



CNS Systems™

INFORMATIONSMEMORANDUM

November 2019

Detta Memorandum har upprättats i informationssyfte av styrelsen för SARSYS-ASFT AB (publ) den 15 november 2019 mot bakgrund av den tecknade avsiktsförklaringen (LOI) om att förvärva verksamheten i C.N.S. Systems AB (C.N.S.) och dess dotterbolag.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OBSERVANDUM

- 1.1 ANSVARSFÖRSÄKRAN
- 1.2 FRAMTIDSINRIKTADE UTTALANDEN OCH MARKNADSINFORMATION
- 1.3 REGELVERK

2. SARSYS-ASFT:S VD HAR ORDET

3. BAKGRUND

- 3.1 C.N.S. MED DOTTERBOLAG
- 3.2 AVSIKTSFÖRKLARING

4. PRODUKT OCH VERKSAMHET

- 4.1 AFFÄRSOMRÅDE MARITIME
- 4.2 AFFÄRSOMRÅDE AVIATION

5. RISKFAKTORER

- 5.1 MARKNAD OCH REGELVERK
- 5.2 LEGALA RISKER
- 5.3 ANSTÄLLDA OCH NYCKELPERSONER
- 5.4 SEKRETESS
- 5.5 BEROENDE AV SAMARBETSPARTNERS
- 5.6 BEROENDE AV KUND OCH LEVERANTÖR
- 5.7 IMMATERIELLA RÄTTIGHETER
- 5.8 RÄTTSLIGA FÖRFARANDEN OCH SKILJEFÖRFARANDEN
- 5.9 VALUTARISK (HBAB)
- 5.10 FÖRVÄRVSRELATERADE RISKER

6. RÄKENSKAPER

- 6.1 UTVECKLING 2017-2019
- 6.2 C.N.S. SYSTEMS AB - RESULTATSAMMANSTÄLLNING 2017-2019
- 6.3 PROGNOSE C.N.S. SYSTEMS AB 2019
- 6.4 PROGNOSE ICAN GROUP 2019

7. ORDLISTA

1. OBSERVANDUM

Detta Memorandum har upprättats i informationssyfte av styrelsen i SAR-SYS-ASFT AB (publ), organisationsnummer 556557-7854 mot bakgrund av att bolaget tecknat avsiktsförklaring (LOI) om att förvärva verksamheten i C.N.S. Systems AB, Linköping, (C.N.S.), organisationsnummer 556580-5297. Förvärvet omfattar även verksamheterna i dotterbolagen International Communications and Navigations Ltd, St. John's, Kanada (ICAN Ltd) och International Communications and Navigation Inc, Dallas, USA, (ICAN Inc).

1.1 ANSVARFÖRSÄKRAN

Memorandumet beskriver verksamheten i C.N.S. och dotterbolag och bygger på information som tillhandahållits av C.N.S.. Styrelsen för C.N.S. är ansvarig för denna information och försäkrar att de har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna, så vitt de vet, överensstämmer med faktiska förhållanden och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd. Bolagets revisor har inte granskat eller reviderat någon information i memorandumet.

1.2 FRAMTIDSINRIKTADE UTTALANDEN OCH MARKNADS- INFORMATION

Uttalanden om framtidsutsikter är baserade på nuvarande marknadsförhållanden, planer och bedömningar liksom bedömningar av allmänna omvärldsfaktorer. Läsaren bör dock vara uppmärksam på att även om styrelsen är av uppfattningen att ifrågavarande uttalanden är väl genomarbetade, är dessa, precis som alla framtidsbedömningar, baserade på såväl fakta som antaganden. Memorandumet innehåller även viss information från tredje part. Bolaget har inhämtat denna information från ett flertal olika utomstående källor, exempelvis officiella statistikorgan och branschrapporter.

1.3 REGELVERK

Detta Memorandum utgör ej ett Prospekt enligt Lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument (LHF) och har därför inte granskats och registrerats av Finansinspektionen (FI). Memorandumet är undantaget prospektskyldighet enligt Lagen om Handel med Finansiella instrument (1991:980), 2 kap 4§ p5. Grunden för undantaget är att detta Memorandum har upprättats enkom i informationssyfte och därför innehåller detta memorandum inget erbjudande till allmänheten.

