information innefattar bl.a. de som beskrivs i avsnittet "Riskfaktorer". Framåtriktad information i detta Prospekt gäller endast per dagen för Prospektets offentliggörande. TransAtlantic lämnar inga utfästelser om att offentliggöra uppdateringar eller revideringar av framåtriktad information till följd av ny information, framtida händelser eller liknande omständigheter annat än vad som följer av tillämplig lagstiftning.

Presentation av finansiell information

TransAtlantics finansiella rapporter för räkenskapsåret och 2013, som upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards antagna av EU ("IFRS"), införlivas genom hänvisning och utgör en del av detta Prospekt. Viss finansiell och annan information som presenteras i Prospektet har avrundats för att göra informationen lättillgänglig för läsaren. Följaktligen överensstämmer inte siffrorna i vissa kolumner exakt med angiven totalsumma.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2	Styrelse, koncernledning och revisorer	35
Risikfaktorer	10	Aktien och ägarförhållanden	39
Inbjudan till teckning av aktier i TransAtlantic	16	Legala frågor och kompletterande information	41
Bakgrund och motiv	17	Vissa skattefrågor i Sverige	46
Villkor och anvisningar	18	Överlåtelsebegränsningar	49
Marknad och verksamhet	22	Ordlista	53
Kapitalstruktur och annan finansiell information	28	Adresser	54

DETTA PROSPEKT AVSER EN NYEMISSION MED FÖRETRÄDESRÄTT FÖR BEFINTLIGA AKTIEÄGARE OCH GRADEN AV OFFENTLIGGÖRANDE FÖR PROSPEKTET STÅR I RIMLIG PROPORTION TILL DEN TYP AV EMISSION DET ÄR FRÅGA OM.

Nyemissionen i sammandrag

Företrädesrätt

För varje befintlig A-aktie som innehas på avstämningsdagen erhålls en (1) teckningsrätt av serie A och för varje befintlig B-aktie erhålls en (1) teckningsrätt av serie B. Teckningsrätterna berättigar innehavaren att teckna Nya Aktier med primär företrädesrätt, varvid fem (5) teckningsrätter av serie A respektive serie B ger rätt till teckning av en (1) ny A-aktie respektive B-aktie. Nya Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt erbjuds samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt).

Teckningskurs

Teckningskursen är 5,00 SEK per aktie. Courtage utgår ej.

Viktiga datum

Avstämningsdag för rätt till deltagande i Nyemissionen	7 maj 2014
Anmälningssperiod	9 maj – 27 maj 2014
Handel med teckningsrätter	9 maj – 22 maj 2014
Handel med BTA	9 maj – 5 juni 2014
Offentliggörande av utfall	Omkring den 2 juni 2014

Övrigt

Handelsplats	NASDAQ OMX Stockholm
Kortnamn för B-aktien	RABT B
ISIN-kod för B-aktien	SE0000143521
ISIN-kod för teckningsrätt av serie B	SE0005932399
ISIN-kod för BTA av serie B	SE0005932407

Finansiell kalender

Delårsrapport januari-mars 2014	15 maj 2014
Delårsrapport april-juni 2014	7 augusti 2014
Delårsrapport juli-september 2014	30 oktober 2014

Sammanfattning

Prospektsammanfattningar består av informationskrav uppställda i "Punkter". Punkterna är numrerade i avsnitten A–E (A.1–E.7). Sammanfattningen i detta Prospekt innehåller alla de punkter som krävs i en sammanfattning för aktuell typ av värdepapper och emittent. Eftersom vissa punkter inte är tillämpliga för alla typer av prospekt kan det dock finnas luckor i punkternas numrering. Även om det krävs att en punkt inkluderas i sammanfattningen för aktuell typ av värdepapper och emittent, är det möjligt att ingen relevant information kan ges rörande punkten. Informationen har då ersatts med en kort beskrivning av punkten tillsammans med angivelsen "Ej tillämplig".

AVSNITT A – INTRODUKTION OCH VARNINGAR		
A.1	Introduktion och varningar	<p>Denna sammanfattning bör betraktas som en introduktion till Prospektet.</p> <p>Varje beslut om att investera i värdepapperen ska baseras på en bedömning av Prospektet i dess helhet från investerarens sida.</p> <p>Om yrkande avseende uppgifterna i Prospektet anförs vid domstol, kan den investerare som är känd i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning bli tvungen att svara för kostnaderna för översättning av Prospektet innan de rättsliga förfarandena inleds.</p> <p>Civilrättsligt ansvar kan endast åläggas de personer som lagt fram sammanfattningen, inklusive översättningar därav, men endast om sammanfattningen är vilseledande, felaktig eller oförenlig med de andra delarna av Prospektet eller om den inte, tillsammans med andra delar av Prospektet, ger nyckelinformation för att hjälpa investerare när de överväger att investera i sådana värdepapper.</p>
A.2	Samtycke till användning av Prospektet	Ej tillämplig; finansiella mellanhänder har inte rätt att använda Prospektet för efterföljande återförsäljning eller slutlig placering av värdepapper

AVSNITT B - EMITTENT		
B.1	Firma och handelsbeteckning	Bolagets registrerade firma och handelsbeteckning är Rederi AB TransAtlantic (publ).
B.3	Huvudsaklig verksamhet	TransAtlantic är ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Göteborg. Verksamheten är uppdelad i två affärsområden; Industrial Shipping och Viking Supply Ships. Verksamheten inom Industrial Shipping är främst inriktad på kontraktbaserade transporter för nordisk basindustri. Inom affärsområdet Viking Supply Ships är TransAtlantic verksamt på marknaden för arktisk offshore, på offshorespotmarknaden i Nordsjön, samt inom den globala offshoresektorn. Totalt består Koncernens flotta av 42 fartyg, varav 28 inom Industrial Shipping och 14 inom Viking Supply Ships.

B.4a	Trender som påverkar emittenten och de branscher där denne är verksam	<p>För Industrial Shippings del ser TransAtlantic för närvarande inte några tecken på någon större återhämtning under närmsta tiden och mot bakgrund av detta fortsätter TransAtlantic med det omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för Industrial Shipping för att anpassa verksamheten till det nuvarande marknadsläget.</p> <p>Bolaget bedömer att marknaden för Industrial Shipping förväntas fortsatt vara en utmaning även under 2014. En av huvudanledningarna till det svaga marknadsklimatet är den fortsatt låga efterfrågan som råder på den europeiska marknaden.</p> <p>Bolaget bedömer att situationen på marknaden för Viking Supply Ships visar långsiktiga tendenser till en ökad efterfrågan på grund av ett ökande antal riggar i Nordsjön. Vidare är det för närvarande något färre fartyg under nybyggnation, men i perioder av stark efterfrågan kan fartyg hämtas in till Nordsjön från andra regioner. Offshoremarknaden har i början av 2014 präglats av relativt höga priser och utnyttjandegrad. Nordsjömarknaden var stark under första delen av första kvartalet 2014, men ökad tillgång på fartyg i området har därefter lett till en svagare marknad i slutet av kvartalet. Trots hög aktivitet i den globala oljeefterforsknings- och produktionsindustrin har ökat fokus på kostnadseffektivitet resulterat i att många stora oljebolag har reducerat sina investeringsbudgetar. Detta kan få till följd en minskad efterfrågan av Viking Supply Ships fartyg inom marknaden för offshore i hårda väderförhållanden. Viking Supply Ships bedömer också att den politiska situationen i Krim kan medföra framtida hot mot företagets aktiviteter i Ryssland. Konsekvenserna av potentiella reaktioner är emellertid svåra att förutsäga.</p>
B.5	Koncern och emittentens ställning inom denna	<p>TransAtlantic är moderbolag i Koncernen, som består av 51 bolag. Koncernen har under 2013 genomfört en större omstrukturering av sin bolagsstruktur och vidare omstruktureringsåtgärder är planerade under 2014.</p>

B.6	Större aktieägare, kontroll över Bolaget samt anmälningspliktigt innehav	<p>Per den 30 april 2014 var Kistefos den största aktieägaren med, ett aktieinnehav motsvarande cirka 62,5 procent av rösterna och 69,3 procent av aktiekapitalet i Bolaget. Eftersom Kistefos är majoritetsägare i TransAtlantic kan Kistefos utöva kontroll över Bolaget.</p> <p>I Sverige är den lägsta gränsen för anmälningspliktigt innehav (s.k. flaggning) fem procent av samtliga aktier eller röster. Av nedanstående tabell framgår de aktieägare i Bolaget som per den 31 mars 2014 enligt Euroclear ägde mer än fem procent av aktierna och/eller rösterna i Bolaget med kända ändringar därefter, inklusive Kistefos ökade aktieinnehav per den 30 april 2014.</p> <p>Anmälningspliktiga aktieägare</p> <table border="1" data-bbox="499 629 1433 837"> <thead> <tr> <th>Namn</th> <th>A-aktier</th> <th>B-aktier</th> <th>Antal aktier</th> <th>Andel kapital</th> <th>Andel röster</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kistefos</td> <td>4 943 587</td> <td>97 543 716</td> <td>102 487 303</td> <td>69,3%</td> <td>62,5%</td> </tr> <tr> <td>Enneff Rederi/Enneff Fast.</td> <td>3 396 683</td> <td>1 845 465</td> <td>5 242 148</td> <td>3,5%</td> <td>15,2%</td> </tr> <tr> <td>Lindén Urnes Jenny</td> <td>1 217 354</td> <td>7 084 000</td> <td>8 301 354</td> <td>5,6%</td> <td>8,2%</td> </tr> <tr> <td>Övriga aktieägare</td> <td>138 165</td> <td>31 701 296</td> <td>31 839 461</td> <td>21,5%</td> <td>14,1%</td> </tr> <tr> <td>Totalt antal aktier</td> <td>9 695 789</td> <td>138 174 477</td> <td>147 870 266</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>	Namn	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster	Kistefos	4 943 587	97 543 716	102 487 303	69,3%	62,5%	Enneff Rederi/Enneff Fast.	3 396 683	1 845 465	5 242 148	3,5%	15,2%	Lindén Urnes Jenny	1 217 354	7 084 000	8 301 354	5,6%	8,2%	Övriga aktieägare	138 165	31 701 296	31 839 461	21,5%	14,1%	Totalt antal aktier	9 695 789	138 174 477	147 870 266	100,0%	100,0%
Namn	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster																																	
Kistefos	4 943 587	97 543 716	102 487 303	69,3%	62,5%																																	
Enneff Rederi/Enneff Fast.	3 396 683	1 845 465	5 242 148	3,5%	15,2%																																	
Lindén Urnes Jenny	1 217 354	7 084 000	8 301 354	5,6%	8,2%																																	
Övriga aktieägare	138 165	31 701 296	31 839 461	21,5%	14,1%																																	
Totalt antal aktier	9 695 789	138 174 477	147 870 266	100,0%	100,0%																																	
B.8	Utvald proforma-redovisning	Ej tillämplig; Prospektet innehåller inte någon proformaredovisning.																																				
B.9	Resultatprognos	Ej tillämplig; Prospektet innehåller inte någon resultatprognos eller beräkning av förväntat resultat.																																				
B.10	Revisionsanmärkning	Ej tillämplig; revisionsanmärkningar saknas. Bolagets nuvarande revisor, Ernst & Young AB, har dock i sin granskningsrapport av Bolagets årsredovisning för räkenskapsåret 2013 också lämnat en upplysning av särskild betydelse där revisorn vill fästa uppmärksamheten på att Bolaget redovisar negativt resultat för perioden och att dess likviditet är ansträngd.																																				

<p>B.11</p>	<p>Otillräckligt rörelsekapital</p>	<p>Styrelsen för TransAtlantic gör bedömningen, med anledning av den rådande situationen i Industrial Shipping och det faktum att kapital inte kan flyttas inom koncernen på grund av utstående obligationer i Viking Supply Ships, att det befintliga rörelsekapitalet inte är tillräckligt för Bolagets aktuella behov under den kommande tolv månadersperioden. Med detta i åtanke samt med beaktande av befintlig likviditet och löpande kassaflöde, bedöms det befintliga rörelsekapitalet vid tidpunkten för detta Prospekt räcka till och med slutet av andra kvartalet 2014. Underskottet i rörelsekapital för den kommande tolv månadersperioden beräknas uppgå till cirka 100 MSEK och är i dess helhet hänförligt till Industrial Shipping.</p> <p>Som tidigare offentliggjorts har TransAtlantic inlett ett omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för att återfå en hållbar lönsamhet främst inom affärsområdet Industrial Shipping.</p> <p>Då tidigare omstruktureringsåtgärder inte varit tillräckliga för att kompensera för den svagare marknaden och sjunkande volymer inom Industrial Shipping har TransAtlantic beslutat att accelerera omstruktureringsarbetet och genomföra ytterligare effektiviseringar samt skapa förutsättningar för att snabbare dela koncernen.</p> <p>Omstruktureringsåtgärderna omfattar bland annat nedläggningen av TransPal Line, omförhandlingen av bareboatåtaganden samt omstruktureringskostnader i samband med nedskärningar inom organisationen. Det kan inte uteslutas att ytterligare omstruktureringsåtgärder som för närvarande inte är planlagda kan komma att behöva genomföras.</p> <p>Om Nyemissionen, trots att den är fullt ut garanterad, inte skulle bli fulltecknad, och skulle inte Bolagets pågående strategiprogram stärka TransAtlantics lönsamhet och likviditet i sådan utsträckning att Bolagets behov av rörelsekapital under den kommande tolv månadersperioden tillgodoses, kan Bolaget tvingas söka ytterligare finansiering i form av exempelvis lånefinansiering, en riktad nyemission och/eller ytterligare en företrädesemission, alternativt ytterligare försäljning av tillgångar i form av ett eller flera fartyg eller andra tillgångar.</p>
--------------------	-------------------------------------	---

<p>AVSNITT C - VÄRDEPAPPER</p>		
<p>C.1</p>	<p>Värdepapper som erbjuds</p>	<p>Nyemissionen utgörs av A-aktier och B-aktier i TransAtlantic (ISIN-kid SE0000143513 respektive SE0000143521).</p>
<p>C.2</p>	<p>Denominering</p>	<p>Aktierna är denominerade i svenska kronor.</p>
<p>C.3</p>	<p>Totalt antal Aktier i Bolaget</p>	<p>Bolagets registrerade aktiekapital uppgår till 147 870 266 SEK fördelat på 9 695 789 A-aktier och 138 174 477 B-aktier (totalt 147 870 266 aktier). Varje aktie har ett kvotvärde om 1 SEK.</p>

C.4	Rättigheter som sammanhänger med värdepappren	Varje A-aktie berättigar till tio (10) röster och varje B-aktie berättigar till en (1) röst på bolagsstämman. Beslutar Bolaget att genom kontant- eller kvittningsemission ge ut nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler har aktieägarna som huvudregel företrädesrätt till teckning i förhållande till det antal aktier de förut äger. Samtliga aktier medför lika rätt till Bolagets vinst och till eventuellt överskott vid likvidation. Beslut om vinstdelning fattas av bolagsstämman och utbetalas genom Euroclears försorg. Rätt till utdelning tillkommer den som på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen för utdelningen är registrerad som innehavare av aktier i den av Euroclear förda aktieboken.
C.5	Inskränkningar i den fria överlåtbarheten	Ej tillämplig; aktierna är inte föremål för några begränsningar i rätten att överlåta dem.
C.6	Upptagande till handel	Bolagets befintliga B-aktier är upptagna till handel på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap. De nya B-aktierna kommer även de att bli föremål för handel på NASDAQ OMX Stockholm.
C.7	Utdelningspolicy	TransAtlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara 33 procent av den årliga nettovinsten. Med hänsyn till resultat och investeringsbehov har dock ingen utdelning lämnats för de senaste tre räkenskapsåren.

AVSNITT D – RISKER

D.1	Huvudsakliga risker relaterade till emittenten eller branschen	<p>En investering i värdepapper är förenad med risk. Inför ett eventuellt investeringsbeslut är det viktigt att noggrant analysera de riskfaktorer som bedöms vara av betydelse för Bolagets och aktiens framtida utveckling. Dessa risker inkluderar bl.a. följande huvudsakliga bransch- och verksamhetsrelaterade risker:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konjunkturkänslighet: Den allmänna ekonomiska utvecklingen är en viktig faktor för TransAtlantics finansiella utveckling, då konjunkturutvecklingen har en direkt påverkan på efterfrågan av råvaror och därmed efterfrågan för sjötransporter och tjänster för offshoreindustrin. En nedgång i konjunkturen kan komma att inverka negativt på Koncernens resultat och finansiella ställning. • Finansieringsvillkor i låneavtal: Koncernens låneavtal innehåller villkor som bland annat rör åtaganden kopplade till vissa nyckeltal (s.k. financial covenants). TransAtlantic har erhållit s.k. waivers från relevanta parter avseende åtaganden man inte kunnat uppfylla under samtliga kvartal 2013. Bolaget behöver waivers avseende finansiella åtaganden från relevanta parter även för första kvartalet 2014 och sannolikt också framöver. Om TransAtlantic inte kan möta åtaganden i låneavtal och ytterligare överenskommelser inte kan träffas med parterna, kan TransAtlantic komma att behöva omförhandla eller ingå nya låneavtal. Det finns en risk att TransAtlantic inte kan erhålla omförhandlade villkor alternativt nya låneavtal på acceptabla villkor, vil-
-----	--	---

		<p>ket kan komma att påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Likviditetsrisker: Koncernen har per den 31 mars 2014 räntebärande lån om sammanlagt cirka 2,6 miljarder SEK varav cirka 523 MNOK (motsvarande cirka 564 MSEK) utgör fartygslån i Viking Supply Ships som avses refinansieras innan maj 2015. Det finns ingen garanti för att sådan refinansiering kan ske på acceptabla villkor. Det kan inte heller garanteras att det vid varje given tidpunkt finns tillräcklig finansiering för verksamheten, vilket skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på TransAtlantic. TransAtlantics likviditet är för närvarande ansträngd och därmed utsatt för risker. Styrelsen för TransAtlantic gör bedömningen att det befintliga rörelsekapitalet inte är tillräckligt för Bolagets aktuella behov under den kommande tolv månadersperioden. TransAtlantic har inlett ett omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för att återfå hållbar lönsamhet, men det kan inte garanteras att programmet kommer att lyckas. • Miljö och säkerhetsrisker: Inom sjöfart finns betydande säkerhetsrisker både för personal och för miljö. Olyckor till sjöss kan ha påverkan på såväl människor som natur och kan leda till betydande förluster för Bolaget. TransAtlantic är exponerat mot betydande miljörisker och de omfattande kostnader som kan uppstå vid olyckor eller utsläpp. • Lagstiftning och föreskrifter: TransAtlantic är föremål för omfattande reglering i form av lagar, förordningar, föreskrifter, fördrag och riktlinjer. Förändringar av dessa kan komma att påverka TransAtlantics resultat och finansiella ställning. FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO har antagit skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle, innebärande att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (SECA) sänks. IMO:s beslut har under hösten 2012 införlivats i EU-direktiv, som varje medlemsstat ska ha implementerat senast i juni 2014. Konsekvenserna av de nya reglerna är svårbedömda, men kan inkludera att fartygens kostnader för drivmedel kommer att öka väsentligt om inte utvecklingen av bränsleeffektiva fartyg påskyndas och fartygsflottan förnyas.
D.3	Huvudsakliga risker relaterade till värdepapperna	De huvudsakliga riskerna relaterade till aktien och Nyemissionen inkluderar risken att aktiekursen utvecklas negativt och att en investerare därför inte får tillbaka det investerade kapitalet, att en aktiv handel i teckningsrätter eller BTA inte kommer att utvecklas på NASDAQ OMX Stockholm, att aktieägare som inte deltar i Nyemissionen kommer få sin ägar- och röstandel i TransAtlantic utspädd samt att TransAtlantics största aktieägare, Kistefos, till följd av tecknings- och garantiåtagande i samband med Nyemissionen kan komma att stärka sitt inflytande ytterligare i frågor där aktieägarna har rösträtt.