2. SARSYS-ASFT:S VD HAR ORDET



*Att förvärva bolag är enkelt.
Att förvärva ett bra bolag är svårt.
Att förvärva rätt bolag är mycket svårt.*

Vi på SARSYS-ASFT fick information om att C.N.S. Systems var till salu under hösten 2018. Vårt första intryck av verksamheten var mer jaha än jubel. Det var inte förrän sent på våren i år som undertecknad och vår ordförande Stefan Nordström vid ett besök hos C.N.S. i Linköping riktigt fick upp ögonen för bolaget och dess potential som en del av vår produktkorg.

C.N.S. transponderprodukter riktar sig i första hand till den maritima sektorn. Här finns mycket stora och betydelsefulla kunder runt om i världen. Dotterbolaget International Communications and Navigations Ltd (ICAN) uppe i Kanada arbetar med mjukvaruutveckling. Bolaget har flera betydelsefulla kunder som US Coast Gard & Navy och Canadian Coast Gard & Navy. Verksamheten riktar sig till både civila och militära kunder.

C.N.S. stora produktportfölj omfattar system som är utvecklade för marknadssegmentet Aviation, dvs. flygsektorn. Det handlar om transpondersystem för övervakning av flygplatsernas fordonsflottor (Fleet Management System), och Air Traffic Control (ATC). Fleet Management Systemen finns idag hos ett antal konkurrerande företag med utrustning från "Clas Ohlson-standard" upp till relativt avancerade

system. C.N.S. är dock ensamma i världen att kunna erbjuda transponders som uppfyller den högsta standarden, VDL-4. Dessa produkter säljs till olika kundsegment men ännu inte i någon stor omfattning till internationella flygplatser. C.N.S. Systems har inte haft resurser att satsat på den mycket svårpenetrerande flygplatssektorn.

SARSYS-ASFT ser kopplingen mot just flygplatser som en "rising star". FN:s flygsäkerhetsmyndighet ICAO har satt upp helt nya regler från och med år 2022 för alla flygplatser. Det nya regelverket innebär att samtliga fordon, som kan komma in på flygplatsens manöverområde (start & landningsbanor) ska vara försedda med transpondersystem. Flygplatsledningen måste ha koll på dessa fordon i realtid, dvs. hela tiden dygnet runt. De vanligast olyckorna på en flygplats är kollisioner mellan fordon och mellan fordon och flygplan.

Flygplatssektorn är SARSYS-ASFT:s hemmaplan. Där har vi drygt tusen mätfordon på ungefär femhundra flygplatser i 100 olika länder runt jorden. Vi är sedan snart 30 år etablerade och välkända inom sektorn. Efter ett besök hos Heathrow i London konstaterades att denna flygplats hade över 250 fordon som måste

förses med ett transpondersystem enligt ICAOs nya direktiv. Ett sådant system kostar komplett i storleksordningen 10 till 15 miljoner kronor i hårdvara. Till det tillkommande licenser och serviceavtal.

C.N.S. Aviation-system är av mycket hög kvalitet. Systemen är krypterade och följer VDL-4 standard. Med andra ord en "high end" produkt med högsta tänkbara säkerhet. Denna höga säkerhetsnivå bör passa flygplatskunderna väl.

Med en regelverksstyrd efterfrågan och med SARSYS-ASFT:s etablerade personliga kontakter på i vart fall 500 flygplatser kan vi bara se positivt på den potential, som förvärvet av C.N.S. Systems verksamhet ger oss. Ett förvärv innebär även att vi tar ytterligare steg mot att bli en systemleverantör med löpande abonnemangsinträder.

På de följande sidorna försöker vi presentera C.N.S. lite mera ingående.

På den utlysta extra bolagsstämman den 30 november kommer C.N.S. Systems med dotterbolag att presenteras av undertecknad. Förhoppningsvis har vi både Stefan Nilsson och Petter Lundström, VD respektive styrelseledamot i C.N.S. på plats för att svara på frågor.

Välkomna

SARSYS-ASFT AB (publ)

Fredrik Graflind
VD

C.N.S. Systems AB (C.N.S.) med dotterbolag, verkar på den globala sjöfarts- och aviationsmarknaden med specifik expertis inom kommunikation, navigering och övervakning av trafik.

- Affärsområde Maritime omfattar kompletta system för landbaserad, skeppsburen och luftburen verksamhet.*
- Affärsområde Aviation omfattar kommunikation och applikationer för hantering av flygtrafik, flygplatser och helikoptrar.*

C.N.S. har en lång och omfattande erfarenhet av utveckling, marknadsföring, entreprenad och projektledning av maritimea- och aviationssystem. Produkterna är pålitliga, baserade på den senaste tekniken och tillverkade enligt strikta kvalitetsstandarder.

3. BAKGRUND

I ett pressmeddelande den 2 oktober 2019 informerades att SARYS-ASFT AB (publ) tecknat avsiktsförklaring (LOI) om att förvärva verksamheten i C.N.S. Systems AB, Linköping, (C.N.S.). Förvärvet omfattar även verksamheterna i dotterbolagen International Communications and Navigations Ltd, St. John's, Kanada (ICAN Ltd) och International Communications and Navigation Inc, Dallas, USA, (ICAN Inc).

Förvärvet motiveras av att det föreligger stora synergieffekter mellan SARYS-ASFT:s och C.N.S. produkter och kunder. SARYS-ASFT är internationellt ledande inom flygsäkerhet. Bolaget utvecklar, tillverkar och säljer friktions- och vädermätutrustning till såväl flygplatser som vägoperatörer på den globala marknaden. C.N.S. har sedan drygt 20 år utvecklat, producerat och levererat produkter över hela världen. Den avancerade produktportföljen (både hårdvara och programvara) möter de funktionskrav som beslutats av FN organisationerna ICAO och IMO och har genomgått nödvändiga certifieringar. Kundsegmentet återfinns inom affärsområdena Aviation och Maritime. Det är huvudsakligen statliga kunder och myndigheter men även större företag med kunder inom bland annat försvar och kustbevakning.

3.1 C.N.S. MED DOTTERBOLAG

Bolaget C.N.S. Systems AB bildades av entreprenörer med lång erfarenhet av utveckling, marknadsföring och projektledning inom den svenska högteknologiska aviationsindustrin. Firman registrerades den 2 december 1999 med säte i Linköping. C.N.S. har allt sedan dess varit verksam genom marknadsföring, försäljning, utveckling och produktion av kommunikationssystem, navigationssystem

och övervakningssystem inom aviations- och maritimesektorn samt övriga därtill hörande tjänster och därmed förenlig verksamhet.

C.N.S. har två helägda dotterbolag, dels ICAN Ltd i Kanada med dotterbolaget ICAN Inc i USA, dels det vilande bolaget Com 4 Solution AB. ICAN Ltd har sedan länge bedrivit verksamhet genom mjukvaruutveckling och systemintegration för sofistikerade lösningar till fartygs navigations- och kommunikationsprogramvara samt för övervakning och taktiska informationssystem, AIS applikationer och liknande. ICAN Inc utgör i praktiken ett säljkontor för den inhemska, amerikanska, marknaden.

Omsättningen för C.N.S. med dotterbolag var per den 30 september 2019 totalt 17,6 MSEK. Inneliggande orderstock uppgår till 11 MSEK per den 1 oktober 2019.

Nuvarande styrelse består av ordförande tillika VD Stefan Nilsson samt Petter Lundström, ledamot och Anders Knutsson, suppleant. Under förutsättning att SARYS-ASFT:s förvärv av verksamheten i C.N.S. och dotterbolag genomförs kommer verksamheten att fortgå genom ett nytt dotterbolag till SARYS-ASFT varmed styrelsen blir densamma som för moderbolaget SARYS-ASFT.

Det finns idag 12 personer anställda av C.N.S. vid huvudkontoret i Linköping och ytterligare 6 anställda i Kanada. Inga personalförändringar är planerade i samband med förvärvet.