AVSNITT E - ERBJUDANDE

E.1	Emissionsbelopp och Emissionskostnader	Nyemissionen kommer att tillföra TransAtlantic högst cirka 147,9 MSEK före emissionskostnader. Från emissionsbeloppet kommer avdrag att göras för emissionskostnader som beräknas uppgå till cirka 3 MSEK (inklusive ersättning till emissionsgaranten om cirka 0,7 MSEK).
E.2a	Motiv och användande av emissionslikviden	<p>Som tidigare offentliggjorts har TransAtlantic inlett ett omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för att återfå en hållbar lönsamhet främst inom affärsområdet Industrial Shipping.</p> <p>Då tidigare omstruktureringsåtgärder inte varit tillräckliga för att kompensera för den svagare marknaden och sjunkande volymer inom Industrial Shipping har TransAtlantic beslutat att accelerera omstruktureringsarbetet och genomföra ytterligare effektiviseringar samt skapa förutsättningar för att snabbare dela koncernen.</p> <p>Emissionslikviden kommer att användas till uppkomna kostnader i samband med förestående omstruktureringsåtgärder. Dessa omstruktureringsåtgärder omfattar bland annat nedläggningen av TransPal Line, där även kontoren i Hull (Storbritannien) och Szczecin (Polen) avyttras, omförhandlingen av bareboatåtaganden, samt kostnader i samband med nedskärningar inom organisationen. Det kan inte uteslutas att ytterligare omstruktureringsåtgärder, som för närvarande inte är planlagda, kan komma att genomföras.</p> <p>Nyemissionen förväntas tillföra Bolaget cirka 147 MSEK netto efter transaktionskostnader.</p>
E.3	Erbjudandets former och villkor	<p>Styrelsen för TransAtlantic beslutade den 19 mars 2014, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, om en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare. Styrelsens beslut godkändes vid årsstämman den 23 april 2014.</p> <p>Genom Nyemissionen ökas TransAtlantics aktiekapital med högst 29 574 052 SEK genom utgivande av högst 29 574 052 Nya Aktier, varav högst 1 939 157 A-aktier och högst 27 634 895 B-aktier. Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till de aktier de äger. Avstämningsdag för rätt till deltagande i Nyemissionen är den 7 maj 2014. För varje befintlig A-aktie som innehas på avstämningsdagen erhålls en (1) teckningsrätt av serie A och för varje befintlig B-aktie erhålls en (1) teckningsrätt av serie B. Teckningsrätterna berättigar innehavaren att teckna Nya Aktier med primär företrädesrätt, varvid fem (5) teckningsrätter av serie A respektive serie B ger rätt till teckning av en (1) ny A-aktie respektive B-aktie. Nya Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt erbjuds samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Teckning av Nya Aktier utan stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt är inte möjlig. För det fall inte samtliga Nya Aktier tecknas med primär eller subsidiär företrädesrätt ska återstående aktier tilldelas Kistefos i egenskap av emissionsgarant. Teckning av Nya Aktier ska ske under perioden från och med den 9 maj 2014 till och med den 27 maj 2014, eller den senare dag som bestäms av styrelsen. Teckningskursen har fastställts</p>

		till 5,00 SEK per Ny Aktie.
E.4	Intressen som har betydelse för Erbjudandet	Kistefos som per den 30 april 2014 innehar cirka 69,3 procent av kapitalet och cirka 62,5 procent av rösterna i TransAtlantic, har åtagit sig att teckna sin pro rata-andel i Nyemissionen. Kistefos har dessutom garanterat teckning av återstående del av Nyemissionen, dvs. de aktier som inte tecknas av övriga aktieägare med stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt, motsvarande cirka 30,7 procent av Nyemissionen. Därmed är Nyemissionen till fullo garanterad. Garantiprovision utgår till Kistefos med ett belopp om cirka 0,7 MSEK, motsvarande 1,5 procent av garanterat belopp.
E.5	Lock-up avtal	Kistefos har med anledning av sitt teckningsåtagande åtagit sig att, till och med avstämningsdagen för Nyemissionen (7 maj 2014), inte minska sitt innehav i Bolaget.
E.6	Utspädningseffekt	Förestående Nyemission kommer, vid fullteckning, medföra att antalet aktier i TransAtlantic ökar från totalt 147 870 266 aktier till totalt 177 444 318 aktier, vilket motsvarar en ökning om 20,0 procent. För de aktieägare som avstår från att teckna aktier i den förestående Nyemissionen uppstår en utspädningseffekt om totalt högst 29 574 052 Nya Aktier (varav 1 939 157 A-aktier respektive 27 634 895 B-aktier), motsvarande 16,7 procent av aktiekapitalet och 16,7 procent av rösterna i TransAtlantic efter Nyemissionen.
E.7	Kostnader som åläggs investerare	Ej tillämplig; Bolaget ålägger inte investerare några kostnader.

Risikfaktorer

En investering i värdepapper är förenad med risk. Inför ett eventuellt investeringsbeslut är det viktigt att noggrant analysera de riskfaktorer som bedöms vara av betydelse för Bolagets och aktiens framtida utveckling. Nedan beskrivs de risker som bedöms vara av betydelse för TransAtlantic, utan särskild rangordning. Det finns risker både vad avser omständigheter som är hänförliga till TransAtlantic eller branschen och sådana som är av mer generell karaktär samt risker förenade med aktien och Nyemissionen. Vissa risker ligger utanför Bolagets kontroll. Redovisningen nedan gör inte anspråk på att vara fullständig och samtliga riskfaktorer kan av naturliga skäl inte förutses eller beskrivas i detalj, varför en samlad utvärdering även måste innefatta övrig information i Prospektet samt en allmän omvärldsbedömning. Nedanstående risker och osäkerhetsfaktorer kan ha en väsentligt negativ inverkan på TransAtlantics verksamhet, finansiella ställning och/eller resultat. De kan även medföra att aktierna i TransAtlantic minskar i värde, vilket skulle kunna leda till att aktieägare i TransAtlantic förlorar hela eller delar av sitt investerade kapital. Ytterligare risker som för närvarande inte är kända för TransAtlantic, eller som för närvarande inte bedöms utgöra risker, kan också komma att ha motsvarande negativ påverkan.

Bransch- och verksamhetsrelaterade risker

Konjunkturkänslighet

Den allmänna ekonomiska utvecklingen är en viktig faktor för TransAtlantics finansiella utveckling, då konjunkturutvecklingen har en direkt påverkan på efterfrågan av råvaror, som olja, samt på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter och tjänster för offshoreindustrin. Framst gäller detta för länder där Koncernen bedriver verksamhet i, men även utvecklingen på andra marknader kan påverka efterfrågan på Koncernens tjänster då sjötransport och offshoreindustrin är internationella marknader. Det allmänna konjunkturläget är en viktig faktor för Koncernens framtida utveckling, och en nedgång i konjunkturen kan komma att inverka negativt på Koncernens resultat och finansiella ställning.

Industrins varuflöden

Varuflöden mellan marknader påverkas primärt av konjunkturutvecklingen, men kan även påverkas av strukturella förändringar, exempelvis flytt av produktion mellan länder, från sjö- till landtransport, samt förändrade köpbeteenden. Sådana förändringar i underliggande industriella marknader och industri-strukturer kan reducera efterfrågan på de tjänster som Koncernen erbjuder. Detta skulle kunna få en negativ inverkan på Koncernens resultat och finansiella ställning.

Offshoreindustrin

Den internationella offshoreindustrin påverkas i huvudsak av efterfrågan på olja och gas som styrs av världsekonomin utveckling, samt möjligheten att utvinna olja och gas. Priset på olja och gas har historiskt sett varit mycket volatilt. Låga priser, ökad konkurrens, låga produktionsnivåer, misslyckad utvinning i Arktis samt ogynnsamma politiska beslut riskerar att påverka Bolaget negativt. Efterfrågan på Bolagets offshoretjänster är även till stor del beroende av tillgången till fartyg som liknar eller kan ersätta Bolagets flotta. En ökning av den totala fartygsflottan på marknaden kan således komma att påverka Bolaget negativt.

Även om bolaget under 2013 har ökat sin kontraktstäckning har Bolaget alltjämt en väsentlig del av flottan exponerad mot den mer volatila spotmarknaden som kan inverka negativt på Bolagets intjäningsförmåga.

Strejker och andra konfliktåtgärder

TransAtlantics verksamhet inom affärsområdet Industrial Shipping är framförallt koncentrerad till ett mindre antal hamnar i Europa. Betydelsen av dessa hamnar ökar TransAtlantics utsatthet mot strejker. En eventuell strejk vid någon av de hamnar där TransAtlantic är verksamt skulle ha negativ effekt på TransAtlantic och dess kunder. Även strejker hos TransAtlantics kunder kan ha negativ effekt på TransAtlantics resultat.

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka Koncernens resultat. Trots att vissa fraktkontrakt inkluderar klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar är Koncernen exponerad mot prisförändringar.

Kundberoende

Inom ett flertal av de segment som Koncernen är verksam, bland annat transporter av skogs-, pappers-, och stålprodukter, domineras industrin av ett mindre antal stora fraktköpare. En tilltagande konsolidering har medfört att denna koncentration ökat under senare år. Även inom segmentet offshore finns ett fåtal aktörer, främst de större internationella oljebolagen eller transportbolag som arbetar för deras räkning. På en marknad med ett begränsat antal kunder ökar beroendet av enskilda kunder. Även om TransAtlantic strävar efter att teckna längre kundavtal och för närvarande anser sig ha goda affärsrelationer till sina stora kunder, skulle Koncernens verksamhet och lönsamhet påverkas negativt om nuvarande affärsrelationer ej kan vidmakthållas eller ersättas av motsvarande relationer.

Nyckelpersoner

Som alla bolag är Koncernens framtida utveckling beroende av styrelsens, ledningens och andra nyckelpersoners kunskap, erfarenhet och engagemang, såväl i moderbolaget som i dotterbolagen. Koncernens utveckling kommer i hög grad att vara beroende av koncernledningens förmåga att utveckla verksamheten. Vidare är Koncernen beroende av förmågan att rekrytera nya kvalificerade medarbetare. Om någon av dessa nyckelpersoner skulle lämna Koncernen eller om Koncernen skulle misslyckas med att attrahera ny kvalificerad personal kan TransAtlantic komma att påverkas negativt.

Förvärv

TransAtlantic har de senaste åren genomfört ett antal förvärv. Tillväxt genom förvärv utgör en risk på grund av svårigheter att integrera verksamheter, medarbetare och teknologi. Om TransAtlantic inte framgångsrikt lyckas integrera de verksamheter som förvärvats eller att dessa efter integrering inte presterar som förväntat, kan de komma att negativt påverka TransAtlantics omsättning, finansiella ställning och resultat.

Miljö- och säkerhetsrisker

Inom sjöfart finns betydande säkerhetsrisker både för personal och för miljö. Olyckor till sjöss kan ha påverkan på såväl människor som natur och kan leda till betydande förluster för Bolaget. TransAtlantic är exponerat mot betydande miljörisker och de omfattande kostnader som kan uppstå vid olyckor eller utsläpp. Internationella konventioner och den amerikanska oljelagstiftningen, OPA 90, ställer höga krav på redare, fartyg och besättningar. Redare har strikt ansvar inom vissa områden, det vill säga redaren är, med få undantag, ersättningsskyldig oavsett eget vållande. För det fall Koncernens försäkringsskydd inte skulle täcka uppkomna skador eller brister kan TransAtlantics verksamhet, resultat och finansiella ställning komma att påverkas negativt.

Risker i samband med driftstörningar

Trots väl utvecklade rutiner och system kan brister eller avbrott i driften inte uteslutas. Driftsstörningar skulle kunna resultera i extra arbete, störningar i leveranser och förlorad last, vilket skulle kunna leda till minskat förtroende bland TransAtlantics kunder samt skador på TransAtlantics personal och tillgångar. Även om TransAtlantic, för en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i linjetrafik men även för Offshore/Icebreakingfartygen, har tecknat en s.k. *loss of hire*-försäkring som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftsstörningar, kan driftsstörningar leda till förluster för TransAtlantic, vilket skulle kunna påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.

Legala risker

Finansieringsvillkor i låneavtal

Koncernen har upptagit ett antal lån avseende bland annat rörelse- och förvärvskrediter samt finansiering av förvärv av särskilda fartyg eller fartygsbygge. Låneavtalen innehåller även sedvanliga villkor vilka bland annat rör åtaganden kopplade till vissa nyckeltal (s.k. *financial covenants*). TransAtlantic har under ett antal kvartal inte lyckats uppfylla vissa av dessa åtaganden. Mot bakgrund av detta har TransAtlantic erhållit s.k. waivers från relevanta parter avseende de åtaganden man inte kunnat uppfylla under samtliga kvartal 2013. Det är inte säkert att TransAtlantic i framtiden kommer att lyckas uppfylla sina åtaganden enligt befintliga låneavtal eller att Bolaget har tolkat villkoren för åtagandena på ett korrekt sätt. Bolaget behöver erhålla waivers avseende finansiella

åtaganden från relevanta parter även för första kvartalet 2014 och sannolikt också framöver. För det fall TransAtlantic inte kan möta åtaganden i låneavtal och ytterligare överenskommelser inte kan träffas med parterna kan TransAtlantic komma att behöva omförhandla dessa avtal alternativt ingå nya låneavtal. Under sådana förhållanden finns en risk att TransAtlantic inte kan erhålla omförhandlade villkor alternativt ett nytt låneavtal på för TransAtlantic acceptabla villkor, eller över huvud taget ingå sådant nytt avtal, vilket kan komma att påverka TransAtlantics finansiella ställning negativt.

Skatterisker

Bolaget agerar i enlighet med Bolagets tolkning av gällande skatteregler, skatteavtal och bestämmelser i de länder där Bolaget är verksamt. Det kan inte uteslutas att TransAtlantics tolkning av tillämpliga regler och administrativ praxis är felaktig, eller att regler och praxis kan komma att ändras, eventuellt med retroaktiv verkan. Genom berörda myndigheters beslut kan även skattesituationen ändras.

Tvister

TransAtlantic kan från tid till annan vara inblandade i rättsprocesser förknippade med Bolagets löpande verksamhet. Sådana rättsprocesser avser tvister gällande bland annat avtalsbrott eller påstådda fel i utförda tjänster. Tvister och anspråk kan vara tidskrävande, störa den löpande verksamheten, avse betydande belopp eller principiellt viktiga frågor samt medföra betydande kostnader. Om utgången av en rättsprocess inte är till TransAtlantics fördel kan Bolagets verksamhet, resultat och finansiella ställning påverkas negativt.

Lagstiftning och föreskrifter

TransAtlantic är föremål för omfattande reglering i form av lagar, förordningar, föreskrifter, fördrag och riktlinjer. Förändringar i lagstiftning och föreskrifter, tullregleringar och andra handelshinder, pris- och valutakontroller samt andra offentliga riktlinjer kan komma att påverka TransAtlantics resultat och finansiella ställning.

FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle innebärande att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen ("SECA") sänks från nuvarande 1,0 procent till 0,1 procent från och med

2015. Globalt sänks gränsen för svavelinnehåll till 0,5 procent 2020 eller, beroende på tillgång, senast 2025. IMO:s beslut har under hösten 2012 införlivats i direktiv 1992/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EU ("Svaveldirektivet"). I förhållande till IMO:s beslut innehåller Svaveldirektivet ett par ändringar, bland annat avsaknaden till möjlighet till förlängning efter år 2020 för länder utanför SECA. Den 18 juni 2014 ska varje medlemstat ha implementerat direktivet i nationell lagstiftning och det ändrade Svaveldirektivet träder ikraft den 1 januari 2015. De nya reglerna syftar bland annat till att minska utsläppen av svaveloxider samt att minska partikel-emissioner. Konsekvenserna av att gränsvärdena för svavel i fartygens bränsle ska minska är svårbedömda, men exempelvis bedöms intresset och tillgången på lågsvavligt bränsle öka. En annan konsekvens kan vara att fartygens kostnader för drivmedel kommer att öka väsentligt om inte utvecklingen av bränsleeffektiva fartyg påskyndas och fartygsflottan förnyas. De kommande ändringarna kan komma att få en negativ inverkan på Koncernens intjäningsförmåga.

Politiska faktorer

Den verksamhet som bedrivs inom Koncernen påverkas av ett antal politiska faktorer som ligger utanför Koncernens kontroll. TransAtlantic verkar i en internationell affärsmiljö och är därför utsatt för politiska risker i flera länder. Lagar, handelshinder, beslut och andra åtgärder från myndigheter i de länder där TransAtlantic är verksamt kan inverka negativt på TransAtlantics verksamhet.

Viktiga politiska faktorer att ta hänsyn till innefattar bland annat det svenska sjöfartsstödet, som ger rederier möjlighet att utnyttja en så kallad nettomodell för ombordanställd personal. Det innebär att innehållen preliminär skatt och lagstadgade sociala avgifter inte betalas in till staten utan kvarstår i rederiet. TransAtlantic kan även komma att påverkas av bestämmelser om statsstöd. I juli 2013 beslutade EU-kommissionen att ett spanskt finansieringsupplägg vid fartygsförvärv delvis strider mot EU:s regler om statsstöd. Även om beslutet för närvarande inte bedöms påverka fartygsägarna kan det inte uteslutas att rederier, efter överklagande till EU-domstolen, riskerar viss återbetalningsskyldighet. TransAtlantic är vidare utsatt för risker avseende politisk och social instabilitet, inklusive den pågående krisen i Ukraina. Om krisen eskalerar, till exempel med embargon och

beslagtaganden som följd, har VSS kontrakt och tillgångar i Ryssland som kan komma att påverkas. Förändrade politiska förutsättningar vad gäller ovan nämnda och andra faktorer kan komma att få en negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Finansiella risker

Likviditetsrisker

För att hantera kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar behöver Koncernen en likviditetsreserv. Koncernen har per den 31 mars 2014 räntebärande lån om sammanlagt cirka 2,6 miljarder SEK, varav cirka 523 MNOK (motsvarande cirka 564 MSEK) utgör fartygslån i Viking Supply Ships som avses refinansieras innan maj 2015. Det finns en risk att sådan refinansiering inte kan ske på för TransAtlantic acceptabla villkor. Tillgången på extern finansiering – som påverkas av faktorer som till exempel den allmänna utvecklingen på kapital- och kreditmarknaderna samt låntagarens kreditvärdighet och kreditkapacitet – kan begränsas och det kan finnas oförutsedda händelser och kostnader förknippade med detta. Av denna anledning kan det inte garanteras att det vid varje given tidpunkt finns tillräcklig finansiering för verksamheten, vilket skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på TransAtlantics verksamhet, resultat och finansiella ställning.

TransAtlantics likviditet är för närvarande ansträngd och därmed utsatt för risker. Styrelsen för TransAtlantic gör bedömningen att det befintliga rörelsekapitalet inte är tillräckligt för Bolagets aktuella behov under den kommande tolv månadersperioden. Följaktligen har TransAtlantic accelererat det omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram som tidigare initierats för att återfå en hållbar lönsamhet främst inom affärsområdet Industrial Shipping. Programmet syftar till att öka intäkterna, minska kostnaderna, förbättra Bolagets rörelsekapital, bedriva en aktiv likviditetshantering och genomföra en anpassning av fartygsflottan. Däremot kan det inte garanteras att sådana initiativ kommer att lyckas. Det finns också en risk att omstrukturerings- och nedläggningsåtgärder kan ge upphov till oförutsedda kostnader.

Om Nyemissionen, trots att den är fullt ut garanterad, inte skulle bli fulltecknad, och skulle inte Bola-

gets pågående initiativ stärka TransAtlantics lönsamhet och likviditet i sådan utsträckning att Bolagets behov av rörelsekapital under den kommande tolv månadersperioden tillgodoses, kan Bolaget tvingas söka ytterligare finansiering i form av exempelvis en riktad nyemission eller en ytterligare företädesemission, alternativt ytterligare försäljning av tillgångar som ett eller flera fartyg. Det kan i förlängningen innebära att Bolagets verksamhet kan behöva begränsas.

Valutarisker

Sjöfarten är en internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av Koncernens kassaflöde är denominerad i SEK. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, GBP, CAD, EUR, NOK och DKK. Detta innebär att valutaförändringar kan medföra en negativ inverkan på Koncernens resultat, kassaflöden och finansiella ställning.

Ränterisker

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristiga lån är den huvudsakliga finansieringsformen. Ränteförändringar kan därmed ha betydande negativ inverkan på Koncernens resultat, kassaflöde och finansiella ställning. Då en del av Bolagets kassaflöde används till räntebetalningar på Koncernens skulder, kan detta även medföra en begränsning av tillgängliga medel för Bolagets verksamhet och framtida affärsmöjligheter.

Kreditrisker

Koncernen är föremål för kreditrisker i samband med fordringar till kunder och andra affärspartners. Även om TransAtlantic endast lämnar korta rörelsekrediter till sina kunder skulle det kunna ha en negativ inverkan på TransAtlantics omsättning, finansiella ställning och resultat om TransAtlantic inte lyckas hantera sina kreditrisker.

Risker relaterade till Nyemissionen och de Nya Aktierna

Aktierelaterade risker

Risk och risktagande är en oundviklig del av aktieäggande. Eftersom en investering i aktier både kan komma att öka och minska i värde är det inte säkert att en investerare kommer att få tillbaka det investerade kapitalet. Aktiekursens utveckling är beroende av en rad faktorer, varav en del är bolagsspecifika och andra är knutna till aktiemarknaden som helhet. Det är omöjligt för ett enskilt bolag att kontrollera alla de faktorer som kan komma att påverka dess aktiekurs, varför varje investeringsbeslut avseende aktier bör föregås av en noggrann analys.

Det framtida priset på TransAtlantics aktier kan inte förutses

Priset på TransAtlantics aktier, teckningsrätter och BTA kan fluktuera under (och vad avser de Nya Aktierna, även efter) Nyemissionen. Priset på TransAtlantics aktier kan falla under teckningskursen som satts för teckning av Nya Aktier. En allmän nedgång på aktiemarknaden skulle även kunna sätta press på TransAtlantics aktiekurs utan att detta har orsakats av TransAtlantics verksamhet.

Handel i teckningsrätter och BTA

Det finns en risk att en aktiv handel i teckningsrätter eller BTA inte kommer att utvecklas på NASDAQ OMX Stockholm, eller att tillfredställande likviditet kommer att finnas tillgänglig under teckningsperioden vid den tidpunkt som sådana värdepapper handlas.

Utspädning

Väljer aktieägare att inte utnyttja eller sälja sina Teckningsrätter i enlighet med förfarandet i avsnittet "Villkor och anvisningar" kommer teckningsrätterna att förfalla och bli värdelösa utan rätt till ersättning för innehavaren. Följaktligen kommer sådana aktieäggares proportionella ägande och rösträtt i TransAtlantic att minska och den andel deras aktier representerar av det totala antalet aktier i TransAtlantic kommer att minska i motsvarande grad. Även om en aktieägare väljer att sälja sina outnyttjade Teckningsrätter eller om dessa Teckningsrätter säljs på aktieäggarens vägnar är det inte säkert att den ersättning aktieägaren erhåller för Teckningsrätterna på marknaden motsvarar den ekonomiska utspädningen i

aktieäggarens ägande i TransAtlantic efter att Nyemissionen slutförts.

Framtida utdelning

Utdelning får endast ske om det finns utdelningsbara medel hos TransAtlantic och med sådant belopp att det framstår som försvarligt med hänsyn till de krav som TransAtlantics verksamhets art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och TransAtlantics konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt för ett visst räkenskapsår. Vidare påverkas TransAtlantics möjligheter att lämna utdelning i framtiden av ett antal faktorer, däribland dess möjlighet att erhålla tillräckliga utdelningar från sina dotterbolag samt lokala lagar, inklusive bland annat skattelagar. De Nya Aktierna medför rätt till utdelning från och med den första avstämningsdag som infaller efter det att Nyemissionen registrerats hos Bolagsverket. Det är inte säkert att utdelningsbara medel kommer att finnas tillgängliga under något räkenskapsår. Ingen utdelning lämnades för räkenskapsåren 2009-2013. Det är oklart när utdelning kan komma att lämnas igen.