3.2 AVSIKTSFÖRKLARING

Den avsiktsförklaring som SARSYS-ASFT har tecknat med C.N.S. innebär i korthet följande:

- SARSYS-ASFT får en exklusivitet att fram till den 15 december 2019 förhandla om ett förvärv av 100 procent av verksamheten i C.N.S. och dess dotterbolag.
 - Förvärvet planeras i två led genom att verksamheten först säljs till ett av C.N.S. helägt Nytt dotterbolag (nedan "Nya C.N.S. Systems"). SARSYS-ASFT köper sedan aktierna i Nya C.N.S. Systems. Förväntad köpeskilling kommer uppgå till 2 000 000 nyemitterade aktier i SARSYS-ASFT till aktiekursen 6 kronor per aktie.
 - Efter förvärvet kommer SARSYS-ASFT:s samlade antal aktier öka till totalt 12 588 000, varav C.N.S. andel om 2 000 000 aktier kommer att motsvara 15,9 procent.
- Förvärvet är villkorat av ett bindande skriftligt aktieöverlåtelseavtal och dessförinnan kommer SARSYS-ASFT genomföra en sedvanlig finansiell och legal due diligence med hjälp av externa rådgivare.
 - Nyemissionen sker efter beslut av styrelsen med stöd av bolagsstämmans bemyndigande på årsstämman den 11 maj 2019.
 - Styrelsen för SARSYS-ASFT har kallat till en extra stämma för beslut om ändring av styrelsen och ett nytt bemyndigande. I samband med denna stämma kommer C.N.S. att presenteras av Fredrik Graflind, VD för SARSYS-ASFT.

4. PRODUKT OCH VERKSAMHET

C.N.S. med dotterbolag arbetar inom affärsområdena Aviation och Maritime genom att utveckla, producera och leverera högkvalitativa produkter till kunder över hela världen. Samtliga hårdvaruprodukter är kommunikationssystem över VHF-bandet. Produktion sker i hyrda lokaler i Linköping, bortsett från kretskorten som legotillverkas i Eskilstuna.

Inom affärsområdet Maritime finns flera systemtekniskt avancerade produkter med mycket hög kvalitet. Konkurrensen för dessa "high-end" produkter är begränsad. C.N.S. är idag en av tre globala leverantörer av AIS-teknik för maritima system. Ett AIS-system består av fartygs-, helikopter- och flygplansinstallationer, markstationer, regionala och centrala kontrollcentraler. Systemen täcker normalt sett hela eller delar av ett lands kuststräcka. C.N.S. har levererat denna typ av system till många länder.

Inom affärsområdet Aviation finns idag ett antal produkter och system som kan användas i ett flertal av flygets områden, bland annat: Air Traffic Control (ATC), Air Traffic Management (ATM), Airline Operation Communication (AOC) framförallt till fordon på flygplatser. Dessutom har C.N.S. ett system för Fleet Management avseende grupper av fordon på en flygplats, Airport Organizer (AO).

Målgruppen för C.N.S. produkter består av såväl civila som militära kunder. Nationella myndigheter och organ för exempelvis sjöfartsverk och kustbevakning är vanligt förekommande, likaså myndigheter för aviation och flygplatser. Bland civila kunder finns bland annat hamnar, rederier och

flygplats. Flera av de befintliga kunderna har använt C.N.S. som leverantör under en lång följd av år. Säljprocessen präglas ofta av anbud och upphandlingar. Långa leveranstider är vanligt, ofta flera år med fasta tidpunkter för delleveranser och utrymme för efterförsäljning.

4.1 AFFÄRSOMRÅDE MARITIME

Inom affärsområdet Maritime har CNS en omfattande produktportfölj som täcker hela utbudet av automatiska identifieringssystemlösningar (AIS), inklusive skepps- och luftburna transpondrar, basstationer, elektroniska system för navigering och fartygstrafikhäntering i kust-, inlandsvatten och hamnar. Det är välkända produkter med hög kvalitet, innovativ design och modern teknik som kan kompletteras med anpassade applikationer integrerade i slutkundens operativa miljö.

Utgångspunkten är en stadig efterfrågan på lösningar för AIS-baserad övervakning inom sjöfarten eftersom det kan bidra till att begränsa operativa risker och säkerställa en effektiv, säker sjötransport.

C.N.S. lösning för AIS möjliggör avancerad kommunikation, navigering och övervakning genom systemet MARINET. Det är ett värdefullt verktyg för till exempel kustbevakningar och flottor, sjöfartsmyndigheter, offshoreoperatörer och hamnoperatörer. MARINET består av lätt skalbara hårdvaru- och mjukvarukomponenter designade för både land och hav. Produkten utmärker sig genom sin kvalitet och mångsidighet men också genom den låga driftskostnaden.

MARINET-arkitekturen är baserad på avancerad integrerad teknik med inbyggd redundans så att systemet kan hålla en hög tillförlitlighet oavsett omständigheter. Varje AIS-komponent är dessutom optimerad för att medeltiden mellan eventuella fel ska vara mycket hög (MTBF), allt för att stödja en pålitlig drift. MARINET tillhandahåller fjärrdatainsamling, distribution och hantering. Basstationer på avlägsna platser kan enkelt övervakas, kontrolleras och mjukvara uppgraderas via nätverket. Det garanterar hög tillgänglighet, minskar underhåll och begränsar behov av besök på platsen.

C.N.S. har dessutom ett flertal kompletterande produkter som även kan användas som tilläggsmoduler eller komplement till MARINET:

- *Aldebaran II* är ett elektroniskt kartsystem (ECS) med avancerade navigations- och kommunikationsfunktioner som kan användas av fartyg. Systemet omfattar en komplett AIS-integration, elektroniska kartformat och möjliggör modulalternativ

som till exempel navigationshjälpmedel, system för övervakning och taktisk informationslösning. Produkten har levererats till ett stort antal kunder över hela världen, exempelvis den kanadensiska kustbevakningen med över 140 fartyg, Kirby Corporation med drygt 250 fartyg och hela den amerikanska kustbevakningens anbudsflotta.

- *Horizon* är en landbaserad lösning för bland annat övervakning. Produkten är särskilt anpassad för fartygstrafik, hamnövervakning, eftersökning och räddning (Search and Rescue, SAR), och är ett hjälpmedel till navigationscentra som ger kunder en realtid AIS-datavisning, hjälpmedel till navigering (AtoN) och standard för SAR.
- *Maestro* (AIS Service Management) är en landbaserad lösning för att i enlighet med gällande riktlinjer kunna hantera och övervaka AIS nätverk i realtid och omgående visa fel och larm förknippade med AIS.



AIS Class A System

- *Ocean Insight* (AIS-baserad mjukvara för fartygstrafikanalys) är en landbaserad analys och rapporteringslösning anpassad för DataStore. Produkten ger behöriga användare möjlighet att utföra analytiska funktioner på inspelade AIS-data. Rapporter kan sedan utformas för att kvantifiera valfritt antal data och kan genereras manuellt eller automatiskt utifrån ett schema. Ocean Insight erbjuds som en tilläggsmodul för Maestro.
- *DataSwitch* är ett landbaserat system för hantering av data i realtid. I överensstämmelse med gällande riktlinjer, utför DataSwitch dubbelriktad kommunikation och kan distribuera data till och från AIS-basstationer, till datalagringsapplikationer och tredjepartsapplikationer.
- *DataStore* är ett datalagrings- och uppspelningssystem i realtid.

Den integrerade landstationen är en hörnsten i MARINET och kan användas i olika konfigurationer:

- *VDL 6000/FASS* har en transponder och uppfyller alla krav i internationella AIS-standarder för att tillhandahålla de funktioner som krävs för övervakning och hantering av fartygstrafik. Installationen är enkel och ger kunden effektivt drift och fjärrunderhåll.
- *VDL 6000/FASS Advanced* har kompletterats med en unik, anpassad programvara från C.N.S. och kan exempelvis hantera AIS-meddelandeloggning, fjärrkonfiguration och mjukvaruuppdatering, virtuella och syntetiska mål, lokal målfiltrering och liknande. Två landstationer kan an-

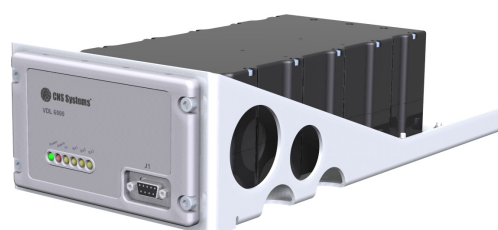
slutas lokalt för att bilda en helt redundant installation med mycket hög tillgänglighet.

Integrerade, mobila stationer är ytterligare en hörnsten i MARINET. De mobila stationerna finns för olika konfigurationer:

- *VDL 6000 Class A-transponder* är en mobil lösning som ger SOLAS-överensstämmelse med BSH-certifiering. Genom att identifiera och placera närliggande fartyg ökar säkerheten till sjöss.
- *VDL 6000 Inland AIS-system* har utvecklats i enlighet med de senaste kraven för AIS inland och är typgodkänt av Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT). Kommunikationen med datalänkar täcker vanliga AIS-meddelanden såsom identitet, position, destination och annan nödvändig statistik och dynamiska data.