Ägare med betydande inflytande

TransAtlantics största aktieägare, Kistefos, innehar per den 30 april 2014 102 487 303 aktier vilket representerar 69,3 procent av aktiekapitalet och 62,5 procent av rösterna i Bolaget. Kistefos kan således, både före och efter Nyemissionen, utöva ett betydande inflytande över TransAtlantic i frågor som är föremål för aktieäggarnas godkännande. Det kan inte uteslutas att Kistefos intressen kan komma att stå i strid med övriga aktieägare intressen. Som en följd av Kistefos tecknings- och garantiåtagande i samband med Nyemissionen kan Kistefos komma att stärka sitt inflytande ytterligare i frågor där aktieägarna har rösträtt. Inflytande från mindre aktieägare riskerar därmed att begränsas ytterligare. Efter genomförandet av det budpliktsbud som Kistefos lämnade till aktieägarna i TransAtlantic den 24 mars 2014 är Kistefos inte längre föremål för bestämmelserna om budplikt i lagen om offentliga uppköpserbudanden på aktiemarknaden. Kistefos kan därför dessutom komma att stärka sitt inflytande genom ytterligare förvärv av aktier.

Framtida försäljning av större aktieposter samt ytterligare nyemissioner

Efter avstämningsdagen för Nyemissionen får Kistefos enligt Teckningsåtagandet sälja hela eller delar av sitt innehav av TransAtlantic-aktier. Om Kistefos eller annan större aktieägare säljer flertalet av sina TransAtlantic-aktier på aktiemarknaden, eller om marknaden tror att en sådan försäljning kan komma att ske, kan TransAtlantics aktiekurs påverkas negativt. Kistefos har inte någon förpliktelse gentemot TransAtlantic att bibehålla sin ägarandel efter avstämningsdagen för Nyemissionen och därmed finns det inga garantier för att Kistefos kommer att bibehålla sin nuvarande ägarandel i TransAtlantic efter avstämningsdagen för Nyemissionen.

Ej säkerställda tecknings- och garantiåtagande

Bolagets största aktieägare Kistefos har åtagit sig att teckna sammanlagt cirka 69,3 procent av de Nya Aktierna. Därutöver har Kistefos garanterat teckning av ytterligare cirka 30,7 procent av de Nya Aktierna. Detta tecknings- och garantiåtagande är dock inte säkerställt, vilket kan innebära en risk att Kistefos inte kan uppfylla åtagandet. Om åtagandet inte kan uppfyllas kan det inverka negativt på TransAtlantics möjligheter att genom Nyemissionen tillföras ett belopp om högst cirka 147,9 MSEK före emissionskostnader.

Inbjudan till teckning av aktier i TransAtlantic

Styrelsen för TransAtlantic beslutade den 19 mars 2014, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, om en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare. Styrelsens beslut godkändes vid årsstämman den 23 april 2014.

Genom Nyemissionen ökas TransAtlantics aktiekapital med högst 29 574 052 SEK genom utgivande av högst 29 574 052 Nya Aktier, varav högst 1 939 157 A-aktier och högst 27 634 895 B-aktier. Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till de aktier de äger. Avstämningsdag för rätt till deltagande i Nyemissionen är den 7 maj 2014. För varje befintlig A-aktie som innehas på avstämningsdagen erhålls en (1) teckningsrätt av serie A och för varje befintlig B-aktie erhålls en (1) teckningsrätt av serie B. Teckningsrätterna berättigar innehavaren att teckna Nya Aktier med primär företrädesrätt, varvid fem (5) teckningsrätter av serie A respektive serie B ger rätt till teckning av en (1) ny A-aktie respektive B-aktie. Nya Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt erbjuds samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Teckning av Nya Aktier utan stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt är inte möjlig. För det fall inte samtliga Nya Aktier tecknas med primär eller subsidiär företrädesrätt ska återstående aktier tilldelas Kistefos i egenskap av emissionsgarant. Teckning av Nya Aktier ska ske under perioden från och med den 9 maj 2014 till och med den 27 maj 2014, eller den senare dag som bestäms av styrelsen och i övrigt i enlighet med de instruktioner som finns i avsnittet "Villkor och anvisningar".

Teckningskursen har fastställts till 5,00 SEK per Ny Aktie, vilket innebär att Nyemissionen, vid fullteckning, sammanlagt tillför TransAtlantic högst cirka 147,9 MSEK före emissionskostnader.¹

Tecknings- och garantiåtagande²

Kistefos som per den 30 april 2014 innehar cirka 69,3 procent av kapitalet och cirka 62,5 procent av rösterna i TransAtlantic, har åtagit sig att teckna sin *pro rata*-andel i Nyemissionen. Kistefos har dessutom garanterat teckning av återstående del av Nyemissionen, dvs. de aktier som inte tecknas av övriga aktieägare med stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt, motsvarande cirka 30,7 procent av Nyemissionen. Därmed är Nyemissionen till fullo garanterad. Garantiprovision utgår till Kistefos med ett belopp om cirka 0,7 MSEK, motsvarande 1,5 procent av garanterat belopp.

Härmed inbjuds aktieägarna i TransAtlantic att med företrädesrätt teckna Nya Aktier i TransAtlantic i enlighet med villkoren i detta Prospekt.

Göteborg den 5 maj 2014

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Styrelsen

¹ Från emissionsbeloppet om högst 147,9 MSEK kommer avdrag att göras för emissionskostnader som beräknas uppgå till cirka 3 MSEK (inklusive ersättning till emissionsgaranten om cirka 0,7 MSEK). Netto beräknas Nyemissionen tillföra TransAtlantic cirka 144,9 MSEK.

² Se även "Tecknings- och garantiåtagande" i avsnittet "Legala frågor och kompletterande information".

Bakgrund och motiv

TransAtlantic är ett ledande svenskt rederi med huvudkontor i Göteborg samt ett flertal kontor i Europa. TransAtlantic är indelat i två affärsområden; Industrial Shipping och Viking Supply Ships. De senaste årens svåra marknadsförhållanden för TransAtlantic har lett till kännbara operationella förluster, vilket gjort att Bolagets likviditet försvagats väsentligt. Som det framgår av TransAtlantics senaste finansiella rapporter, är Koncernens likviditet fortsatt ansträngd och exponerad för risker. Olika initiativ har tagits för att stärka Bolagets lönsamhet och likviditet samtidigt som aktivt arbete med långivare fortsätter för att säkerställa en stabil finansiering på både kort och lång sikt.

Omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram

Under fjärde kvartalet 2013 genomförde TransAtlantic en nyemission om cirka 148 MSEK med företrädesrätt för Bolagets aktieägare i syfte att återbetala upptagna skuldcertifikat om 140 MSEK jämte ränta. Likviden för skuldcertifikaten om 140 MSEK användes för att finansiera Bolagets strategi- och omstruktureringsprogram inom affärsområdet Industrial Shipping. Som en del i detta program arbetade Bolaget under 2013 med kostnadsbesparingar såsom reducering av personalstyrkan, centralisering av administration, avyttring av tillgångar utanför kärnverksamheten såsom en hamnterminal och fastigheter, avslutandet av två taxleasestrukturer i Storbritannien, försäljningar av flera fartyg, samt en förstärkning av Industrial Shippings konkurrenskraft genom ett större fokus på kundrelationer.

Såsom flaggades som en risk i tidigare prospekt daterat den 8 november 2013 har omstruktureringsåtgärderna inte varit tillräckliga för att kompensera för den svagare marknaden och ytterligare sjunkande volymer inom Industrial Shipping. TransAtlantic har därför beslutat att accelerera omstruktureringsarbetet och genomföra ytterligare effektiviseringar samt skapa förutsättningar för att snabbare dela koncernen.

Med anledning av de ytterligare försämrade marknadsförhållandena och Bolagets nedanstående omstruktureringsåtgärder, är det Bolagets bedömning att det befintliga rörelsekapitalet inte är tillräckligt för Bolagets aktuella behov under den kommande tolv månadersperioden. Befintligt rörelsekapital, utan beaktande av förestående Nyemission, beräknas vid tidpunkten för detta Prospekt att räcka till och med slutet av det andra kvartalet 2014. Underskottet i rörelsekapital för den kommande tolv månadersperioden beräknas uppgå till cirka 100 MSEK, och är i dess helhet hänförligt till Industrial Shipping.

Mot bakgrund av ovanstående beslutade styrelsen i TransAtlantic den 19 mars 2014 att under förutsättning av årsstämmans godkännande, vilket erhöles den 23 april 2014 genomföra en fullt garanterad nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare om högst cirka 147,9 MSEK före emissionskostnader. Emissionslikviden kommer att användas till uppkomna kostnader i samband med förestående omstruktureringsåtgärder. Dessa omstruktureringsåtgärder omfattar bland annat nedläggningen av TransPal Line, där även kontoren i Hull (Storbritannien) och Szczecin (Polen) avyttras, omförhandlingen av bareboatåtaganden samt omstruktureringskostnader i samband med nedskärningar inom organisationen. Det kan inte uteslutas att ytterligare omstruktureringsåtgärder, som för närvarande inte är planlagda, kan komma att genomföras.

Styrelsen för TransAtlantic är ansvarig för innehållet i detta Prospekt. Härmed försäkras att styrelsen har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i Prospektet, såvitt styrelsen vet, överensstämmer med de faktiska förhållandena och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.

Göteborg den 5 maj 2014

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Styrelsen

Villkor och anvisningar

Företrädesrätt och teckningsrätter

Den som på avstämningsdagen den 7 maj 2014 är registrerad som aktieägare i TransAtlantic äger företrädesrätt att teckna Nya Aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier som innehas på avstämningsdagen (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med primär företrädesrätt ska, oberoende av aktieslag, erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Vid försäljning av teckningsrätt (den primära företrädesrätten) övergår även den subsidiära företrädesrätten till den nya innehavaren av teckningsrätten. Tilldelningen vid teckning med subsidiär företrädesrätt sker i relation till det antal aktier som tecknats med primär företrädesrätt. Teckning av Nya Aktier utan stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt är inte möjlig.

För detta ändamål erhåller den som på avstämningsdagen är registrerad som aktieägare i TransAtlantic en (1) teckningsrätt av serie A i TransAtlantic för varje innehavd A-aktie och en (1) teckningsrätt av serie B i TransAtlantic för varje innehavd B-aktie. Teckningsrätterna berättigar innehavaren att med företrädesrätt teckna aktier, varvid fem (5) teckningsrätter av serie A respektive serie B ger rätt till teckning av en (1) ny A-aktie respektive B-aktie. Aktieägare som väljer att inte delta i Nyemissionen kommer att få sin ägarandel utspädd med cirka 16,7 procent, men har möjlighet att ekonomiskt kompensera sig för utspädningseffekten genom att sälja sina teckningsrätter.

Teckningskurs

De Nya Aktierna i TransAtlantic emitteras till en teckningskurs om 5,00 SEK per ny aktie. Courtage utgår ej.

Avstämningsdag

Avstämningsdag hos Euroclear för fastställande av vilka som äger rätt att erhålla teckningsrätter var den 7 maj 2014. Aktierna handlas exklusive rätt till deltagande i Nyemissionen från och med den 5 maj 2014. Sista dag för handel inklusive rätt till deltagande i Nyemissionen var den 2 maj 2014.

Teckningstid

Teckning av Nya Aktier ska ske under tiden från och med den 9 maj 2014 till och med den 27 maj 2014. Bolagets styrelse äger rätt att förlänga teckningstiden. En eventuell förlängning kommer att offentliggöras av Bolaget genom pressmeddelande senast den 27 maj 2014.

Emissionsredovisning till direktregistrerade aktieägare

Förtryckt emissionsredovisning med vidhängande bankgiroavi skickas till direktregistrerade aktieägare och företrädare för aktieägare som på avstämningsdagen är registrerade i den av Euroclear för TransAtlantics räkning förda aktieboken dock med undantag för sådana som är bosatta i vissa obehöriga jurisdiktioner. Av emissionsredovisningen framgår bland annat antal erhållna teckningsrätter och det hela antal Nya Aktier som kan tecknas. VP-avi avseende registrering av teckningsrätter på VP-konto skickas inte ut.

Aktieägare som är upptagna i den i anslutning till aktieboken särskilt förda förteckningen över panthavare och förmyndare erhåller inte emissionsredovisning utan meddelas separat.

Förvaltarregistrerade innehav

Aktieägare vars innehav är förvaltarregistrerat hos bank eller annan förvaltare erhåller ingen emissionsredovisning. Teckning och betalning ska istället ske i enlighet med instruktioner från förvaltaren.

Handel med teckningsrätter

Handel med teckningsrätter av serie B äger rum på NASDAQ OMX Stockholm under perioden från och med den 9 maj 2014 till och med 22 maj 2014.³ Swedbank och andra värdepappersinstitut med erforderliga tillstånd står till tjänst med förmedling av köp

³ Se dock "Handel i teckningsrätter och BTA" i avsnittet "Riskfaktorer".

och försäljning av teckningsrätter. ISIN-koden för teckningsrätterna av serie B är SE0005932399.

Om en aktieägare inte utnyttjar några eller alla sina teckningsrätter genom betalning senast den 27 maj 2014 eller inte säljer sina teckningsrätter senast den 22 maj 2014, kommer sådan aktieägarers utnyttjade teckningsrätter att förfalla utan värde och innehavaren kommer inte att erhålla någon kompensation.

Aktieägare bosatta i vissa obehöriga jurisdiktioner

Tilldelning av teckningsrätter och utgivande av Nya Aktier vid utnyttjande av teckningsrätter till personer som är bosatta eller medborgare i länder utanför EES kan påverkas av värdepapperslagstiftningar i sådana länder. Med anledning härav kommer aktieägare som har sina befintliga aktier direktregistrerade på VP-konton och har registrerade adresser i till exempel USA, Australien, Hongkong, Kanada, Japan, Nya Zeeland och Sydafrika inte erhålla några teckningsrätter på sina respektive VP-konton. De teckningsrätter som annars skulle ha registrerats för dessa aktieägare kommer att säljas och försäljningslikviden, med avdrag för kostnader, kommer att utbetalas till sådana aktieägare. Belopp understigande 100 SEK kommer inte att utbetalas.

Rätt till utdelning

De Nya Aktierna medför rätt till vinstutdelning första gången på den avstämningsdag för utdelning som infaller närmast efter det att de Nya Aktierna registrerats hos Bolagsverket och aktierna har införts i aktieboken hos Euroclear.

Offentliggörande av teckningsresultat

Teckningsresultatet i Nyemissionen kommer att offentliggöras genom ett pressmeddelande från TransAtlantic omkring den 2 juni 2014.

Teckning av aktier med stöd av teckningsrätter (primär företrädesrätt)

Teckning av Nya Aktier med stöd av teckningsrätter ska ske genom samtidig kontant betalning under perioden från och med den 9 maj 2014 till och med den 27 maj 2014. Efter teckningstidens utgång blir utnyttjade teckningsrätter ogiltiga och kommer, utan avisering från Euroclear, att bokas bort från innehavarens VP-konto. För att inte värdet av er-

hållna teckningsrätter ska gå förlorat måste innehavaren antingen:

- utnyttja teckningsrätterna och teckna Nya Aktier senast den 27 maj 2014; eller
- sälja de teckningsrätter som inte utnyttjats senast den 22 maj 2014.⁴

Styrelsen äger rätt att förlänga teckningstiden vilket, om det blir aktuellt, kommer ske senast den 27 maj 2014. En teckning av Nya Aktier med stöd av teckningsrätter är oåterkallelig och aktieägare kan inte upphäva eller modifiera en teckning av Nya Aktier.

Direktregistrerade aktieägare bosatta i Sverige

Teckning av Nya Aktier med stöd av teckningsrätter sker genom kontant betalning, antingen genom att använda den förtryckta bankgiroavin eller därför avsedd anmälningssedel, med samtidig betalning enligt något av följande alternativ:

- Bankgiroavin används om samtliga teckningsrätter enligt emissionsredovisningen från Euroclear ska utnyttjas.
- Anmälningssedeln används om teckningsrätter har köpts eller överförts från annat VP-konto eller av annan anledning ett annat antal teckningsrätter än det som framgår av den förtryckta emissionsredovisningen ska utnyttjas för teckning.

Betalning för tecknade Nya Aktier ska göras samtidigt som insändandet av anmälningssedeln. Betalning kan göras på samma sätt som en bankgirobetalning, till exempel via internetbank, bankgiro eller på bankkontor. Anmälningssedel kan erhållas från TransAtlantic (hemsida: www.rabt.se/investor-relations/nyemission-2014) och Swedbank (hemsida: www.swedbank.se/prospekt, telefon: 08-585 925 89, e-post: emissioner@swedbank.se). Betalning ska vara Swedbank tillhanda senast den 27 maj 2014.

Direktregistrerade tecknare ej bosatta i Sverige

Teckningsberättigade direktregistrerade aktieägare som inte är bosatta i Sverige samt inte är föremål för de restriktioner som beskrivs i "Viktig information" och som inte kan använda den förtryckta bankgiro-

⁴ Se dock "Handel i teckningsrätter och BTA" i avsnittet "Riskfaktorer".

avin kan betala i svenska SEK via SWIFT i enlighet med följande: Rederi AB Transatlantic, c/o Swedbank, Emissioner E676, 105 34 Stockholm, Sverige, SWIFT: SWEDSESS, IBAN-nummer: SE28 8000 0810 5992 4976 6420, Kontonamn: TransAtlantic. Vid betalning måste tecknarens namn, adress, VP-kontonummer och referensen "Issue TransAtlantic" anges. Anmälningssedel och betalning ska vara Swedbank, Emissioner E676, 105 34 Stockholm, Sverige, tillhanda senast den 27 maj 2014.

Teckning av förvaltarregistrerade aktieägare

Depåkunder hos förvaltare som önskar teckna Nya Aktier med stöd av teckningsrätter anmäler sig för teckning i enlighet med instruktion från sin förvaltare.

Betalda tecknade aktier (BTA)

Efter erlagd betalning och teckning kommer Euroclear att sända ut en avi som bekräftelse på att BTA bokats in på tecknarens VP-konto. De Nya Aktierna kommer att bokföras som BTA på VP-kontot till dess att registrering av Nyemissionen skett hos Bolagsverket. Registrering av Nya Aktier tecknade med stöd av teckningsrätter förväntas ske hos Bolagsverket omkring den 5 juni 2014. Någon VP-avi utsänds ej i samband med denna ombokning.

Handel med BTA

Handel med BTA av serie B på NASDAQ OMX Stockholm beräknas ske under perioden från och med den 9 maj 2014 till och med den 5 juni 2014. Swedbank och övriga värdepappersinstitut står till tjänst med förmedling av köp och försäljning av BTA. ISIN-koden för BTA av serie B är SE0005932407.

Teckning av aktier med subsidiär företrädesrätt och tilldelning

Direktregistrerade aktieägares teckning

Anmälan om teckning av Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt ska göras på därför avsedd anmälningssedel. Endast en anmälan per förvar får inges. Om flera anmälningssedlar inges kommer endast den anmälningssedel som först kommit Swedbank tillhanda att beaktas. Anmälningssedlar kan erhållas från TransAtlantic (hemsida: www.rabt.se/investorrelations/nyemission-2014) och Swedbank (hemsida: www.swedbank.se/prospekt, telefon: 08-585 925 89, e-post: emissioner@swedbank.se).

Anmälningssedeln ska skickas till Swedbank, Emissioner E676, 105 34 Stockholm, Sverige. Anmälningssedeln måste vara Swedbank tillhanda senast den 27 maj 2014. Styrelsen äger rätt att förlänga teckningstiden vilket, om det blir aktuellt, kommer att offentliggöras genom pressmeddelande senast den 27 maj 2014.

Förvaltarregistrerade aktieägares teckning

Depåkunder hos förvaltare som önskar teckna Nya Aktier med subsidiär företrädesrätt måste anmäla sig för teckning i enlighet med instruktion från sin/sina respektive förvaltare.

Tilldelning

Om det antal Nya Aktier som ej tecknats med primär företrädesrätt inte räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, ska aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal Nya Aktier som de tecknat med primär företrädesrätt och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. För det fall inte samtliga Nya Aktier tecknas med primär eller subsidiär företrädesrätt ska återstående aktier tilldelas Kistefos i egenskap av emissionsgarant.

Som bekräftelse på tilldelning av Nya Aktier tecknade utan stöd av teckningsrätter kommer avräkningsnota att skickas till tecknaren omkring den 3 juni 2014. Inget meddelande kommer att skickas till tecknare som inte erhållit någon tilldelning. Tecknade och tilldelade Nya Aktier ska betalas kontant i enlighet med instruktionerna på avräkningsnotan som skickas till tecknaren. Efter att dels betalning av tecknade och tilldelade Nya Aktier skett, dels de Nya Aktierna har registrerats hos Bolagsverket kommer Euroclear att sända ut en avi som bekräftar inbokningen av de Nya Aktierna på tecknarens VP-konto. Registrering av Nya Aktier tecknade utan stöd av teckningsrätter hos Bolagsverket förväntas ske omkring den 13 juni 2014.

Övrig information

Bolaget äger inte rätt att avbryta Nyemissionen.

För det fall att ett för stort belopp betalats in av en tecknare för de Nya Aktierna kommer TransAtlantic att ombesörja att överskjutande belopp återbetalas. Ingen ränta kommer att utbetalas för överskjutande belopp.

De nya B-aktierna kommer att tas upp till handel vid NASDAQ OMX Stockholm i samband med genomförandet av Nyemissionen. Handel i nya B-aktier som tecknats med stöd av teckningsrätter beräknas påbörjas omkring den 10 juni 2014.

Teckning av Nya Aktier, med primär eller subsidiär företrädesrätt, är oåterkallelig och tecknaren kan inte upphäva eller modifiera teckning av Nya Aktier.

Ofullständiga eller felaktigt ifyllda anmälningssedlar kan komma att lämnas utan beaktande. Om teckningslikviden inbetalas för sent, är otillräcklig eller betalas på felaktigt sätt kan anmälan om teckning komma att lämnas utan beaktande eller teckning komma att ske med ett lägre belopp. Betald likvid som ej tagits i anspråk kommer i så fall att återbetalas.