Redundant FASS Adv_AD top



VDL 6000 Airborne

- *VDL 6000 Airborne transponder* är utvecklad för flygplan och ger avsevärt bättre övervakning av stora områden. Genom lokalisering och identifiering av fartyg ökar den nationella säkerheten, miljöskydd och möjligheten att rädda fartyg i nöd. Systemet är utvecklat enligt internationella standarder och är i drift över hela världen inom offshore, SAR, maritime och kustbevakning. Sedan 2010 har C.N.S. levererat och installerat skalbara lösningar för luftburen AIS till drygt hundra helikoptrar i Indien. AIS luftburna system har också levererats och installerats i helikoptrar för olika slutanvändare i Mexiko och Sydkorea.
- *VDL 6000 AIS Secure Class A-system* för maritimeoperation kan konfigureras i lägena "endast mottagningsläge" eller både "mottagning och sändning" för identifiering och positionering av alla fartyg i närheten. Systemet bygger på befintlig AIS-teknik och gör det möjligt för en användare att ta emot, schemalägga och överföra krypterade meddelanden till andra användare. C.N.S. har levererat AIS Secure Systems till kunder över hela världen, oftast militära och nationella myndigheter med uttalade behov av säkerhet, exempelvis kustbevakning, sjöfartsmyndigheter och marinen.

Hamnar som utrustats med C.N.S. produkter fr.o.m 2016

Kanada:	Canada LNG Kitimat (2019)
Brasilien:	Port of Santos (2018), Port of Vitoria (2018) och Port of Rio
Colombia:	Cartagena (2019)
Australien:	Geelong (2017), Geraldton (2017), Kembla (2018), Broome (2018) och Port Hedland (2018)
Malaysia:	Kerti (2016), Port Klang (2016) och Samalaju (2017)
Argentina:	Campana (2019)
Mexico:	Dos Bocas (2016)
USA:	Houston (2016)
Kuba:	Havana (2016) och Muriel (2017)

Nationella AIS-nätverk och systeminstallationer

Saudiarabien: C.N.S. har levererat och installerat ett komplett nationellt AIS-nätverk till Saudiarabien. Systemet består av AIS-basstationer längs hela kustlinjen, stationer som är anslutna till ett huvudkontrollcenter och regionala kontroll- och SAR-centra i hela landet. Programvaruapplikationerna som används är Maestro, DataSwitch och DataStore för nätverks- och datahantering, med Horizon och SeaScape-programvara som användargränssnitt. Nätverket utvecklas vidare kontinuerligt, exempelvis sålde C.N.S. totalt 109 vattentäta transpondrar och 11 basstationer till Saudiarabien under 2018.

Norge: C.N.S. har levererat ett antal basstationer med bland annat Aids to Navigation (AtoN)-funktionalitet till Norge för övervakning av exempelvis oljerigggar och längs den norska kustlinjen.

Tyskland: Från 2017 har C.N.S. utrustat vindkraftparker med basstationer och kontrollcenter för övervakning. Mjukvara i form av produkterna Horizon, Dataswitch och Datastore ingår i ordern.

Holland: Vindkraftverk har utrustats med C.N.S. basstationer under 2017-2019.

Sydkorea: I samarbete med GMT i Sydkorea har C.N.S. levererat AIS-basstationer för det koreanska AIS-nätverket. Initialt under 2004 och därefter även under perioden 2006-2011. Utvecklingen fortsätter med årliga, kompletterande order.

Kanada: C.N.S. basstationer har installerats på över hundra platser längs den kanadensiska kustlinjen för att spåra och rapportera fartygsrörelser upp till 50 sjömil från kusten för den kanadensiska kustbevakningen (CCG). Basstationerna ansluter till marina kommunikations- och trafikservicecentraler och AIS-ledningscentraler.

USA: C.N.S. är underleverantör till Northrop Grumman samt levererar DataSwitch, DataStore, Maestro och Ocean Insight till US Coast Guard för deras rikstäckande AIS-infrastrukturprojekt.