Swedbank är så kallat emissionsinstitut för Nyemissionen, det vill säga bistår Bolaget med vissa administrativa tjänster kring Nyemissionen. Att Swedbank är emissionsinstitut innebär inte i sig att Swedbank betraktar tecknaren som kund hos Swedbank. Tecknaren betraktas för placeringen endast som kund hos Swedbank om Swedbank har lämnat råd till tecknaren om placeringen eller annars har kontaktat tecknaren individuellt angående placeringen eller om tecknaren har tecknat sig via bankens kontor, Internetbanken eller Telefonbanken. Följden av att Swedbank inte betraktar tecknaren som kund för placeringen är att reglerna om skydd för investerare i lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden inte kommer att tillämpas på placeringen. Detta innebär bland annat att varken så kallad kundkategorisering eller så kallad passandebedömning kommer att ske beträffande placeringen. Tecknaren ansvarar därmed själv för att denne har tillräckliga erfarenheter och kunskaper för att förstå de risker som är förenade med placeringen.

Den som tecknar sig i Nyemissionen kommer att lämna personuppgifter till Swedbank. Personuppgifter som lämnas till bolag i Swedbankkoncernen kommer att behandlas i datasystem i den utsträckning som behövs för att tillhandahålla tjänster och administrera kundengagemang i koncernen. Även personuppgifter som inhämtas från annan än den kund som behandlingen avser kan komma att behandlas. Det kan också förekomma att personuppgifter behandlas i datasystem hos företag och organisat-

ioner med vilka bolag i Swedbankkoncernen samarbetar. Information om behandling av personuppgifter lämnas av Swedbanks kontor, vilka också tar emot begäran om rättelse av personuppgifter. Adressinformation kan komma att inhämtas av Swedbank genom en automatisk datakörning av Euroclear.

Beskattning

För information rörande beskattning, se avsnittet "Vissa skattefrågor i Sverige".

Marknad och verksamhet

Prospektet innehåller viss marknads- och branschinformation som kommer från tredje man. De källor som TransAtlantic baserat sin bedömning på är bland annat branschstatistik, uppgifter från International Energy Agency ("IEA"), samt uppgifter från underleverantörer. Även om informationen har återgivits korrekt och TransAtlantic anser att källorna är tillförlitliga har TransAtlantic inte oberoende verifierat information, varför dess riktighet och fullständighet inte kan garanteras. Såvitt TransAtlantic känner till och kan förvissa sig om genom jämförelse med annan information som offentliggjorts av dessa källor har dock inga uppgifter utelämnats på ett sätt som skulle kunna göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande. På vissa ställen i Prospektet beskrivs TransAtlantics ställning på marknaden. Dessa uppgifter baseras på TransAtlantics omsättning i förhållande till TransAtlantics bedömning av de aktuella marknadernas storlek respektive konkurrenternas omsättning.

TransAtlantic är ett av Sveriges största rederier och har sitt säte i Göteborg. Verksamheten är uppdelad i två affärsområden; Industrial Shipping och Viking Supply Ships. Verksamheten inom Industrial Shipping är främst inriktad på kontraktbaserade transporter för nordisk basindustri. Inom affärsområdet Viking Supply Ships är TransAtlantic verksamt på marknaden för arktisk offshore, på offshorespotmarknaden i Nordsjön, samt inom den globala offshoresektorn. Totalt består Koncernens flotta av 42 fartyg, varav 28 inom Industrial Shipping och 14 inom Viking Supply Ships.

Bolagets registrerade firma och handelsbeteckning är Rederi AB TransAtlantic (publ). Koncernen, vari TransAtlantic är moderbolag, består av totalt 51 dotterbolag, varav 45 ägs indirekt. Koncernen har cirka 220 anställda inom landorganisationen, varav merparten är anställda vid huvudkontoret i Göteborg. Antal anställda ombord är cirka 640.

Affärsområde Industrial Shipping

Verksamheten inom Industrial Shipping erbjuder linjetrafik med Östersjön och Norra Europa som primära marknader. Affärsområdet har omstrukturerats och består idag av RoRo-linjer, container feederlinjer samt utchartering av fartyg. Verksamheten omfattar även ship managementtjänster. Industrial Shipping har sammanlagt 28 fartyg som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt TransAtlantics kunder. TransAtlantic Industrial Shipping erbjuder smarta logistiklösningar och effektiva fartygstransporter som utgår från kundens transportbehov. Kvalitet, miljö- och kostnadseffektivitet är ledord genom hela kedjan.

Huvudkontoret finns i Göteborg och därutöver har Industrial Shipping ett flertal kontor i ytterligare sex europeiska länder. Som en följd av det pågående omstruktureringsprogrammet har TransAtlantic dock beslutat att avyttra tre av dessa kontor, nämligen kontoren i Storbritannien (Hull), Polen (Szczecin), och Lettland (Riga). Verksamheten är fokuserad på kontraktbaserade transporter, främst för nordisk basindustri men även för stora internationella aktörer. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör bland andra Stora Enso, Rautaruukki, Hapag-Lloyd, MSC, SSAB, Hamburg Süd, Rottneros, Bruhn och Metsä.

Segment RoRo

TransAtlantic har länge varit en av de större operatörerna inom RoRo-segmentet i Östersjön och har, bland annat genom sin unika iskompetens, byggt upp långa kundrelationer och effektiva transportsystem åt bland annat skogs- och pappersindustrin. Trafik drivs i två linjer – TransLumi Line och TransBothnia Line – med sammanlagt fyra fartyg mellan norra Finland och Sverige, Tyskland och Belgien. Lasterna omfattar förutom papper och pappersmassa, även tankcontainers, rullande laster och vanliga containers. Under 2014 ligger fokus på en fortsatt vidareutveckling av nuvarande trafik men framför allt på att utveckla konkurrenskraftig systemtrafik för basindustrin i Östersjön och Bottenviken.

Avveckling av Bulk

Som en del i beslutet att lämna bulksegmentet har under 2013 hela den kommersiella delen av affärsområdets småbulksdivision outsourcats till rederiet

AtoB@C. Avtalet, som även inkluderar utchartering av TransAtlantics samtliga småbulksfartyg till AtoB@C, innebär en minskning av förlustbringande omsättning på cirka 300 MSEK på årsbasis. Inom det större bulksegmentet kvarstod i början av 2014 endast två fartyg, som båda ska återlämnas när leasingavtalen går ut 2015.

Segment Container Feeder

Segment Container Feeder bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Beneluxområdet, Tyskland, Sverige och Finland. Verksamheten bedrivs i tre linjer – TransFeeder North, TransBothnia Container Line och TransFeeder South – som betjänas av fyra moderna containerfartyg med isklass. Förutom vanligt containertonnage har fartygen kapacitet för projektlast, vilket breddar kundunderlaget och förbättrar lönsamheten. Kunderna är främst de stora oceanrederierna som med feedertrafiken som bas kontinuerligt genomför genomfraktsaffärer på en mängd översjödestinationer. Under 2014 kommer affärsområdet fortsätta utveckla positionen som nischaktör på utvalda outports i Östersjön och i samarbete med kunderna utveckla nya, konkurrenskraftiga lösningar inom feedertrafiken.

Trots tidigare satsningar att effektivisera TransPal Line, såsom genom optimering av flottan och skifte av hamnanlöp har linjen trots detta inte visat sig vara lönsam. Bolaget har därför under första kvartalet 2014 beslutat att lägga ner linjen. Som en följd av nedläggningen lägger Bolaget ner sina kontor i Hull (Storbritannien) och Szczecin (Polen).

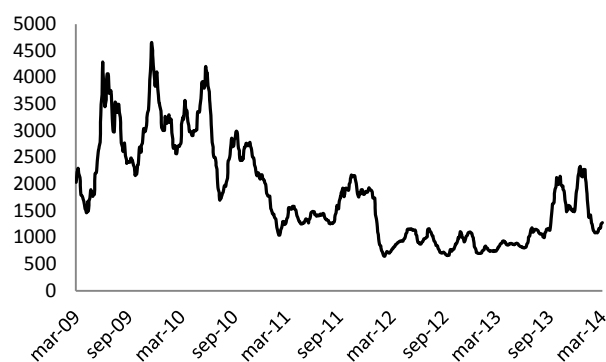
Marknadsförhållanden

Det osäkra marknadsläget i Europa har påverkat basindustriproduktionen negativt de senaste åren, vilket resulterat i lägre fraktade volymer samt högre volatilitet. Den relativt mindre marknaden har inneburit att många transportsystem tappat basvolym, vilket gjort konkurrensen om ny ersättningsvolym ännu tuffare. Denna konkurrens har inte bara varit mellan rederier, utan sjöfarten verkar också i stark konkurrens med trailer- och tågoperatörer som flyttar marginallaster från köl till väg och järnväg.

Utöver detta lider stora delar av branschen fortfarande av ett överutbud av fartyg vilket också har skapat skarp konkurrens, då efterfrågeökningen från industrin generellt varit lägre än utbudsökningen de senaste åren.

Baltic Dry Index

En viktig prisindikator för sjötransporter med torra varor så som kol, järnmalm, koppar, cement, sand, konstgödsel, spannmål och bomull är Baltic Dry Index (se nedan). Ett stort utbud av tonnage tillsammans med svag efterfrågan i Nordamerika och Europa har bidragit till fortsatt låga nivåer för indexet under stora delar av 2013. Under början av 2014 har indexet sjunkit kraftigt.



Omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram

Under 2012 initierade TransAtlantic ett omfattande omstruktureringsprogram inom affärsområdet Industrial Shipping i syfte att skapa en konsoliderad och kostnadseffektiv organisation som är konkurrenskraftig på Östersjön och i norra Europa.

Bolaget beslutade att fokusera sin kommersiella verksamhet inom segmenten RoRo och Container Feeder där TransAtlantic anser sig ha en konkurrensfördel och där tillväxten anses vara tillfredsställande. Detta medför att segmentet Bulk genomgår en kontrollerad avvecklingsprocess. Som ett led i denna process har Bolaget ingått ett avtal med rederiet AtoB@C när det gäller småbulkssegmentet Short Sea Bulk (se "Avveckling Bulk" ovan). Avtalet innebar en minskning av antalet anställda inom Industrial Shipping med cirka 15 personer, samt en reduktion av förlustbringande omsättning på cirka 300 MSEK på årsbasis.

Bolaget har under 2013 arbetat med omfattande kostnadsbesparingar inom ramen för omstruktureringsprogrammet. En marknadsanpassning av flottan pågår genom fartygsförsäljningar, återlämning av inhyrda fartyg samt justering av tonnage kapacitet. Som en del i detta har Bolaget även avyttrat fartygen TransEagle och TransFalcon under tredje

kvartalet 2013. Under första kvartalet 2014 avyttrades bolagets andelar i tyska kommanditbolag som äger fartygen TransFrej och TransOdin.

Vidare avyttras tillgångar som inte definieras som kärnverksamhet, detta innefattar bland annat en nyligen genomförd försäljning av en hamnterminal i Västervik vilket genomfördes i november 2013. Vidare fattade bolagsstämman den 23 april 2014 beslut om försäljning av fartygsagenturen Daugava Shipping Services SIA i Lettland samt expeditions- och rederiagentverksamheten TransAtlantic Spolka z.o.o i Polen. Nyss nämnda försäljningar omfattas av 16 kap. aktiebolagslagen (de s.k. Leo-reglerna). Utöver detta har två taxlease-strukturer i Storbritannien avslutats samt en finansiell tillgång, som erhöles i samband med avslutandet av taxlease-strukturen, sålts den 25 oktober 2013, vilket frigjort likviditet.

En annan stor och viktig del i arbetet med att förbättra lönsamheten för Industrial Shipping är beslutet att lägga ned den olönsamma containerlinjen TransPal Line och tillhörande verksamheter. Leasen för terminalen samt tillhörande verksamhet i Hull kommer att läggas ut till försäljning. Nedläggningen innefattar total cirka 70 anställda i Göteborg, Polen och Storbritannien.

TransAtlantic beslutade under 2012 även att implementera en ny förenklad legal bolagsstruktur för Industrial Shipping, eftersom den tidigare legala bolagsstrukturen ansågs vara komplex och svårhanterlig. Genom interna och externa överlåtelse, fusioner och likvidationer har Industrial Shipping underordnats ett holdingbolag för affärsområdet. TransAtlantics intention är att den nya bolagsstrukturen ska bestå av cirka 13 legala enheter när omstruktureringen är fullt ut genomförd, vilket beräknas ske under 2014. Vid omstruktureringens slutförande kommer antalet bolag inom Industrial Shipping minskas till nästan en tredjedel. Några exempel på väsentliga åtgärder som vidtagits i syfte att uppnå den nya, enklare bolagsstrukturen är fusionerna mellan dotterbolagen TransAtlantic Short Sea Bulk AB, Österströms Rederi AB, Österströms Logistics AB och Rederi AB Nordship, som avslutades i september 2013 (med förstnämnda bolag som överlevande bolag) samt avvecklingen av en nederländsk ägarstruktur genom likvidation av nio bolag och internöverlåtelse av aktierna i två bolag.

Ship Management

För att vara ett konkurrenskraftigt rederi måste effektiva system för fartygsdrift, kompetenta medarbetare och effektiva fartyg finnas. TransAtlantic fokuserar på att utveckla sina system, medarbetare och fartyg. TransAtlantics mål är att genom system, medarbetare och fartyg leverera en service som är effektiv, säker och miljövänlig. Supportenheten Ship Managements ansvarar för drift och bemanning för den egna flottan. Hela driftsorganisationen och samtliga fartyg möter kraven i ISM-koden. Driftsorganisationen är dessutom certifierad enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001:2008 och miljöledningssystemet ISO 14001:2004. En effektiv drift av fartygen har en avgörande betydelse för TransAtlantic. TransAtlantics kunder består till övervägande del av stora, internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete. För att möta dessa krav måste TransAtlantic utvecklas framgångsrikt och vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna.

Säkerhetsarbete

Säkerhetsfrågor är ett prioriterat område och TransAtlantic arbetar aktivt med förebyggande åtgärder för att förhindra tillbud och olyckor för både personal och fartyg. TransAtlantics Safety Management System ("SMS") syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som, både till land och till sjöss, hela tiden förbättras. Rutiner och checklistor ombord på fartygen förbättras och utvecklas kontinuerligt ihop med personalen för att minimera risker. Dessutom bedriver TransAtlantic ett målinriktat arbete med att ständigt förbättra Maritime Resource Management ("MRM") ombord. MRM är ett träningsprogram som sätter beteende och kommunikation i fokus ombord. Det är ett system som bygger på det säkerhetstänkande som utvecklats inom flyget, där bland annat checklistor och rutiner syftar till att riskerna för olyckor begränsas till ett minimum. Förutom att minska risken för navigatoriska fel och olyckor som grundstötningar och kollisioner anses MRM bidra till att öka förståelsen för ett bra ledarskap och teamwork samt nyttan av en gemensam terminologi. Arbetet med MRM kommer att intensifieras under 2014. Inom Industrial Shipping är avdelningen för hälsa, säkerhet, miljö och kvalitet ("HSEQ") speciella supportfunktioner med direkt etablerad kommunikation med divisionscheferna.

Affärsområde Viking Supply Ships

Inom affärsområdet Viking Supply Ships bedrivs verksamhet inom arktisk offshore, på offshore-spotmarknaden i Nordsjön, samt i den globala offshore-sektorn. Flottan består av 14 offshorefartyg varav sju är utrustade och har kapacitet för verksamhet inom områden med sträng kyla och extrema väderförhållanden, till exempel arktiska områden. Viking Supply Ships har även ship management för svenska sjöfartsverkets fem isbrytare.

Anchor Handling Tug Supply (AHTS)

Antalet fartyg på Nordsjön har varit stabilt under 2013 jämfört med föregående år, och både dagsrater och utnyttjandegrad har ökat under 2013 jämfört med 2012. Nordsjöns spotmarknad har varit volatil under fjärde kvartalet 2013. Den första delen av kvartalet 2014 kännetecknades av starka marknadsförhållanden, men uppvisade negativa tendenser under den senare delen av perioden.

Under fjärde kvartalet 2013 var tre fartyg på timecharter medan fem fartyg handlades på Nordsjöns spotmarknad. Fartygen på timecharter erhöll en genomsnittlig rate per dag om 422 TSEK under det fjärde kvartalet 2013, jämfört med en genomsnittlig rate per dag om 408 TSEK för samma period 2012. För de fartyg som handlats på Nordsjöns spotmarknad har den genomsnittliga raten per dag uppgått till 285 TSEK med en utnyttjandegrad om 63 procent, jämfört med en genomsnittlig rate per dag om 277 TSEK med en utnyttjandegrad om 37 procent under samma period 2012. För AHTS-flottan som helhet uppgick den genomsnittliga raten per dag till 346 TSEK med en utnyttjandegrad om 73 procent, jämfört med en genomsnittlig rate per dag om 328 TSEK och en utnyttjande grad om 65 procent under samma period 2012.

Fjärde kvartalet 2013 ingick bolaget ett kontrakt med ett stort oljebolag för 2014 och 2015 (med option för 2016 och 2017) som gäller under borrhäsongerna (från juni till november) under sagda tidsperioder, till ett kontraktvärde om 120 MUSD för den fasta perioden. Den 4 april 2014 offentliggjordes att fartyget Tor Viking har blivit avbokad för borrhäsongen 2014 inom detta kontrakt. Kontraktet gäller fortsatt för de återstående perioderna och de andra fartygen påverkas inte av avbokningen. Vidare kommer TransAtlantic att erhålla en avbokningsersättning. Kontrakten stärker bolagets kontraktstäckning. Detta

kontrakt leder till att Viking Supply Ships endast har ett begränsat tonnage tillgängligt och därav har Viking Supply Ships ingått ett principavtal med särskilda villkor, om en femårig bareboatcharter av två stora nybyggda tekniskt välutrustade AHTS-fartyg för leverans runt halvårsskiftet 2014 respektive 2015. Viking Supply Ships har också i fjärde kvartalet tecknat avtal om tillhandahållande av konsulttjänster under en tvåårsperiod för perioden 2014-2015. Värdet av kontraktet uppskattas till totalt 50-60 MUSD.

Plattform Supply Vessel (PSV)

Flertalet nybyggnationer har inkommit på marknaden under fjärde kvartalet 2013 samtidigt som fartyg har återvänt till spotmarknaden på grund av låg projektaktivitet under vintersäsongen. Detta har sammantaget bidragit till en svagare marknad för PSV-fartygen.

Tre fartyg var på timecharter under det fjärde kvartalet och tre fartyg handlades på Nordsjöns spotmarknad. Fartygen på timecharter erhöll en genomsnittlig rate per dag om 114 TSEK under fjärde kvartalet 2013, jämfört med 126 TSEK för samma period 2012. Fartygen som handlades på spotmarknaden erhöll en genomsnittlig rate per dag om 78 TSEK med en utnyttjandegrad om 45 procent under det fjärde kvartalet, att jämföra med en genomsnittlig rate per dag om 77 TSEK med en utnyttjandegrad om 39 procent under samma period 2012. För PSV-flottan som helhet var den genomsnittliga raten per dag 101 TSEK med en utnyttjandegrad om 65 procent under fjärde kvartalet, jämfört med en genomsnittlig rate per dag om 117 TSEK med en utnyttjandegrad om 69 procent under samma period 2012. För helåret 2013 erhöll PSV-flottan en genomsnittlig rate per dag om 118 TSEK med en utnyttjandegrad om 76 procent, jämfört med en genomsnittlig rate per dag om 120 TSEK med en utnyttjandegrad om 75 procent för helåret 2012.

Viking Supply Ships utreder en eventuell försäljning av PSV-fartygen efter konkreta indikationer från intressenter.

Marknadsförhållanden

Trots en något dämpad global tillväxt och en ökad andel alternativa energikällor bedömer IEA att den globala efterfrågan på olja kommer att öka med 24 procent mellan 2011 och 2035.⁵ Produktionen från nuvarande fält kommer att minska, och IEA beräknar att cirka 60 procent av all oljeproduktion 2035 kommer att komma från ej utvecklade eller ännu ej upptäckta fält, varav en stor andel kommer att utgöra offshorefält.

Vidare beräknar US Geological Survey i en undersökning från 2008⁶ att 90 miljarder fat återvinningsbar olja finns norr om polcirkeln. Då oljereserverna i mer lättillgängliga områden minskar har flertalet större oljebolag visat sitt intresse för prospektering i arktiska farvatten. Det minskade istäcket har samtidigt öppnat upp flera arktiska områden under de senaste åren och mot bakgrund av detta bedöms att prospekteringar kommer att inledas i såväl arktiska som sub-arktiska områden under de kommande åren. Den tilltagande aktiviteten leder till ett ökat behov av arktiska offshore-fartyg.

Nybeställningarna av avancerade offshorefartyg har under de senaste åren minskat. Detta, kombinerat med begränsade möjligheter till finansiering av spekulativa nybyggnationer, beräknas innebära att marknaden för avancerade offshorefartyg stärks ytterligare inom de närmaste åren.

Mot bakgrund av ovannämnda förväntningar om ökad prospektering och dämpat utbud, bedömer Viking Supply Ships att marknadsutsikterna för offshorefartyg är goda på både medellång och lång sikt. Behovet av arktiska offshorefartyg bedöms vara betydande under den kommande tioårsperioden. Vidare bedömer Viking Supply Ships att det kommer finnas ett behov av kraftfulla isbrytare/offshorefartyg (isklass PC3 eller högre) inom en snar framtid, allteftersom nya aktiviteter i arktiska områden påbörjas.

⁵ International Energy Agency, (2012), "World Energy Outlook 2012"

⁶ US Geological Survey, (2008), "Circum-Arctic Resources Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", *Fact Sheet 2008-3049*, Boulder, United States

Omfattande kompetens inom offshore

Omfattande kompetens och lång erfarenhet av att utföra operationer under isiga och hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas förväntas ta fart i arktiska farvatten. Den ökade aktiviteten i dessa områden förväntas skapa möjligheter till fleråriga kontrakt med oljebolagen och därmed kunna bidra till bättre förutsägbarhet i den totala intjäningen för affärsområdet Viking Supply Ships. Kundanpassning och kreativitet tillsammans med en ledande position inom säkerhet och miljö anses vara avgörande för framgång. Förutom en modern flotta anpassad för operationer under svåra isförhållanden förfogar TransAtlantic över omfattande kompetens inom området. Befälhavarna ombord på AHTS-fartygen har i genomsnitt tio till tolv års erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten. Dessutom har uppdrag redan utförts i arktiska farvatten åt kunder som BP, Eni, Sakhalin Energy och Talisman Energy.

Omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram

Viking Supply Ships har, som en del av sitt omstrukturerings- och strategiska positioneringsprogram, implementerat en ny organisationsstruktur, med start från den 1 juli 2013, som innebär en centralisering av alla support- och operationella funktioner till huvudkontoret i Köpenhamn. Detta har inneburit att Kristiansandskontoret övergått till att bli ett renodlat försäljningskontor och Viking Supply Ships kontor i Göteborg har stängts, vilket har medfört personalreduceringar omfattande ett tiotal tjänster. I övrigt bedömer Bolaget att Viking Supply Ships kostnadsstruktur är konkurrenskraftig och anpassad till rådande marknadsförhållanden.

Ship Management

Som beskrivits ovan består Viking Supply Ships flotta av 14 fartyg, men affärsområdet har även ship management på fem externa fartyg. En säker och ansvarsfull verksamhet är en hörnsten för Viking Supply Ships vad gäller effektiv management och Viking Supply Ships eftersträvar att tillämpa s.k. *best practice* över hela flottan genom implementering av förbättrade processer och rutiner. Fartygens prestationer bedöms och utvärderas kontinuerligt för att identifiera ytterligare förbättringsområden och i förlängningen för att kunna leverera högkvalitativa och pålitliga tjänster samt produkter. Viking Supply Ships använder mjukvara som är standard för indu-

strin för att säkra en korrekt rapportering till och från fartyg samt för att ett strukturerat underhåll av fartygen, allt i syfte att minimera tiden då fartygen är inne för underhåll.

Vidare lägger Viking Supply Ships stor vikt vid att rekrytera och behålla kompetenta medarbetare. Viking Supply Ships har en strukturerad utbildnings- och utbildningsplan för att försäkra sig om att besättningen alltid har mer än de nödvändiga kunskaperna för att hantera sina uppgifter ombord. Under utbildningens gång betonas vikten av en stark säkerhetskultur och ett gott miljö tänkande. Den höga utbildningsnivån och säkerhetskulturen bidrar sammantaget till affärsområdets tätt position på området.

Säkerhetsarbete

Säkerhetsfrågor är ett prioriterat område och Viking Supply Ships arbetar aktivt med förebyggande åtgärder för att förhindra tillbud och olyckor för både personal och fartyg. Viking Supply Ships SMS syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som hela tiden förbättras, både i land och till sjöss. Rutiner och checklistor ombord på fartygen förbättras och utvecklas kontinuerligt tillsammans med personalen för att minimera risker. Samtliga fartyg och alla kontor i land är certifierade enligt ISO 9001:2008 samt ISO 14001:2004.

Satsningen på arktisk offshore innebär att de stora oljebolagen är Viking Supply Ships kunder. Dessa har mycket hårda krav på säkerhetsarbetet hos sina leverantörer. För de rederier som ska bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten införs nu samma typ av kravspecifikation som gäller för tankerederier. Kraven, som går under benämningen Offshore Vessels Management Self Assessment (OVMSA), omfattar tolv kriterier som måste uppfyllas. I grunden handlar det om krav på ett systematiskt säkerhetsarbete enligt fastställda rutiner med kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem. Viking Supply Ships har inlett arbetet med att implementera dessa krav i hela organisationen. Implementeringen innebär bland annat att befintliga kvalitets-, säkerhets- och miljöledningssystem binds samman så att de omfattar hela verksamheten.

Viking Supply Ships är även certifierade av Achilles, som är ett kvalitetsorgan för leverantörer i de nordiska länderna, samt Fpal, som är ett certifieringsorgan för leverantörer i UK.

Viking Supply Ships HSEQ-avdelning deltar aktivt i säkerhetsarbetet gemensamt med de större oljebolagen och har regelbundna möten med oljebolagens HSEQ-avdelningar. Viking Supply Ships är representerat i MSF, Marine Safety Forum, och IMCA, International Marine Contractors Association. HSEQ-avdelningen kommunicerar direkt med divisionens VD och är representerad i Viking Supply Ships ledningsgrupp.

Kapitalstruktur och annan finansiell information

Nedan redovisas TransAtlantics kapitalisering respektive nettoskuldsättning per den 31 december 2013. Bolagets delårsrapport för perioden januari – mars 2014 offentliggörs den 15 maj 2014 och ett tilläggsprospekt kommer därför att publiceras i anslutning därtill. Tilläggsprospektet kommer, utöver nämnda delårsrapport, att innehålla nedanstående tabeller med information per den 31 mars 2014.

Eget kapital och skulder

Nedan redovisas TransAtlantics kapitalisering per den 31 december 2013.

MSEK	31 december 2013
Summa kortfristiga skulder	724
Mot borgen	0
Mot säkerhet	232
Blancokrediter	492
Summa långfristiga skulder	2 411
Mot borgen	0
Mot säkerhet	1 944
Blancokrediter	467
Summa eget kapital	1 749
Aktiekapital	148
Övrigt tillskjutet från ägarna	666
Andra reserver	935
Total kapitalisering	4 884

Nettoskuldsättning

I tabellen nedan redovisas TransAtlantics nettoskuldsättning per den 31 december 2013.

MSEK	31 december 2013
(A) Kassa	381
(B) Likvida medel ¹⁾	47
(C) Lätt realiserbara värdepapper	0
(D) Likviditet (A)+(B)+(C)	428
(E) Kortfristiga finansiella fordringar	1
(F) Kortfristiga banksskulder	0
(G) Emitterade obligationer	107
(H) Kortfristig del av långfristiga skulder	226
(I) Andra kortfristiga finansiella skulder	6
(J) Kortfristiga finansiella skulder (F)+(G)+(H)+(I)	339
(K) Netto kortfristig finansiell skuldsättning (J)-(E)-(D)	-90
(L) Långfristiga banklån	1 922
(M) Emitterande obligationer	395
(N) Andra långfristiga skulder	0
(O) Långfristig finansiell skuldsättning (L)+(M)+(N)	2 317
(P) Finansiell nettoskuldsättning (K)+(O)	2 227

1) Likvida medel som hålls på spärrade konton som säkerhet för fartygslån.

Skuldcertifikat och obligationer

I mars 2012 emitterade dotterbolaget Viking Supply Ships A/S en icke säkerställd obligation om 300 MNOK på den norska obligationsmarknaden som förfaller i mars 2017. Obligationsavtalet har en limit på 750 MNOK. I mars 2013 emitterades ytterligare 85 MNOK genom avtalet.

Den 14 juni 2013 emitterades en icke säkerställd obligation om 100 MNOK på den norska obligationsmarknaden. Obligationen förfaller i september 2014.

Otillräckligt rörelsekapital

Styrelsen för TransAtlantic gör bedömningen, med anledning av den rådande situationen i Industrial Shipping och det faktum att kapital inte kan flyttas inom koncernen på grund av utstående obligationer i Viking Supply Ships, att det befintliga rörelsekapitalet inte är tillräckligt för Bolagets aktuella behov under den kommande tolv månadersperioden. Med detta i åtanke samt med beaktande av befintlig likviditet och löpande kassaflöde, bedöms det befintliga rörelsekapitalet vid tidpunkten för detta Prospekt räcka till och med slutet av andra kvartalet 2014. Underskottet i rörelsekapital för den kommande tolv månadersperioden beräknas uppgå till cirka 100 MSEK och är i dess helhet hänförligt till Industrial Shipping.

Som tidigare offentliggjorts har TransAtlantic inlett ett omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för att återfå en hållbar lönsamhet främst inom affärsområdet Industrial Shipping.

Då tidigare omstruktureringsåtgärder inte varit tillräckliga för att kompensera för den svagare marknaden och sjunkande volymer inom Industrial Shipping har TransAtlantic beslutat att accelerera omstruktureringsarbetet och genomföra ytterligare effektiviseringar samt skapa förutsättningar för att snabbare dela koncernen.

Omstruktureringsåtgärderna omfattar bland annat nedläggningen av TransPal Line, omförhandlingen av bareboatåtaganden samt omstruktureringskostnader i samband med nedskärningar inom organisationen. Det kan inte uteslutas att ytterligare omstruktureringsåtgärder som för närvarande inte är planlagda kan komma att behöva genomföras.

Om Nyemissionen, trots att den är fullt ut garanterad, inte skulle bli fulltecknad, och skulle inte Bolagets pågående strategiprogram stärka TransAtlantics lönsamhet och likviditet i sådan utsträckning att Bolagets behov av rörelsekapital under den kommande tolv månadersperioden tillgodoses, kan Bolaget tvingas söka ytterligare finansiering i form av exempelvis lånefinansiering, en riktad nyemission och/eller ytterligare en företrädesemission, alternativt ytterligare försäljning av tillgångar i form av ett eller flera fartyg eller andra tillgångar.

Investeringar

Koncernens bruttoinvesteringar under 2013 uppgick till 75 MSEK före avdrag för finansiering. Investeringarna var främst i Viking Supply Ships där de i huvudsak bestod av docknings- och kompletteringsinvesteringar på AHTS-fartygen. Bolaget har vid tidpunkten för detta Prospekt inga väsentliga pågående investeringar, men pågående omstruktureringsåtgärder (se avsnittet "Bakgrund och motiv") kan komma att resultera i sådana investeringar under innevarande räkenskapsår.

Fartygsflottan

Vid tidpunkten för prospektets offentliggörande hade TransAtlantic en flotta om 42 fartyg. Fartygsflottan består både av ägda och inhyrda fartyg. Den största delen av TransAtlantics materiella anläggningstillgångar består av de av Koncernen ägda fartygen. Detaljer kring fartygsflottan finns redovisade i tabellen nedan.

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår/ Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform	Registreringsort
Industrial Shipping					
Fortune	Bulk	4 537	2008	Timecharter	Nederländerna
Sereno	Bulk	4 455	1991	Timecharter	Nederländerna
Soave	Bulk	4 455	1991	Timecharter	Nederländerna
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	Ägd - 100%	Gibraltar
TransBrillante	Bulk	5 557	1997	Bareboat-charter	Gibraltar
TransCapricorn	Bulk	6 700	2000	Ägd - 100%	Gibraltar
TransDistinto	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
TransForte	Bulk	6 397	2005	Ägd - 100%	Gibraltar
TransForza	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
TransLontano	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
TransRisoluto	Bulk	4 145	1997	Bareboat-charter	Gibraltar
TransSonoro	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
TransVolante	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
Conger	Container	5 207	1995	Timecharter	Antigua/Barbuda
Elisabeth	Container	6 840	2000	Timecharter	Nederländerna
Johanna	Container	7 100	1999	Timecharter	Storbritannien
Jork	Container	11 200	2001	Timecharter	Cypern
Robert	Container	11 150	2006	Timecharter	Cypern
TransAlrek	Container	4 500	1995/2006	Timecharter	Antigua/Barbuda
TransHawk	LoLo	16 600	2005	Bareboat-charter	Gibraltar
TransOsprey	LoLo	20 400	2003/2008	Timecharter	Gibraltar
TransPaper	RoRo	16 000	2006	Bareboat-charter	Sverige
TransPulp	RoRo	16 000	2006	Bareboat-charter	Sverige
TransReel	RoRo	11 400	1987	Ägd - 100%	Sverige
TransTimber	RoRo	15 960	2007	Bareboat-charter	Sverige
TransFighter	RoRo/Sidolastare	18 855	2001	Ägd - 100%	Gibraltar
TransPine	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Bareboat-charter	Sverige
TransWood	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Bareboat-charter	Sverige
Viking Supply Ships					
Balder Viking	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd - 100%	Sverige
Tor Viking II	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd - 100%	Sverige
Vidar Viking	AHTS/Isbrytare	3 000	2001	Ägd - 100%	Ryssland
Brage Viking ¹⁾	AHTS	4 500	2012	Ägd - 100%	Danmark
Loke Viking	AHTS	4 500	2010	Ägd - 100%	Danmark
Magne Viking	AHTS	4 500	2011	Ägd - 100%	Danmark
Njord Viking	AHTS	4 500	2011	Ägd - 100%	Danmark

Odin Viking	AHTS	2 869	2003	Bareboat-charter	Danmark
Freyja Viking	PSV	3 662	2007	Bareboat-charter	Storbritannien
Frigg Viking	PSV	3 664	2003	Ägd - 100%	Storbritannien
Idun Viking	PSV	3 664	2003	Ägd - 100%	Storbritannien
SBS Cirrus	PSV	3 250	1985	Ägd - 100%	Storbritannien
SBS Tempest	PSV	3 677	2006	Ägd - 100%	Storbritannien
SBS Typhoon	PSV	3 662	2006	Bareboat-charter	Storbritannien

1) Ägd – 100% sedan januari 2014

Finansieringsvillkor för fartygsflottan

Nedan specificeras Koncernens finansieringsvillkor för de enskilda fartygen som ingår i TransAtlantics flotta. Koncernen finansierar primärt sina ägda fartyg genom lån där fartygen utgör säkerhet eller genom olika typer av leasingåtaganden.

Fartyg	Finansieringsvillkor
Industrial Shipping	
TransReel	Fartyget är obelånat och utgör ej säkerhet för något lån
TransPaper	Bareboat-åtagande t.o.m. augusti 2021
TransPulp	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2021
TransTimber	Bareboat-åtagande t.o.m. april 2022
TransFighter	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånen är denominerade i USD och EUR med rörlig ränta
TransPine	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015
TransWood	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015
Conger	Timecharteråtagande t.o.m. april 2014
Elisabeth	Timecharteråtagande t.o.m. april 2014
Johanna	Timecharteråtagande t.o.m. april 2014
Jork	Timecharteråtagande t.o.m. april 2014
Robert	Timecharteråtagande t.o.m. april 2014
TransAlrek	Timecharteråtagande t.o.m. december 2014
TransAndromeda	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med en del fast och en del rörlig ränta
TransCapricorn	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med en del fast och en del rörlig ränta
TransForte	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i EUR med rörlig ränta
TransBrillante	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransDistinto	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransForza	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransHawk	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2015
TransLontano	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransRisoluto	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransSonoro	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
TransVolante	Bareboat-åtagande t.o.m. 2024/2026
Fortune	Timecharteråtagande t.o.m. januari 2014
Sereno	Timecharteråtagande t.o.m. maj 2014
Soave	Timecharteråtagande t.o.m. maj 2014
TransOsprey	Timecharteråtagande t.o.m. oktober 2015

Viking Supply Ships	
Balder Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta
Tor Viking II	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta
Vidar Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta
Odin Viking	Bareboat-åtagande t.o.m. december 2020
Loke Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta
Njord Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i NOK med rörlig ränta
Magne Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta
Brage Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta
Freyja Viking	Bareboat-åtagande t.o.m. oktober 2014. Viking Supply Ships LTD innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. oktober 2014
SBS Typhoon	Bareboat-åtagande t.o.m. maj 2014. Viking Supply Ships LTD innehar en option att förvärva fartyget t.o.m. maj 2014
Frigg Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta
Idun Viking	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta
SBS Tempest	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta
SBS Cirrus	Fartyget är finansierat genom banklån med pantbrev. Lånet är denominerat i USD med rörlig ränta

Anskaffningsvärden

I tabellen nedan redovisas värdet per anskaffningsdagen för av TransAtlantic ägda fartyg.

Fartyg	Anskaffningsår	Anskaffningsvärde
Industrial Shipping		
TransReel	2005	7,5 MEUR
TransFighter	2005	39,8 MUSD
TransAndromeda	1999	9,4 MEUR
TransCapricorn	2000	9,8 MEUR
TransForte	2011	5,8 MEUR
Viking Supply Ships		
Balder Viking	2000	559 MNOK
Tor Viking II	2000	558 MNOK
Vidar Viking	2001	545 MNOK
Loke Viking	2010	492 MNOK
Njord Viking	2011	508 MNOK
Magne Viking	2011	522 MNOK
Brage Viking	2012	509 MNOK
Frigg Viking	2011	18,2 MGBP
Idun Viking	2011	18,2 MGBP
SBS Tempest	2011	18,9 MGBP
SBS Cirrus	2011	3,6 MGBP

Finansiell riskhantering

TransAtlantic är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Med finansiella risker avses fluktuationer i Bolagets resultat och kassaflöde till följd av förändringar i växelkurser, räntenivåer, refinansierings- och kreditrisker.

Riskhanteringen sköts utifrån den av styrelsen fastställda finanspolicyn. Policyn innehåller tydliga instruktioner hur olika finansiella risker ska hanteras, där olika typer av derivatinstrument är viktiga inslag för att minimera de finansiella riskerna. Policyn inbegriper också instruktioner för hantering av kredit- och likviditetsrisker genom finansiering och lånelöften.

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken utgörs av att Koncernen har otillräcklig likviditetsreserv. Detta kan leda till svårigheter att infria kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar. Bolaget arbetar kontinuerligt fram likviditetsprognoser för Koncernen med syfte att förutse Koncernens likviditetsbehov för den löpande verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar. TransAtlantics likviditet är för närvarande ansträngd, se även "Likviditetsrisker" i avsnittet "Riskfaktorer".

Ränterisker

Finanspolicyn anger att ränterisken ska säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att den genomsnittliga räntebindningen för Koncernens samlade upplåning ska vid var tid vara minst 180 dagar och maximalt tre år. Maximalt 25 procent av lånen bör ha en räntebindning understigande 90 dagar alternativt överstigande tre år. Bolaget kan från tid till annan avvika från denna policy.

Valutarisker

Transaktionsexponering

Koncernen har intäkter och kostnader i ett antal valutor. Därmed är TransAtlantic exponerad för valutafluktuationer. Denna valutarisk benämns transaktionsexponering och påverkar Koncernens rörelseresultat. Finanspolicyn anger ramarna för hantering av denna risk innebärande att flöden upp till tolv månader kan säkras.

Valutarisker i kassaflödet ska enligt finanspolicyn i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Fakturerade nettoflöden kan maximalt säkras till 100 procent per valutarpar och upp till 50 procent av tolv månaders prognostiserade nettoflöden per valutarpar. Koncernen har huvudsakligen exponeringar i USD, GBP, CAD, EUR, NOK och DKK.

Omräkningsexponering

TransAtlantic redovisar resultat- och balansräkning i svenska SEK. Delar av Koncernen redovisar i annan valuta än svenska SEK vilket medför att TransAtlantics konsoliderade resultat och egna kapital är exponerat för valutakursrörelser. Denna valutarisk benämns omräkningsexponering och valutasäkras ej.

Kreditrisk

Kreditrisker i finansiell verksamhet

Den finansiella riskhanteringen medför en exponering för kreditrisker. Det är främst motpartsrisker i samband med fordringar på banker och andra motparter som uppstår vid köp av derivatinstrument.

Kreditrisker i kundfordringar

Koncernen utarbetar en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Lämnade krediter är huvudsakligen korta krediter i form av fordringar gentemot kunder. Kreditrisk i likvida medel hanteras genom att placera likviditet hos de stora svenska bankerna.

Väsentliga tendenser

Industrial Shipping

För Industrial Shippings del ser TransAtlantic för närvarande inte några tecken på någon större återhämtning under närmsta tiden och mot bakgrund av detta fortsätter TransAtlantic med det omfattande omstrukturerings- och strategiskt positioneringsprogram för Industrial Shipping för att anpassa verksamheten till det nuvarande marknadsläget. Bolaget bedömer att marknaden för Industrial Shipping förväntas fortsatt vara en utmaning även under 2014. En av huvudanledningarna till det svaga marknadsklimatet är den fortsatt låga efterfrågan som råder på den europeiska marknaden.

Viking Supply Ships

Bolaget bedömer att situationen på marknaden för Viking Supply Ships visar långsiktiga tendenser till en ökad efterfrågan på grund av ett ökande antal riggar i Nordsjön. Vidare är det för närvarande något färre fartyg under nybyggnation, men i perioder av stark efterfrågan kan fartyg hämtas in till Nordsjön från andra regioner. Offshoremaknaden har i början av 2014 präglats av relativt höga priser och utnyttjandegrad. Nordsjömarknaden var stark under första delen av första kvartalet 2014, men ökad tillgång på fartyg i området har därefter lett till en svagare marknad i slutet av kvartalet. Trots hög aktivitet i den globala oljeefterforsknings- och produktionsindustrin har ökat fokus på kostnadseffektivitet resulterat i att många stora oljebolag har reducerat sina investeringsbudgetar. Detta kan få till följd en minskad efterfrågan av Viking Supply Ships fartyg inom marknaden för offshore i hårda väderförhållanden. Viking Supply Ships bedömer också att den politiska situationen i Krim kan medföra framtida hot mot företagets aktiviteter i Ryssland. Konsekvenserna av potentiella reaktioner är emellertid svåra att förutsäga.

Väsentliga förändringar sedan offentliggörandet av koncernredovisningen för 2013

Den 24 mars 2014 offentliggjorde Kistefos ett ovillkorat budpliktsbud till aktieägarna i TransAtlantic om förvärv av samtliga aktier, oavsett aktieslag, i TransAtlantic som inte innehas av Kistefos ("Erbjudandet"). Kistefos erbjöd 5,00 SEK kontant per aktie, vilket motsvarar det högsta pris som Kistefos betalat vid förvärv av aktier i TransAtlantic under den sexmånadersperiod som föregick Erbjudandet. Acceptfristen i Erbjudandet löpte från och med den 31 mars 2014 till och med den 28 april 2014. Den 29 april 2014 meddelade Kistefos att (i) aktieägare som tillsammans innehar 1 069 A-aktier och 6 837 270 B-aktier i TransAtlantic, vilket motsvarar 4,6 procent av kapitalet och 2,9 av rösterna i TransAtlantic, hade accepterat Erbjudandet vid acceptfristens utgång, (ii) att Kistefos även sedan budplikt uppkom den 3 mars 2014, förvärvat totalt 2 583 712 B-aktier i TransAtlantic, motsvarande cirka 1,7 procent av kapitalet och 1,1 procent av rösterna, utanför Erbjudandet (samt att Kistefos kan komma att förvärva ytterligare aktier i TransAtlantic på marknaden), och (iii) att Kistefos beslutat att förlänga acceptfristen i Erbjudandet till den 23 maj 2014 kl. 17.00.

Den 14 april 2014 offentliggjorde den oberoende budkommittén för TransAtlantic sitt uttalande gällande Erbjudandet där den enhälligt rekommenderar aktieägarna att inte acceptera Kistefos bud.

Den 4 april offentliggjorde Bolaget att det tidigare kommunicerade charterkontratet för "Tor Viking" som gäller för säsongerna 2014 och 2015 i subarktiska farvatten med optioner för 2016-2017 har blivit avbokad av befraktaren. Enligt kontraktet kommer Viking Supply Ships erhålla en avbokningsersättning. Avbokningen påverkar inte de andra fartygen under kontraktet eller de återstående perioderna för Tor Viking.

I övrigt har det inte inträffat några väsentliga förändringar av TransAtlantics finansiella ställning eller ställning på marknaden sedan koncernredovisningen för 2013 offentliggjordes den 27 februari 2014.

Styrelse, koncernledning och revisorer

Styrelse

Namn	Född	Ledamot sedan	Befattning	Innehav	Oberoende
Christen Sveaas	1956	2010	Ordförande	4 943 587 A-aktier och 97 543 716 B-aktier genom bolag	Nej ¹⁾
Folke Patriksson	1940	1972	Vice ordförande	3 396 683 A-aktier och 1 845 465 B-aktier genom bolag	Nej ¹⁾
Håkan Larsson	1947	1993	Ledamot	2 400 A-aktier och 100 000 B-aktier	Ja
Tom Ruud	1950	2014	Ledamot, VD	-	Nej ²⁾
Magnus Sonnorp	1967	2010	Ledamot	66 666 B-aktier	Ja
Christer Lindgren	1965	2001	Arbetstagarrepresentant	-	-

¹⁾ Ej oberoende i förhållande till större ägare i Bolaget.

²⁾ Ej oberoende i förhållande till Bolaget och bolagsledningen samt större ägare i Bolaget.

Christen Sveaas

Född 1956. Styrelseordförande i TransAtlantic sedan 2010.

Utbildning och erfarenhet: Lic. oec. HSG, St. Gallen, Schweiz. Grundare och ägare av Kistefos AS. Ett flertal styrelseuppdrag i såväl noterade som onoterade bolag.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i Kistefos AS, Kistefos Skog AS, Kistefos Holding AS, Portfolio Holding AS, Golconda Investments AS, Western Bulk ASA, AS Kistefos Træsliberi, Hansy Eiendom AS, P.O. Eiendom AS, Senni Eiendom AS och Anders Sveaas Almennyttige Fond. Vice ordförande i stiftelsen Kistefos-Museet. Medlem av Dean's Council Executive Committee, John F. Kennedy School of Government, Harvard University.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Scorpion Offshore Ltd.

Folke Patriksson

Född 1940. Vice ordförande sedan 2010 och styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1972.

Utbildning och bakgrund: Styrmansexamen. Sammanlagt ca 40 års erfarenhet från rederibranschen. Grundare av TransAtlantic och tidigare VD för Bolaget i 32 år.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i Skärhamns Lägenhetshotell AB. Styrelseledamot i Enneff Rederi AB, Hav & Logi Skärhamn AB och Swede Ship Marine AB. Styrelsesuppleant i Patriksson Communication AB och Verdani Holding AB. Likvidator i Nordic Shipping Fund, Capital Partners AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i Västsvenska Handelskammaren Service AB, Universeum AB och Svenska Sjöräddningssällskapet. Vice styrelseordförande i Sveriges Ångfartygs Assurans Förening – Ömsesidigt Försäkringsbolag. Styrelseledamot i B&N Huset i Skärhamn AB, Berget i Skärhamn AB, Skärhamns IKs Fastighetservice AB och Skärhamns Stugor & Camping AB,. VD i Partrederiet B&N Viking Icebreaking & Offshore DA.

Håkan Larsson

Född 1947. Styrelseledamot i TransAtlantic sedan 1993.

Utbildning och bakgrund: Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborg. Innehav av ledande befattningar under ca 40 år i företag inom främst transport, logistik och sjöfart. VD i TransAtlantic 2003–2007, VD i Schenker AG och VD i BTL AB.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i BTL AB, Schenker AB, Inpension Asset Management AB, Inpension Holding AB, Valea Holding AB, Tyréns AB och. Styrelseledamot i Bure Equity AB, Eukor Car Carrier, Handelsbanken Region Väst, Helian AB, Lidköping Invest AB, Semcon AB, Stolt-Nielsen Ltd och Wallenius Wilhelmsen Logistics AS.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i Callenberg Group AB, Consafe Logistics Holding AB, Frölunda Hockey Utveckling AB, Nimbus Boats Holding AB, Svensk Sjöfartsservice AB och Wilhelmsen Technical Solutions Holding AB. Styrelseledamot i Chalmers Tekniska Högskola AB, Ernström & C:o AB, Svensk Rederiservice AB, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB, Svenska Skeppshypotekskassan, Transportgruppen TGS Service AB och Walleniusrederierna AB. Styrelsesuppleant i Ideella Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tom Ruud

Född 1950. Styrelseledamot i TransAtlantic sedan 2014 (VD sedan 2013).

Utbildning och bakgrund: Civilingenjör från Norwegian University of Science and Technology samt examen inom ledarskap från Wharton. Har varit verksam i koncernledningen för det norska investmentbolaget Umoe-gruppen. Före dess har han varit medlem i Nordea Bank AB:s koncernledning, VD och koncernchef för Kreditkassen samt Aker Norcem. Tom Ruud har också haft uppdrag som styrelseordförande och styrelseledamot i ett stort antal noterade

och privata bolag i Norge och internationellt under mer än 30 år.

Övriga uppdrag: VD för Kistefos AS. Styrelseledamot i Kistefos AS.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i CSAM Health AS. Styrelseledamot i Crew Gold Plc, Intex Resources ASA, Sevan Marine ASA, Total E & P Norge AS och yA Bank AS samt diverse styrelseuppdrag inom Umoe- och Kistefoskoncernerna.

Magnus Sonnorp

Född 1967. Styrelseledamot i TransAtlantic sedan 2010.

Utbildning och bakgrund: MSc Handelshögskolan i Stockholm och MBA, INSEAD. Över 10 års erfarenhet av arbete i exekutiv företagsledning, till största delen som VD inklusive VD i Lokaldelen i Sverige Försäljning AB, De Gule Sider A/S och Interinfo Management AS.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i AB Skruvat Reservdelar. Styrelseledamot i Brunkeberg Industriutveckling, Linver AB, Planglasteknik Stockholm AB, Secure Glass Holding AB och Sulgrave Rd AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseordförande i ClearSense AB. Styrelseordförande och VD i EDSA Holdings Sweden AB och Lokaldelen i Sverige AB. VD i De Gule Sider A/S och Interinfo Management AS.

Christer Lindgren

Född 1965. Arbetstagarrepresentant och styrelseledamot i TransAtlantic sedan 2001.

Utbildning och bakgrund: Kock och sjöman.

Övriga uppdrag: Styrelseledamot i SEKO Sjöfolk.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelsesuppleant i Sjöfolkets Fastighets Aktiebolag.

Koncernledning

Namn	Född	Anställningsår	Befattning	Innehav
Tom Ruud	1950	2013	VD och koncernchef	-
Christian W. Berg	1968	2011	Chef för affärsområde Viking Supply Ships	-
Heléne Mellquist	1964	2012	Chef för affärsområde Industrial Shipping	-
Tomas Bergendahl	1974	2013	CFO	35 000 B-aktier
Britta Stolt	1965	1993	HR-chef	-

Tom Ruud

Född 1950. VD sedan 2013.

För information om Tom Ruud, se avsnittet "Styrelse" ovan.

Christian W. Berg

Född 1968. Chef för affärsområde Viking Supply Ships, anställd inom TransAtlantic sedan 2011.

Utbildning och bakgrund: Sjörättsliga studier vid Vestfold University College i Horten, Norway och Norwegian Navy Academy vid Befalskolen for Marinen i Horten, Norway. Har under de senaste 15 åren innehaft ledande befattningar inom olje- och gasindustrin inkluderande styrelseuppdrag i Nav Tech AS, Egersund Sea Service, Horizon Mobile Communications (HK) Ltd och IMFOS.

Övriga uppdrag: Styrelsesuppleant i Bech AS. General Manager i Promarine AS och Promarine Ltd. Chief Commercial Officer i Siem Offshore Inc.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Promarine AS, Promarine Ltd, Sea Surveillance och Siem Offshore Meling DA.

Heléne Mellquist

Född 1964. Chef för affärsområde Industrial Shipping, anställd inom TransAtlantic sedan 2012.

Utbildning och bakgrund: Göteborgs universitet, Civilekonom. IFL Handelshögskolan i Stockholm, Executive Program. CFO på TransAtlantic under tre kvartal 2012. Under en 20-årsperiod flera olika finans- och ledningspositioner inom Volvgruppen, senast som CFO och Vice President vid en internationell division på Volvo Lastvagnar.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i TransAtlantic Ship Management AB. Styrelseledamot i Fastighetsutveckling Mellquist AB, PartnerTech AB och Sveriges Redareförening.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Diverse styrelseuppdrag inom Volvo AB-koncernen i Sydafrika, Afrika och Australien.

Tomas Bergendahl

Född 1974. CFO, anställd inom TransAtlantic sedan 2013.

Utbildning och bakgrund: Civilekonom från Luleå Tekniska Universitet och har examen inom handel från University of Abertay, Dundee i Storbritannien. Kommer närmast från en tjänst som Senior Vice President och CFO på GKN Aerospace Engine Systems (tidigare Volvo Aero Corporation, VAC) och har tidigare haft ett antal chefspositioner inom Volvo Aero Corporation.

Övriga uppdrag: Styrelsemedlem i TransAtlantic Ship management AB.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i GKN Sweden Holdings AB.

Britta Stolt

Född 1965. HR-chef, anställd inom TransAtlantic sedan 1993.

Utbildning och bakgrund: Högre personalstrategisk utbildning. Säljare SAS och American Express.

Övriga uppdrag: Styrelseordförande i Port Sud Restaurang AB och Villa Gråskär AB. Styrelseledamot i KUR(Komitten för utbildningsfrågor inom Svensk Redareförening), Sjöfartens arbetsgivarförbund AB (SARF) och SOIC Ship Management AB. Representerar Redareföreningen i Sjömansservice, som tillhör Transportstyrelsen.

Tidigare uppdrag under de senaste fem åren: Styrelseledamot i Skärhamns IKs Fastighetsservice AB.

Övrig information om styrelse och koncernledning

Samtliga styrelseledamöter och koncernledningen kan nås via Bolagets adress, Lindholmsallén 10, Box 8809, 402 71 Göteborg. Med undantag för Folke Patriksson och Britta Stolt (som är far och dotter) föreligger det inte några familjeband mellan styrelseledamöterna och/eller de ledande befattningshavarna. Ingen ledamot eller ledande befattningshavare har dömts i något bedrägerirelaterat mål under de senaste fem åren. Ingen av dem har varit inblandad i någon konkurs, konkursförvaltning eller likvidation under de senaste fem åren. Inte heller har någon anklagelse och/eller sanktion utfärdats av i lag eller förordning bemyndigade myndigheter (däribland godkända yrkessammanslutningar) mot någon av dem under de senaste fem åren. Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har under de senaste fem åren förbjudits av domstol att ingå som medlem av ett bolags förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan eller från att ha ledande eller övergripande funktioner hos ett bolag.

Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har några privata intressen som kan stå i strid med TransAtlantics intressen. Som framgår ovan har dock ett flertal styrelseledamöter ekonomiska intressen i TransAtlantic genom aktieinnehav. För information om vissa närståendetransaktioner mellan TransAtlantic och befattningshavare, se "Transaktioner med närstående" i avsnittet "Legala frågor och kompletterande information".

Revisorer

Ernst & Young AB (Box 7850, 103 99 Stockholm), med Staffan Landén som huvudansvarig revisor, är Bolagets revisor sedan 2013. Under räkenskapsåret 2012 var PricewaterhouseCoopers AB (113 97 Stockholm), med Olof Enerbäck som huvudansvarig revisor, Bolagets revisor. Staffan Landén och Olof Enerbäck är auktoriserade revisorer och medlemmar i FAR, branschorganisationen för revisorer i Sverige.

Aktien och ägarförhållanden

Aktieinformation

Enligt TransAtlantics bolagsordning ska aktiekapitalet vara lägst 70 000 000 SEK och högst 280 000 000 SEK, fördelat på lägst 70 000 000 aktier och högst 280 000 000 aktier. TransAtlantic kan utfärda två aktieslag: A-aktier och B-aktier (se rubriken "Röst-rätt" nedan). A-aktier får ges ut till ett antal som motsvarar högst 70 000 000 aktier och B-aktier till ett antal som motsvarar högst 210 000 000 aktier i Bolaget. Dock får vid varje tidpunkt andelen av A-aktier utgöra högst en fjärdedel av det totala antalet aktier. Det registrerade aktiekapitalet i TransAtlantic uppgick per den 31 december 2013 till 147 870 266 SEK fördelat på 147 870 266 aktier, varav 9 695 789 A-aktier och 138 174 477 B-aktier (110 902 700 SEK fördelat på 110 902 700 aktier, varav 7 271 842 A-aktier och 103 630 858 B-aktier per den 1 januari 2013). Varje aktie har ett kvotvärde om 1,00 SEK. Aktierna i TransAtlantic är utfärdade i enlighet med svensk rätt, är fullt betalda och denominerade i SEK.

Inga förändringar av antalet aktier i Bolaget har skett sedan den 31 december 2013. Förestående Nyemission kommer, vid fullteckning, medföra att antalet aktier i TransAtlantic ökar från totalt 147 870 266 aktier till totalt 177 444 318 aktier, vilket motsvarar en ökning om 20,0 procent. För de aktieägare som avstår från att teckna aktier i den förestående Nyemissionen uppstår en utspädningseffekt om totalt högst 29 574 052 Nya Aktier (varav 1 939 157 A-aktier respektive 27 634 895 B-aktier), motsvarande 16,7 procent av aktiekapitalet och 16,7 procent av rösterna i TransAtlantic efter Nyemissionen.

Vissa rättigheter kopplade till aktierna

Rösträtt

Varje A-aktie berättigar till tio (10) röster och varje B-aktie berättigar till en (1) röst. Vid bolagsstämma får varje röstberättigad rösta för det fulla antalet av honom ägda och företrädade A-aktier och B-aktier utan begränsning i rösträtten.

Företrädesrätt till nya aktier m.m.

Om TransAtlantic ger ut nya A-aktier och B-aktier i en kontantemission eller kvittningsemission får in-

nehavare av A-aktier och B-aktier företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier som innehas före Nyemissionen (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknas med stöd av sådan primär företrädesrätt erbjuds samtliga aktieägare att teckna (subsidiär företrädesrätt). Om sådana erbjudna aktier inte är tillräckliga för att täcka den subsidiära företrädesrätten, ska aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de redan innehar och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Om TransAtlantic beslutar att, genom kontantemission eller kvittningsemission, ge ut aktier av endast en serie, ska teckning av sådana aktier erbjudas samtliga aktieägare, oavsett om de innehar A-aktier eller B-aktier, i förhållande till det antal aktier aktieinnehavaren redan har. Om TransAtlantic emitterar teckningsoptioner eller konvertibler genom kontantemission eller kvittningsemission, har aktieägarna samma företrädesrätt att teckna teckningsoptioner eller konvertibler som om de nya aktier som teckningsoptionerna eller konvertiblerna avser utfärdades. Om TransAtlantics aktiekapital ökas genom fondemission ska nya A-aktier och B-aktier utfärdas i förhållande till det antal aktier av respektive serie som redan utfärdats. I sådana fall ska gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma serie.

Rätt till utdelning och överskott vid likvidation

Alla aktier har lika rätt till utdelning samt till TransAtlantics tillgångar och eventuellt överskott vid likvidation.

Ägarförhållanden

Antalet aktieägare i TransAtlantic uppgick den 31 mars 2014 till 5 255. TransAtlantics största aktieägare var Kistefos med cirka 69,3 procent av kapitalet och cirka 62,5 procent av rösterna (per den 30 april 2014). De tre största aktieägarna svarade för cirka 78,5 procent av kapitalet och 85,9 procent av rösterna. Andelen utländskt ägande uppgick till cirka 71,0 procent av kapitalet. Nedan visas Bolagets största aktieägare enligt uppgift från Euroclear per den 31 mars 2014 med kända ändringar därefter, inklusive Kistefos ökade aktieinnehav per den 30 april 2014.

Större aktieägare per den 31 mars 2014

Namn	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster
Kistefos	4 943 587	97 543 716	102 487 303	69,3%	62,5%
Enneff Rederi/Enneff Fastigheter	3 396 683	1 845 465	5 242 148	3,5%	15,2%
Lindéngruppen	1 217 354	7 084 000	8 301 354	5,6%	8,2%
Ernström Finans AB	0	4 146 666	4 146 666	2,8%	1,8%
Morgan Stanley & Co Intl PLC	0	2 213 333	2 213 333	1,5%	0,9%
Försäkringsbolaget Avanza Pension	0	1 702 022	1 702 022	1,2%	0,7%
SEB Life International	0	1 500 000	1 500 000	1,0%	0,6%
Credit Agricole Suisse SA	0	1 333 333	1 333 333	0,9%	0,6%
Ribbskottet AB	0	1 300 000	1 300 000	0,9%	0,6%
Ålandsbanken AB	0	1 079 733	1 079 733	0,7%	0,5%
Totalt tio största aktieägarna	9 557 624	119 748 268	129 305 892	87,4%	91,6%
Övriga aktieägare	138 165	18 426 209	18 564 374	12,6%	8,4%
Totalt antal aktier	9 695 789	138 174 477	147 870 266	100,0%	100,0%

I Sverige är lägsta gränsen för anmälningspliktigt innehav (s.k. flaggning) fem procent av samtliga aktier eller röstetalet för samtliga aktier.

Marknadsnotering

Bolagets B-aktier är upptagna till handel på NASDAQ OMX Stockholm. Aktien handlas på Small Cap-listan under kortnamnet RABT B.

Euroclear-anslutning

Bolaget och dess aktier är anslutna till det elektroniska värdepapperssystemet, VP-systemet, med Euroclear Sweden som central värdepappersförvaltare och clearingorganisation (Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm). Aktierna är registrerade på person och inga aktiebrev har utfärdats eller kommer att utfärdas för de Nya Aktierna. A-aktierna har ISIN-kod SE0000143513 och B-aktierna har ISIN-kod SE0000143521.

Aktieägaravtal och budpliktsbud m.m.

Såvitt styrelsen känner till föreligger inte några aktieägaravtal eller andra överenskommelser mellan aktieägare i TransAtlantic som syftar till gemensamt inflytande över Bolaget. Styrelsen känner inte heller till några överenskommelser eller motsvarande som kan leda till att kontrollen över Bolaget förändras.

I september 2010 förvärvade TransAtlantic utestående andelar i joint venture-bolagen Trans Viking från Kistefos AS genom det helägda dotterbolaget

Viking Invest AS (tidigare Viking Supply Ships AS) mot betalning i egna aktier. I samband med transaktionen ingick Folke Patriksson – genom dotterbolagen Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter i Skärhamn AB (tillsammans "Enneff") – ett aktieägaravtal med Viking Invest AS avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. Aktieägaravtalet upphörde dock att gälla i augusti 2013 och ersattes av ett förköpsavtal, enligt vilket Viking Invest AS har förköpsrätt till Enneffs aktier i TransAtlantic för det fall Enneff önskar sälja dessa. Enligt förköpsavtalet har Viking Invest AS rätt att nominera styrelsens ordförande, medan Enneff har rätt att nominera dess vice ordförande.

Genom transaktionen i september 2010 blev Kistefoskoncernen majoritetsägare i TransAtlantic. Viking Invest AS erhöll dispens från Aktiemarknadsnämnden från den budplikt som annars skulle ha uppkommit i samband med transaktionen. Dispensbeslutet innebar att budplikt inträder om Viking Invest AS förvärvar ytterligare aktier i TransAtlantic och därigenom ökar sin röstandel i Bolaget. I samband med TransAtlantics företrädesemission hösten 2011 och vintern 2013 erhöll Viking Invest AS undantag från den budplikt som annars skulle ha uppkommit till följd av Viking Invest AS deltagande i företrädesemissionerna.

Den 3 mars 2014 meddelade Kistefos att man förvärvat ytterligare aktier i TransAtlantic och att budplikt därför uppkommit enligt villkoren för tidigare erhållna dispenser. Den 24 mars 2014 offentliggjorde Kistefos ett ovillkorat budpliktsbud till aktieägarna i TransAtlantic om förvärv av samtliga aktier, oavsett aktieslag, i TransAtlantic som inte innehas av Kistefos ("**Erbjudandet**"). Kistefos erbjöd 5,00 SEK kontant per aktie, vilket motsvarar det högsta pris som Kistefos betalat vid förvärv av aktier i TransAtlantic under den sexmånadersperiod som föregick Erbjudandet. Acceptfristen i Erbjudandet löpte från och med den 31 mars 2014 till och med den 28 april 2014. Den 29 april 2014 meddelade Kistefos att (i) aktieägare som tillsammans innehar 1 069 A-aktier och 6 837 270 B-aktier i TransAtlantic, vilket motsvarar 4,6 procent av kapitalet och 2,9 av rösterna i TransAtlantic, hade accepterat Erbjudandet vid acceptfristens utgång, (ii) att Kistefos även sedan budplikt uppkom den 3 mars 2014, förvärvat totalt 2 583 712 B-aktier i TransAtlantic, motsvarande cirka 1,7 procent av kapitalet och 1,1 procent av rösterna, utanför Erbjudandet (samt att Kistefos kan komma att förvärva ytterligare aktier i TransAtlantic på marknaden), och (iii) att Kistefos beslutat att förlänga acceptfristen i Erbjudandet till den 23 maj 2014 kl. 17.00.

Kistefos som per den 30 april 2014 innehar cirka 69,3 procent av kapitalet och cirka 62,5 procent av rösterna i TransAtlantic, har åtagit sig att teckna sin *pro rata*-andel i Nyemissionen (se även "Tecknings- och garantiåtagande" i avsnittet "Legala frågor och kompletterande information"). Kistefos har dessutom garanterat teckning av återstående del av Nyemissionen, dvs. de aktier som inte tecknas av övriga aktieägare med stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt, motsvarande cirka 30,7 procent av Nyemissionen. Kistefos kan, baserat på bolagets innehav per den 30 april 2014 och till följd av tecknings- respektive garantiåtagandet, komma att inneha högst cirka 74,4 procent av kapitalet och cirka 68,8 procent av rösterna i TransAtlantic.

Kistefos kan utöva ett betydande inflytande över Bolaget i frågor där aktieägarna har rösträtt. Kistefos kan genom sitt aktieinnehav rösta igenom flertalet förslag som läggs fram på bolagsstämma även om

övriga aktieägare inte ställer sig bakom förslaget (se "Ägare med betydande inflytande" i avsnittet "Riskfaktorer"). Kistefos kan på så sätt kunna utöva kontroll över TransAtlantic. Kontrollen begränsas emellertid av aktiebolagslagens bestämmelser. Som en följd av Kistefos åtagande att teckna aktier i Nyemissionen kan Kistefos komma att stärka sitt inflytande ytterligare i frågor där aktieägarna har rösträtt. Inflytande från mindre aktieägare riskerar därmed att begränsas ytterligare.

Utdelning och utdelningspolicy

Bolagets mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara minst 33 procent av den årliga nettovinsten. Detta är primärt inriktat på den operativa vinsten exklusive extraordinära poster och är satt i perspektivet att utdelningsmålet ställs i en balanserad relation till verksamhetens aktuella finansieringsbehov. Mot bakgrund av TransAtlantics resultat och rådande investeringsbehov har dock ingen utdelning lämnats för de senaste tre räkenskapsåren.

Beslut om vinstutdelning fattas av bolagsstämman. Utdelning utbetalas normalt som ett kontant belopp per aktie genom Euroclear, men kan även avse annat än kontanter (sakutdelning). Rätt till utdelning har den som vid av bolagsstämman fastställd avstämningsdag är registrerad som ägare i den av Euroclear Sweden förda aktieboken. Sådan avstämningsdag får inte infalla senare än dagen före nästkommande årsstämma. Om aktieägaren inte kan nå genom Euroclear Sweden kvarstår aktieägarens fordran på utdelningsbeloppet mot Bolaget och begränsas endast genom regler om preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Bolaget. Det föreligger inga restriktioner eller särskilda förfaranden enligt aktiebolagslagen eller TransAtlantics bolagsordning för utdelning till aktieägare bosatta utanför Sverige. Med undantag för eventuella begränsningar som följer av bank- och clearingsystem sker utbetalning på samma sätt som för aktieägare bosatta i Sverige. För aktieägare som inte är skatterättsligt hemmahörande i Sverige utgår dock normalt svensk kungömskatt, se vidare avsnittet "Vissa skattefrågor i Sverige".

Legala frågor och kompletterande information

Väsentliga avtal

Nedan följer en sammanfattning av väsentliga avtal som TransAtlantic ingått under de senaste två åren samt andra avtal som TransAtlantic ingått och som innehåller rättigheter eller förpliktelser som är av väsentlig betydelse för TransAtlantic (i båda fallen med undantag för avtal som ingåtts i den löpande affärsverksamheten).

Kundavtal

Viking Supply Ships

Efter att Sjöfartsverket beslutat att inte förlänga befraktningsavtalen för ankarhanteringsfartygen Tor Viking och Balder Viking, vilka avslutas efter första kvartalet 2014 respektive 2015, har Viking Supply Ships A/S ("VSS") ingått ett längre befraktningsavtal med ett större oljebolag avseende Tor Viking. Befraktningsavtalet gäller för säsongerna 2014 och 2015 i subarktiska farvatten med optioner om förlängning för 2016 och 2017 och avser support vid oljeborring (se även "Anchor Handling Tug Supply (AHTS)" i avsnittet "Marknad och verksamhet"). VSS har sedan tidigare utnyttjat sin rätt att avbryta befraktningsavtalet med Sjöfartsverket avseende fartyget Vidar Viking och istället ingått ett befraktningsavtal med Sakhalin Energy Investment Company Ltd fram till 1 december 2014, med möjlighet till förlängning ytterligare ett år. Då villkoren i befraktningsavtalen med Sjöfartsverket innebar krav på att fartygen alltid skulle vara tillgängliga under första kvartalet varje år för isbrytning möjliggjorde kontraktsavsluten att VSS kunde offerera fartygen på långtidskontrakt på global basis. VSS har vidare ingått avtal med Eni Norge AS avseende fartyget Njord Viking för verksamhet på den norska kontinentalsockeln fram till sommaren 2015 med option om förlängning för två perioder om ett år vardera. För ytterligare information om kontraktering av VSS fartygsflotta, se " Affärsområde Viking Supply Ships" i avsnittet "Marknad och verksamhet".

Industrial Shipping

Inom de segment som Industrial Shipping verkar (RoRo och container feeder) ingås många kundavtal på ettårsbasis även om kundavtal med längre avtals-tid förekommer. I många kundrelationer ingås inget kontrakt alls, utan kontrakt ingås för varje transport genom bokning och orderbekräftelse. Industrial Shippings verksamhet kännetecknas av stabila kundrelationer, vilka i viss utsträckning ger Industrial Shipping möjlighet att anpassa sig till större förändringar i kunders beteenden och preferenser. Till de större kunderna hör Stora Enso, Rautaruukki, Hapag Lloyd, MSC, Hamburg Süd, Rottneros, Bruhn, Metsä, SCA och Södra.

Kreditavtal

Koncernens befintliga lån är huvudsakligen hänförliga till finansiering för förvärv, eller byggnation, av fartyg. Sedvanliga rörelse- och förvärvskrediter förekommer, om än i något mindre utsträckning. Det är i första hand Koncernens operativa bolag som tagit upp lån. Bolaget bedömer att finansieringsvillkoren överlag får anses vara ingångna på för branschen marknadsmässiga villkor. Finansieringen säkerställs primärt genom pant i de fartyg som respektive lån finansierat samt av garantier från andra koncernbolag (i synnerhet moderbolagsgarantier (on-demand) från TransAtlantic).

I flertalet av Koncernens låneavtal finns åtaganden för såväl låntagare som borgensmän att rapportera och upprätthålla särskilda finansiella åtaganden (s.k. *financial covenants*). Koncernen har under 2013, men även historiskt, haft svårigheter att upprätthålla de kovenantnivåer som Koncernen åtagit sig. Genomgående är det räntetäckningskovenanter som Koncernen haft och har svårast att upprätthålla. Koncernen har mottagit waivers från samtliga parter avseende ett flertal kovenantbrott hänförliga till 2013. Det föreligger även en risk för fortsatta brott mot kovenantåtaganden under 2014. Koncernen är således även fortsättningsvis beroende av waivers från lån-

givarna för att inte riskera att bryta mot ingångna låneavtal. Se även "Finansieringsvillkor i låneavtal" i avsnittet "Riskfaktorer".

Leasingavtal

TransAtlantic hyr fartyg, byggnader och maskiner genom leasingavtal. Operationell leasing avser främst in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och timecharter-basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten inom Industrial Shipping avser inhyrning av två RoRo/sidoport-fartyg, TransWood och TransPine, samt bulkfartyget TransHawk på bareboat-basis med en återstående löptid om knappt två år. Vidare hyr TransAtlantic in papperstransportfartygen TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för Stora Enso. Avtalet har en återstående löptid om cirka sju år. Koncernen har rätt att lösa ut ovan nämnda fartyg under kontrakten. De mindre bulkfartygen TransBrillante, TransForza, TransLontano, TransRisoluto, TransDistinto, TransSonoro och TransVolante, som medföljde förvärvet av TransAtlantic Short Sea Bulk AB (tidigare Österströms International AB), är långtidsinhyrda på bareboat-basis, för närvarande med en återstående löptid om 10-12 år. Inom Viking Supply Ships är PSV-fartygen SBS Typhoon och Freya Viking, som medföljde vid förvärvet av Viking Supply Ships Ltd (tidigare SBS Marine (Holdings) Ltd), inhyrda på bareboat-basis som löper till april respektive augusti 2014. Kontrakten innebär möjlighet att förvärva dessa fartyg under perioden 2013 till 2014. I december 2012 ingick VSS ett s.k. sale and lease back-avtal avseende AHTS-fartyget Odin Viking. Återstående löptid på detta hyresavtal är cirka sju och ett halvt år. Finansiell leasing utgörs av hyra av containers och utrustning som används inom affärsområdet Industrial Shipping.

Förvärv och avyttringar

Förvärv av verksamhet från Merilinja

I december 2012 övertogs den finska containerlinjen Merilinjas verksamhet genom ett inkråmsförvärv. Väsentliga kundavtal som övertogs var bland annat med MSC och Bruhn. De två charterbefraktade fartygen som ingick i verksamheten och som övertogs i syfte att säkerställa fartygskapaciteten har återlämnats i enlighet med charterkontrakten och containerlinjen trafikeras nu av Koncernens egna eller inhyrda nuvarande tonnage.

Övriga avtal

TransAtlantic Shipping AB ("TransAtlantic Shipping") ingick den 22 augusti 2013 ett partneravtal med AtoB@C, enligt vilket TransAtlantic Shipping från och med den 1 september 2013 uppdrar åt AtoB@C att operera all kommersiell verksamhet inom TransAtlantic Shippings småbulksdivision. Avtalet innebär vidare att AtoB@C kommer att chartra in relevanta fartyg från TransAtlantic. Avtalet med AtoB@C har ingåtts för en längre tid och ska bestå så länge TransAtlantic Shipping har fartyg på timecharter hos AtoB@C.

Tecknings- och garantiåtagande

Kistefos⁷, som per den 30 april 2014 innehar aktier motsvarande cirka 69,3 procent av kapitalet och cirka 62,5 procent av rösterna i TransAtlantic, har åtagit sig att utnyttja sin primära företrädesrätt i Nyemissionen och därmed teckna Nya Aktier motsvarande sin ägarandel i Bolaget, dvs. motsvarande totalt 69,3 procent av Nyemissionen. Kistefos har även åtagit sig att, till och med avstämningsdagen för Nyemissionen (den 7 maj 2014), inte minska sitt innehav i Bolaget. Ingen ersättning utgår till Kistefos för detta teckningsåtagande.

Kistefos har, i tillägg till sitt teckningsåtagande, dessutom garanterat teckning av återstående del av Nyemissionen, dvs. de aktier som inte tecknas av övriga aktieägare med stöd av primär eller subsidiär företrädesrätt, till ett belopp om högst 45,4 MSEK, motsvarande högst cirka 30,7 procent av Nyemissionen. TransAtlantic ska för detta garantiåtagande erlägga ersättning om 1,5 procent av garanterat belopp, dvs. 0,7 MSEK. Tilldelning av aktier som tecknas i enlighet med garantiåtagandet sker i enlighet med de principer som beskrivs under "Teckning av aktier med subsidiär företrädesrätt och tilldelning" i avsnittet "Villkor och anvisningar".

Garantiåtagandet är villkorat av att TransAtlantics styrelse och bolagsstämman fattar de beslut som är nödvändiga för att genomföra Nyemissionen. Dessa villkor är uppfyllda i och med styrelsens nyemissionsbeslut den 19 mars 2014 samt bolagsstämmans godkännande därav den 23 april 2014.

⁷ Kistefos AS, Postboks 1253, 0111 Oslo.

Ej säkerställda åtaganden

Ovan nämnda tecknings- och garantiåtagande är inte säkerställda. Följaktligen finns det en risk att aktieägaren inte kommer att kunna uppfylla sina åtaganden. Se även "Ej säkerställa tecknings- och garantiåtagande" i avsnittet "Riskfaktorer".

Totalt åtagande

Sammantaget uppgår Kistefos tecknings- och garantiåtagande till 100 procent av Nyemissionen och ingicks i samband med styrelsens nyemissionsbeslut den 19 mars 2014.

Rättsliga förfaranden och skiljeförfaranden

TransAtlantic har inte varit part i något rättsligt förfarande eller skiljeförfarande (inklusive ännu icke avgjorda ärenden eller sådana TransAtlantic är medvetet om kan uppkomma) under de senaste tolv månaderna som har eller kan tänkas ha betydande effekt på TransAtlantics finansiella ställning eller lönsamhet. TransAtlantic har heller inte kännedom om några sådana förväntade rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden.

Transaktioner med närstående

Kistefos har via ett konsultavtal ställt management och finansiella tjänster till TransAtlantics förfogande för vilka ersättning om 12 MSEK utgått för perioden januari–december 2013, vilket inkluderat ersättning för VD Henning E. Jensen (och sedermera Tom Ruud).

TransAtlantic har till Viking Invest AS, helägt dotterbolag till Kistefos, erlagt en garantikommission om 822 TSEK som ersättning för garanti av den i december genomförda nyemissionen (garantikommission utgår till Kistefos även i samband med den förestående Nyemissionen, se "Tecknings- och garantiåtagande" ovan).

TransAtlantic innehar ett hyresavtal avseende ett containerfartyg, TransAlrek som ägs av ett tyskt partrederi, vari TransAtlantics vice styrelseordförande Folke Patriksson har ett ägarintresse via Enneff Rederi AB. Under 2013 uppgick årshyran till 12 MSEK. Avtalet är till marknadsmässiga villkor och löper till 2014 med en option för TransAtlantic att förlänga avtalet ytterligare två år.

TransAtlantic tog den 29 maj 2013 upp ett osäkrat lån till marknadsmässiga villkor om 17 MSEK från Viking Invest AS, som ägs till 100 procent av Kistefos. Lånet återbetalades i sin helhet tillsammans med räntan den 2 juli 2013.

Koncernbolaget Österströms Rederi AB (efter fusion numera TransAtlantic Short Sea Bulk AB), i egenskap av säljare, ingick den 17 juli 2013 ett avtal med Carl Johan Carlstedt avseende överlåtelse av samtliga aktier i Västerviks Logistik och Industri AB. Överlåtelsen är nu genomförd. Köparen är VD och styrelseledamot i nämnda bolag, vilket innebär att överlåtelsen omfattades av 16 kap. aktiebolagen (de s.k. Leo-reglerna) och därför förutsatte godkännande av bolagsstämman i TransAtlantic, vilket lämnades vid extra bolagsstämman den 5 november 2013. Köpskillingen för aktierna uppgick till 100 000 SEK. I samband med tillträdet lämnade säljaren ett ovillkorat aktieägartillskott om 416 295 SEK till Västerviks Logistik och Industri AB i syfte att återställa en skuld på motsvarande belopp. Avtalet innehåller en rätt för säljaren att erhålla tilläggsköpeskillning för det fall köparen vidare säljer aktierna före den 31 december 2014.

Koncernbolaget TransAtlantic AB ingick den 10 mars 2014 avtal om överlåtelse av aktierna i dotterbolaget Daugava Shipping Services SIA till dess verkställande direktör Felikss Delle till ett pris om 33 500 EUR. Försäljningen omfattas av de s.k. Leo-reglerna och godkändes av aktieägarna på TransAtlantics årsstämma den 23 april 2014.

TransAtlantic ingick den 21 mars 2014 även avtal om överlåtelse av aktierna i dotterbolaget TransAtlantic Spolka z.o.o till dess verkställande direktör och styrelseledamot Jarek Paslawski till ett pris om 50 000 polska zloty (cirka 12 000 EUR). Försäljningen omfattas av de s.k. Leo-reglerna och godkändes av aktieägarna på TransAtlantics årsstämma den 23 april 2014.

Folke Patriksson har under första kvartalet 2014 debiterat konsultarvode om cirka 65 000 SEK för tjänster utförda i samband med bolagets omstruktureringsprogram. Konsultarvodet har godkänts av bolagets styrelse och Patriksson deltog inte i detta beslut. Bolaget har under fjärde kvartalet 2013 avyttat en fastighet på Tjörn till ett av Folke Patrikssons delägt bolag till ett pris om 850 000 SEK. Priset base-

rades på ett medelvärde av två oberoende värderingar av fastigheten.

Inga närståendetransaktioner som enskilt eller tillsammans är väsentliga för Bolaget har ägt rum efter dagen för detta prospekt.

Rådgivare

Swedbank är finansiell rådgivare till Bolaget och emissionsinstitut i samband med Nyemissionen. Swedbank (samt till Swedbank närstående företag) har tillhandahållit, och kan i framtiden komma att tillhandahålla, olika bank-, finansiella, investerings-, kommersiella och andra tjänster åt TransAtlantic för vilka de erhållit, respektive kan komma att erhålla, ersättning. Swedbank samt vissa till banken närstående är dessutom långgivare och/eller förmedlare av lån beviljade till TransAtlantic.

Mannheimer Swartling Advokatbyrå är TransAtlantics legala rådgivare i samband med Nyemissionen. Mannheimer Swartling Advokatbyrå tillhandahåller löpande legal rådgivning åt TransAtlantic, men har i övrigt inga ekonomiska intressen i TransAtlantic.

Införlivande genom hänvisning m.m.

TransAtlantics finansiella rapporter för räkenskapsåret 2013 utgör en del av detta Prospekt och ska läsas som en del därav. Dessa finansiella rapporter återfinns i TransAtlantics årsredovisning för räkenskapsåret 2013 (där hänvisning görs till sidorna 18–52). TransAtlantics årsredovisning för räkenskapsåret 2013 har reviderats av Bolagets revisor och revisionsberättelsen är fogad till årsredovisningen.

Förutom TransAtlantics reviderade koncernredovisning för räkenskapsåret 2013 har ingen information i detta Prospekt granskats eller reviderats av Bolagets revisor.

Bolagets revisor, Ernst & Young AB, har i revisionsberättelsen för räkenskapsåret 2013 lämnat en upplysning av särskild betydelse enligt följande: " Utan att det påverkar vår slutsats ovan vill vi fästa uppmärksamheten på följande: Som framgår av årsredovisningen redovisar koncernen negativt resultat för perioden och likviditeten är ansträngd. Den underliggande resultatutvecklingen under 2013 har förbättrats jämfört med tidigare perioder men ej tillräckligt för att undvika brott mot lånevillkoren. De negativa resultaten har medfört att koncernen ej infriat de lånevillkor (covenants) som koncernen har med kre-

ditgivare. Koncernen har också erhållit s.k. waivers från motparter för de brott mot lånevillkoren som uppstått. Diskussioner förs också med banker om framtida finansieringsvillkor. Dessa förhållanden tyder på att det finns en osäkerhetsfaktor som kan leda till tvivel om förmågan att fortsätta verksamheten. Som också framgår av årsredovisningen har åtgärder genomförts för att förbättra lönsamheten. Ytterligare åtgärder har också beslutats vilka förväntas förbättra likviditeten på kort och lång sikt. Vidare framgår av årsredovisningen att styrelsen har föreslagit till kommande årsstämma att en nyemission skall genomföras vilken skall behandlas på årsstämman den 23 april 2014. Förutsatt att genomförda och planerade åtgärder utvecklas enligt plan, att kreditgivare även fortsättningsvis lämnar s.k. waivers för förväntade brott mot lånevillkor, samt att den planerade nyemissionen fullföljs föreligger enligt vår bedömning möjlighet att trygga likviditeten på kort- och medellång sikt".

Tillgängliga handlingar

Följande handlingar finns tillgängliga i elektronisk form på TransAtlantics hemsida, www.rabt.se. Kopior av handlingarna hålls också tillgängliga på TransAtlantics huvudkontor, Lindholmsallén 10 i Göteborg, under Prospektets giltighetstid (ordinarie kontorstid på vardagar)

- TransAtlantics bolagsordning.
- TransAtlantics koncernredovisning för räkenskapsåret 2013 (inklusive revisionsberättelse).

Vissa skattefrågor i Sverige

Nedan följer en sammanfattning av vissa skattekonsekvenser av Erbjudandet att teckna Nya Aktier till innehavare av aktier och teckningsrätter i Bolaget. Sammanfattningen gäller endast i Sverige obegränsat skattskyldiga fysiska personer och aktiebolag om inte annat anges. Sammanfattningen är baserad på gällande lagstiftning och är endast avsedd som allmän information. Sammanfattningen omfattar inte värdepapper som innehas av handelsbolag eller som innehas som lagertillgångar i näringsverksamhet. Vidare omfattas inte de särskilda reglerna för skattefri kapitalvinst (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) och utdelning i bolagssektorn som kan bli tillämpliga då aktieägare innehar aktier eller teckningsrätter som anses näringsbetingade. Inte heller omfattas de särskilda regler som kan bli tillämpliga på innehav i bolag som är eller tidigare har varit s.k. fåmansföretag eller på aktier som förvärvats med stöd av s.k. kvalificerade andelar i fåmansföretag. Sammanfattningen omfattar inte heller aktier eller andra delägarätter som förvaras på ett s.k. investeringsparkonto och som omfattas av särskilda regler om schablonbeskattning. Särskilda skatteregler gäller för vissa typer av skattskyldiga, exempelvis investmentföretag och försäkringsföretag. Beskattningen av varje enskild aktieägare beror på dennes speciella situation. Varje innehavare av aktier och teckningsrätter bör därför rådfråga en skatterådgivare för att få information om de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska regler och skatteavtal.

Fysiska personer

Kapitalvinstbeskattning

När marknadsnoterade aktier eller andra delägarätter, till exempel teckningsrätter, säljs eller på annat sätt avyttras kan en skattepliktig kapitalvinst eller en avdragsgill kapitalförlust uppstå. Kapitalvinster beskattas i inkomstslaget kapital med en skattesats om 30 procent. Kapitalvinsten eller kapitalförlusten beräknas normalt som skillnaden mellan försäljningsersättningen, efter avdrag för försäljningsutgifter, och omkostnadsbeloppet (för särskild information om omkostnadsbeloppet för teckningsrätter se "Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter" nedan). Omkostnadsbeloppet för alla delägarätter av samma slag och sort beräknas gemensamt med tillämpning av genomsnittsmetoden. Det bör noteras att BTA (betalda tecknade aktier) därvid inte anses vara av samma slag och sort som de aktier vilka berättigade till företräde i Nyemissionen förrän beslutet om företrädesemission registrerats vid Bolagsverket.

Vid försäljning av marknadsnoterade aktier, som till exempel aktier i Bolaget, får omkostnadsbeloppet alternativt bestämmas enligt schablonmetoden till 20 procent av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter.

Kapitalförluster på marknadsnoterade aktier och andra marknadsnoterade delägarätter är fullt ut

avdragsgilla mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra marknadsnoterade delägarätter, förutom andelar i värdepappersfonder eller specialfonder som endast innehåller svenska fordringsrätter, så kallade räntefonder. Kapitalförluster på aktier eller andra delägarätter som inte kan kvittas på detta sätt får dras av med upp till 70 procent mot övriga inkomster i inkomstslaget kapital. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges skattereduktion mot kommunal och statlig inkomstskatt samt fastighetsskatt och kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion medges med 30 procent av den del av underskottet som inte överstiger 100 000 SEK och 21 procent av resterande del. Ett sådant underskott kan inte sparas till senare beskattningsår.

Skatt på utdelning

För privatpersoner beskattas utdelning i inkomstslaget kapital med en skattesats om 30 procent. För fysiska personer som är bosatta i Sverige innehålls normalt preliminärskatt avseende utdelning med 30 procent. Den preliminära skatten innehålls av Euroclear, eller när det gäller förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren.

Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Utnyttjande av teckningsrätter utlöser ingen beskattning. Anskaffningsutgiften för en aktie utgörs av emissionskursen. Om teckningsrätter som utnyttjas för teckning av aktier förvärvats genom köp eller på

liknande sätt (det vill säga som inte har erhållits baserat på innehav av befintliga aktier) får teckningsrätternas omkostnadsbelopp beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

För aktieägare som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att delta i Nyemissionen och avyttrar sina teckningsrätter beräknas en kapitalvinst eller kapitalförlust. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen ska således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt utgör vederlaget anskaffningsutgift. Schablonmetoden får användas vid avyttring av marknadsnoterade teckningsrätter i detta fall.

En teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

Aktiebolag

Skatt på kapitalvinster och utdelning

För ett aktiebolag beskattas alla inkomster, inklusive skattepliktig kapitalvinst och utdelning, i inkomstslaget näringsverksamhet med 22 procent. Kapitalvinster och kapitalförluster beräknas på samma sätt som beskrivits ovan avseende fysiska personer. Avdragsgilla kapitalförluster på aktier eller andra delägarätter får endast dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på sådana värdepapper. En sådan kapitalförlust kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster i bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger mellan bolagen. En kapitalförlust som inte kan utnyttjas ett visst år får sparas och kvittas mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra delägarätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden.

Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Utnyttjande av teckningsrätter utlöser ingen beskattning. Anskaffningsutgiften för en aktie utgörs av emissionskursen. Om teckningsrätter som utnyttjas för teckning av aktier förvärvats genom köp eller på liknande sätt (det vill säga som inte har erhållits baserat på innehav av befintliga aktier) får tecknings-

rätternas omkostnadsbelopp beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

För aktieägare som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att delta i Nyemissionen och avyttrar sina teckningsrätter beräknas en kapitalvinst eller kapitalförlust. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen ska således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt utgör vederlaget anskaffningsutgift. Schablonmetoden får användas vid avyttring av marknadsnoterade teckningsrätter i detta fall.

En teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

Särskilda skattefrågor för innehavare av aktier och teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige

Kupongskatt

För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som erhåller utdelning på aktier i ett svenskt aktiebolag uttas normalt svensk kupongskatt. Skattesatsen är 30 procent. Skattesatsen är dock i allmänhet reducerad genom skatteavtal som Sverige ingått med andra länder för undvikande av dubbelbeskattning. Flertalet av Sveriges skatteavtal möjliggör nedsättning av den svenska skatten till avtalets skattesats direkt vid utdelningstillfället om erforderliga uppgifter om den utdelningsberättigade föreligger. I Sverige verkställs avdraget för kupongskatt normalt av Euroclear, eller beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Erhållandet av teckningsrätter utlöser ingen skyldighet att erlagga kupongskatt.

I de fall 30 procent kupongskatt innehållits vid utbetalning till en person som har rätt att beskattas enligt en lägre skattesats eller för mycket kupongskatt annars innehållits, kan återbetalning begäras hos Skatteverket före utgången av det femte kalenderåret efter utdelningen.

Kapitalvinstbeskattning

Innehavare av aktier och teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige och vars innehav inte är hänförligt till ett fast driftställe i Sverige kapitalvinstbeskattas normalt inte i Sverige vid avyttring av sådana värdepapper. Innehavarna kan emellertid bli föremål för beskattning i sin hemviststat. Enligt en särskild skatteregel kan emellertid fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige bli föremål för svensk beskattning vid försäljning av vissa värdepapper (såsom aktier, BTA och teckningsrätter) om de vid något tillfälle under avyttringsåret eller något av de tio föregående kalenderåren har varit bosatta eller stadigvarande vistats i Sverige. Tillämpligheten av denna regel kan begränsas av skatteavtal mellan Sverige och andra länder.

Överlåtelsebegränsningar

Tilldelningen av teckningsrätter och Erbjudandet till personer som bor eller är medborgare i andra länder än Sverige kan påverkas av lagstiftningen i sådana jurisdiktioner. Investerare bör anlita professionella rådgivare för att bedöma om det erfordras myndighets- eller andra tillstånd eller om andra formella krav måste iaktas för att de ska kunna utnyttja teckningsrätter eller teckna Nya Aktier utan stöd av teckningsrätter.

Allmänt

TransAtlantic har inte vidtagit och kommer inte att vidta några åtgärder för att tillåta ett erbjudande till allmänheten av Nya Aktier (genom utnyttjande av teckningsrätter eller på annat sätt) i några andra jurisdiktioner än Sverige. Mottagande av detta Prospekt utgör inte något erbjudande i jurisdiktioner där det skulle vara otillåtet att lämna ett erbjudande och, om så är fallet, är detta Prospekt endast avsett i informationssyfte och får inte kopieras eller vidarebefordras.

Utöver vad som anges i detta Prospekt ska en investerare som mottar en kopia av Prospektet i någon annan jurisdiktion än Sverige inte betrakta Prospektet som en inbjudan eller ett erbjudande. Investeraren får inte heller under några omständigheter handla med teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier som tilldelas eller erbjuds i Erbjudandet ("**Värdepapper**"), såvida inte en sådan inbjudan eller ett sådant erbjudande lagligen kan lämnas till investeraren, eller Värdepapperna lagligen kan handlas utan att krav på registrering eller andra legala krav uppfylls, i den berörda jurisdiktionen.

En investerare som mottar en kopia av detta Prospekt bör följaktligen inte skicka eller på annat sätt distribuera Prospektet, och inte heller överlåta Värdepapperna, till någon person eller i eller till någon jurisdiktion där det kan innebära en överträdelse av lokal värdepapperslagstiftning eller lokala föreskrifter. Om en investerare vidarebefordrar Prospektet till någon sådan jurisdiktion (oavsett om det sker enligt avtal, lagkrav eller av annan anledning) ska investeraren göra mottagaren uppmärksam på innehållet i detta avsnitt. Om inte annat uttryckligen framgår av detta Prospekt gäller följande:

- Värdepapper som tilldelas respektive erbjuds i Erbjudandet får inte erbjudas, tecknas, säljas eller överföras, direkt eller indirekt, i eller till USA,

Australien, Hongkong, Kanada, Japan, Nya Zeeland, Sydafrika eller annan jurisdiktion där det inte är tillåtet att erbjuda Värdepapperna eller där sådan handling skulle förutsätta ytterligare prospekt, registrering eller andra åtgärder utöver vad som följer av svensk lag ("**Obehöriga Jurisdiktioner**");

- Prospektet får inte skickas till någon person i någon Obehörig Jurisdiktion; samt
- tilldelningen av teckningsrätter på ett värdepapperskonto som tillhör en aktieägare eller annan person i en Obehörig Jurisdiktion eller en medborgare i en Obehörig Jurisdiktion ("**Obehöriga Personer**") utgör inte ett erbjudande av Nya Aktier till sådan person och Obehöriga Personer får inte utnyttja teckningsrätter.

Om en investerare tecknar, mottar, överför, handlar eller på annat sätt genomför transaktioner med Värdepapper kommer sådan investerare anses ha lämnat eller, i vissa fall, bli ombedd att lämna, bland annat följande utfästelser och garantier till TransAtlantic och dess uppdragstagare (såvida inte TransAtlantic avstår från detta krav):

- att investeraren inte befinner sig i någon Obehörig Jurisdiktion;
- att investeraren inte är en Obehörig Person;
- att investeraren inte agerar och inte har agerat på uppdrag av, eller till förmån för, en Obehörig Person;
- att investeraren – såvida denne inte är en befintlig aktieägare och en s.k. *qualified institutional buyer* enligt definitionen i, och i enlighet med, Rule 144A under United States Securities Act från 1933 ("**Securities Act**") – befinner sig utanför USA och att eventuella personer som denne agerar på uppdrag av, eller till förmån för, på icke-diskretionär grund befinner sig utanför USA samt att investeraren och eventuella sådana andra per-

soner vid förvärvet kommer att befinna sig utanför USA;

- att investeraren är införstådd med att Värdepappererna varken har eller kommer att registreras enligt Securities Act och att de inte får erbjudas, tecknas, utnyttjas, pantsättas, säljas, återförsäljas, tilldelas, levereras eller på annat sätt överföras inom USA, eller på uppdrag av eller till förmån för personer som befinner sig i USA, förutom enligt ett undantag från, eller genom en transaktion som inte är föremål för, registrering enligt Securities Act; och
- att investeraren lagligen får erbjudas, utnyttja, teckna och mottaga Värdepapper i den jurisdiktion där vederbörande är bosatt eller för närvarande befinner sig.

TransAtlantic och dess uppdragstagare kommer att förlita sig på investerarens utfästelser och garantier. Tillhandahållande av felaktig information eller efterföljande överträdelse av dessa utfästelser och garantier kan medföra skadeståndsskyldighet för investeraren.

Om en person agerar på uppdrag av en innehavare av teckningsrätter (till exempel som förvaltare, förmyndare eller god man) ska sådan person lämna TransAtlantic ovan nämnda utfästelser och garantier såvitt avser utnyttjande av teckningsrätter för innehavarens räkning. Om sådan person inte lämnar eller inte kan lämna ovan nämnda utfästelser och garantier, är TransAtlantic inte skyldigt att verkställa någon tilldelning av Värdepapper till sådan person eller den person på vars uppdrag denne agerar.

Med beaktande av de särskilda restriktioner som redovisas nedan är investerare (inklusive deras förvaltare, förmyndare och gode män) som befinner sig utanför Sverige samt vill utnyttja, handla med eller teckna Värdepapper själva ansvariga för att tillämplig lagstiftning i relevanta jurisdiktioner följs fullt ut, inklusive inhämtande av eventuella erforderliga myndighets- eller andra tillstånd, iakttagande av eventuell annan formalia samt erläggande av eventuella skatter i sådana jurisdiktioner.

Informationen i detta avsnitt är endast avsedd som en allmän vägledning. Råder det tvivel om en investerare har rätt att utnyttja teckningsrätter eller teckna bör investeraren omgående anlita professionella rådgivare.

Såvitt avser aktieägare som på avstämningsdagen den 7 maj 2013 innehar aktier i Bolaget genom förvaltare kommer teckningsrätter initialt att utbokas till respektive förvaltare för sådana aktieägares räkning. Förvaltare får inte utnyttja teckningsrätter på uppdrag av person som befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion eller på uppdrag av någon Obehörig Person och kan avkrävas intyg om detta i samband med att teckningsrätter utnyttjas.

Med vissa undantag får förvaltare inte skicka Prospektet eller annan information om Erbjudandet till någon Obehörig Jurisdiktion eller Obehörig Person. Utbokning av teckningsrätter till personer i Obehöriga Jurisdiktioner eller Obehöriga Personer utgör inget erbjudande av Värdepapper till sådana personer. Förvaltare, till exempel banker och fondkommissionärer samt andra finansiella mellanhänder, med innehav för Obehöriga Personers räkning kan överväga att sälja en del eller samtliga teckningsrätter för dessa personers räkning i den utsträckning som detta är tillåtet enligt överenskommelse med dessa personer och tillämplig lag samt överföra nettolikviden till dessa personers konton.

Med vissa undantag kommer instruktioner om teckning som skickats från eller poststämplat i någon Obehörig Jurisdiktion att anses vara ogiltiga och Värdepapper kommer inte att levereras till mottagare i Obehöriga Jurisdiktioner. TransAtlantic förbehåller sig rätten att bortse från eller häva teckning som sker på uppdrag av personer som uppgett adress i en Obehörig Jurisdiktion för teckning eller leverans av Värdepapper, som inte kan utfästa eller garantera att de inte befinner sig i någon Obehörig Jurisdiktion och inte är en Obehörig Person, som inte agerar på diskretionär grund för sådana personers räkning eller som TransAtlantic eller dess uppdragstagare uppfattar har undertecknat sin instruktion om teckning i, eller avsänt den från, en Obehörig Jurisdiktion. Vidare förbehåller sig TransAtlantic rätten att efter eget bestämmande ogiltigförklara utnyttjande eller påstått utnyttjande av teckningsrätter som förefaller har genomförts, verkställts eller avsänts på ett sätt som kan inbegripa en överträdelse eller ett åsidosättande av lagar eller föreskrifter i någon jurisdiktion.

Oaktat vad som i övrigt föreskrivs i detta Prospekt förbehåller sig TransAtlantic rätten att tillåta en innehavare att utnyttja teckningsrätter om TransAtlantic efter eget bestämmande bedömer att transaktion-

en ifråga är undantagen från, eller inte föremål för, de lagar eller föreskrifter som föranleder de aktuella restriktionerna. Tillämpliga undantag i vissa jurisdiktioner beskrivs nedan. I dessa fall åtar sig TransAtlantic inget ansvar för eventuella åtgärder som innehavaren vidtar eller för konsekvenser som denne kan förorsakas genom att TransAtlantic tillåter innehavarens utnyttjande av teckningsrätter.

Varken TransAtlantic eller någon företrädare respektive rådgivare lämnar någon utfästelse gentemot någon mottagare, tecknare eller förvärvare av Värdepapper avseende lagenligheten av sådana personers investeringar i Värdepapper i förhållande till tillämpliga lagar. Varje investerare bör anlita sina egna rådgivare och göra en oberoende bedömning av de rättsliga, skattemässiga, affärsmässiga, ekonomiska och övriga följderna av en teckning eller ett förvärv av Värdepapper.

En investering i Värdepapper är förenat med risker. Se avsnittet "Riskfaktorer" för en redogörelse för vissa risker som bör beaktas av potentiella investerare inför en investering i Värdepapper.

USA

Värdepapperna har inte registrerats, och kommer inte att registreras, enligt Securities Act eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får inte erbjudas, tecknas, utnyttjas, pantsättas, säljas, upptas, återförsäljas, tilldelas, levereras eller på annat sätt överföras, direkt eller indirekt, inom USA, förutom enligt ett tillämpligt undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act och i enlighet med värdepapperslagstiftningen i relevant delstat eller annan jurisdiktion i USA. Värdepapperna erbjuds utanför USA med stöd av Regulation S under Securities Act. Eventuellt erbjudande av Värdepapper i USA kommer endast att lämnas till ett begränsat antal befintliga aktieägare som (i) bedöms vara *qualified institutional buyers* enligt definitionen i Rule 144A under Securities Act ("**QIB**") i enlighet med ett undantag från registrering enligt Securities Act i en transaktion som inte utgör ett erbjudande till allmänheten, och (ii) har undertecknat och skickat ett så kallat *investor letter*, godtagbart till form och innehåll, till TransAtlantic.

Följaktligen kommer detta dokument, med vissa begränsade undantag, inte att skickas till, och inga teckningsrätter tilldelas, någon aktieägare med

adress i USA. Dessutom förbehåller sig TransAtlantic rätten att bortse från instruktioner avseende Värdepapper från, eller på uppdrag av, innehavare av VP-konton med adress i USA.

Fram till 40 dagar efter Erbjudandets påbörjande kan ett erbjudande, en försäljning eller överlåtelse av Värdepapper inom USA som genomförs av en värdepappershandlare (oavsett om denne deltar i Erbjudandet) innebära ett åsidosättande av registreringskraven i Securities Act.

Värdepapperna har varken godkänts eller underkänts av amerikanska Securities and Exchange Commission (SEC), någon delstatlig värdepappersmyndighet eller annan myndighet i USA. Inte heller har någon sådan myndighet bedömt eller uttalat sig om Erbjudandet respektive riktigheten och tillförlitligheten av detta dokument. Att påstå motsatsen är en brottslig handling i USA.

Genom att ta emot detta Prospekt eller genom att teckna Värdepapper kommer varje person till vilken Värdepapper distribueras, erbjuds eller försäljs inom USA anses ha utfäst och godkänt, för egen räkning och för eventuella investerare åt vilka personen tecknar Värdepapper, bland annat att:

- vederbörande är en befintlig aktieägare och en QIB; och
- Värdepapperna inte har erbjudits vederbörande av TransAtlantic genom någon form av "*general solicitation*" eller "*general advertising*" (i den mening som avses i Regulation D under Securities Act).

Genom att teckna eller förvärva Värdepapper kommer varje person till vilken Värdepapper distribueras, erbjuds eller försäljs utanför USA anses ha utfäst och godkänt, för egen räkning och för eventuella investerare åt vilka personen tecknar Värdepapper, att:

- vederbörande erhåller Värdepapperna från TransAtlantic genom en "*offshore transaction*" enligt definitionen i Regulation S under Securities Act; och
- Värdepapperna inte har erbjudits vederbörande av TransAtlantic genom någon form av "*directed selling efforts*" enligt definitionen i Regulation S under Securities Act.

EES

Inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ("EES") lämnas inget erbjudande till allmänheten av Värdepapper i andra länder än Sverige. I andra medlemsländer i EES som har implementerat Prospektdirektivet kan ett erbjudande av Värdepapper endast lämnas till "kvalificerade investerare" enligt definitionen i artikel 2.1 e) i Prospektdirektivet eller under andra förhållanden som inte föranleder krav på att TransAtlantic offentliggör ett prospekt i aktuellt medlemsland enligt artikel 3 i Prospektdirektivet. Varje mottagare av detta Prospekt kommer att anses ha utfäst och garanterat att de varken har eller kommer att lämna något erbjudande till allmänheten i något medlemsland i EES.

Med uttrycket "erbjudande till allmänheten" avses definitionen i Artikel 2.1 d) i Prospektdirektivet. Med "Prospektdirektivet" avses Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/71/EG samt varje relevant implementeringsåtgärd (inklusive åtgärd för implementering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/73/EU om ändring av prospektdirektivet m.m.) i aktuellt medlemsland.

Andra jurisdiktioner

Värdepapperna har inte registrerats, och kommer inte att registreras, i Australien, Hongkong, Japan, Kanada, Nya Zeeland, Sydafrika eller någon annan jurisdiktion utanför Sverige och får därför inte erbjudas, tecknas, utnyttjas, pantsättas, säljas, återförsäljas, levereras, direkt eller indirekt, i eller till någon sådan jurisdiktion annat än i sådana undantagsfall som inte skulle kräva prospekt enligt tillämpliga lagar och regler i sådan jurisdiktion.

Ordlista

AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Ships:

Kombinationsfartyg verksamma inom offshore-marknaden, avsedda för ankarhantering, bogsering och transport av förnödenheter.

Bareboat-charter:

Uthyrning av fartyg utan manskap till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Befraktaren bär i princip alla driftskostnader.

Befraktare:

En lastägare eller den som hyr fartyget.

Bulkfartyg:

Fartyg för transport av oemballerade varor i stora kvantiteter såsom kol, malm och spannmål.

Bunker:

Benämning på fartygets drivmedel, det vill säga den olja som används i fartygets maskineri.

Dödviktston (DWT):

Vikten av den last, bunkers och lös utrustning som ett fartyg kan bära.

Feedertrafik:

Matartrafik med mindre fartyg till hamnar där omlastning sker till större fartyg.

HSEQ-policy:

Hälsa-, säkerhet-, miljö- och kvalitetspolicy.

IMO:

International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation.

ISM-koden (International Safety Management):

De regler för kvalitet och säkerhet som stipulerats av IMO för världshandelsflottan. Certifiering enligt ISM-koden sker hos den nationella sjöfartsmyndigheten som i Sverige är Sjöfartsverket.

ISO:

International Standards Organisation.

Joint Venture:

Affärsverksamhet, som bedrivs av två eller flera företag tillsammans, med gemensamt risktagande.

MRM:

Maritime Resource Management.

Offshore:

Samlingsnamn för industriverksamhet kring olje- och gasutvinning till havs.

PSV:

Platform Supply Vessels.

Rater:

Frakt- och transportpriser.

RoRo-fartyg (Roll on Roll off):

Fartyg där lasten körs ombord via en eller flera ramper i fartyget.

SECA:

SOx Emission Control Areas.

Ship Management:

Samtliga tjänster som behövs för ett fartygs drift, inklusive bemanning.

Spotmarknad:

Den del av befракtningsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resor i motsats till långtidskontrakt.

Supplyfartyg:

Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

Taxlease:

Kostnadsmässigt fördelaktig struktur för att leasa exempelvis fartyg.

Timecharter (T/C):

Uthyrning av ett fartyg till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Redaren bär alla driftskostnader utom bunkers och hamnavgifter.

Adresser

Huvudkontor

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Besöksadress

Lindholmsallén 10

Postadress

Box 8809

402 71 Göteborg

Tel: 031-763 23 00

Finansiell rådgivare

Swedbank AB (publ)

Besöksadress

Brunkebergstorg 8

Postadress

105 34 Stockholm

Tel: 08-585 900 00

Legal rådgivare

Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB

Besöksadress

Östra Hamngatan 16

Postadress

Box 2235

404 14 Göteborg

Tel: 031-335 16 00

Revisor

Ernst & Young AB

Besöksadress

Jakobsbergsgatan 24

Postadress

Box 7850

103 99 Stockholm

Tel: 08-520 590 00

Central värdepappersförvarare

Euroclear Sweden AB

Besöksadress

Klarabergsviadukten 63

Postadress

Box 191

101 23 Stockholm

Tel: 08-402 90 00