C.N.S. är dessutom leverantör till Army Corps of Engineers för LOMA-systemet (Lock Operators Management Application). LOMA består av AIS-sensorer på 200 slussplatser längs med Mississippifloden där AIS-data distribueras, hanteras och arkiveras med DataSwitch och DataStore. För kundens räkning utvecklade C.N.S. dessutom ett webbaserat användargränssnitt för de specifika behov som fanns för övervakning och olika serviceåtgärder i samband med fartygstrafiken i flodsystemet.

Finland: C.N.S. har levererat basstationer för hela det nationella AIS-nätverket i Finland.

Turkiet: C.N.S. har levererat en komplett AIS-nätverkslösning för avancerad kommunikation, navigering och övervakning till det rikstäckande AIS-systemet i Turkiet. Nätverkslösningen omfattade över 30 basstationer samt komplett nätverksprogramvara för kontroll och övervakning av hela systemet.

Australien: C.N.S. har dels levererat AIS-basstationer till det australiska, kustnära AIS-nätverket, dels till Sydney och Newcastle Port.

4.2 AFFÄRSOMRÅDE AVIATION

C.N.S. erbjuder ett brett utbud av systemlösningar och produkter inom C.N.S. / ATM – området baserat på standarden VDL Mode 4, som bidrar till ökad säkerhet och möjliggör en högre kapacitet vid såväl flygplatser som i luftrummet. Den stabila och säkra kommunikationslänken baserad på VDL Mode 4 medför att tidskritiska applikationer kan hanteras. Den mer effektiva hanteringen ger dessutom sekundärvinster, exempelvis genom att minska miljöeffekter. Produktportföljen är omfattande, exempelvis:

- Nätverkslösningar för kompletta övervakningssystem med kommunikationslösningar anpassade för helikoptrar och allmän aviation samt AOC:s kommunikations- och informations-system för flygplats.
- *Avanet* är en systemlösning som stöder kommunikation, navigering och övervakning för flygindustrin. Det är en mångsidig lösning som stöder ATM- och ATC-system genom att tillhandahålla bland annat ADS-B, en typ av transponderteknik för flygplan. Den går ut på att flygplanet autonomt skickar information om identitet, position, hastighet och annan data. Det medför att flygtrafikledningen kan lokalisera och identifiera flygplan samt få annan relevant information i ett enda meddelande. AVANET är dessutom utformat för att stödja avancerade applikationer i framtida system för flygledning.
- *Airport Organizer* uppfyller högsta tänkbara krav för avancerade kontrollsystem (till exempel A-SMGCS) och är avsett för koordinering av fordon på en flygplats. Systemet möjliggör

för koordinator och fordonsförare and dela flygplatsinformation och kommunicera i realtid. Systemet är utrustat med en avancerad ADS-B teknik som gör att fordonet autonomt skickar information om identitet, position, hastighet och annan data. Dessutom finns en lösning för punkt-till-punkt-kommunikation vilket möjliggör övervakning, dirigering, vägledning och kontroll av alla fordonsrörelser. *Airport Organizer* innehåller också verktyg för resurshandling och fordonssamordning. Det innebär att alla fordon på en flygplats kan spåras helt eller selektivt.

- *VDL 4000/GSI* markstation är skräddarsydd för markhantering och samordning av fordonsaktiviteter på flygplatser, vilket gör att alla användare kan dela och dra nytta av tillgänglig flygplatsinformation. Markstationen fungerar i enlighet med ICAO- och ETSI-standarderna för VDL Mode 4 digital radiolänk och erbjuder en robust och pålitlig kommunikationsplattform för alla flygplatsfordon som arbetar inom området. VDL 4000 / GSI finns också i en mer avancerad modell, utformad för att stödja ett brett spektrum av tidskritiska applikationer. Tillsammans med mobila transponders skapas ett integrerat system för kommunikation, navigering och övervakningstjänster.

- VDL 4000/A är en multifunktionell transponder utvecklad för kommersiella transport-flygplan med samma funktioner som VDL 4000/GA. Samtliga VDL 4000-transpondrar fungerar i enlighet med ICAO-standarderna för VDL Mode 4 digital radiolänk. Det är den enda standardiserade datalänken som också är lämplig för tidskritiska applikationer och kännetecknas av mycket hög leveranssannolikhet. Dessutom har datalänken lång räckvidd även vid låg effekt samt mycket goda överföringsegenskaper på marken, vilket är särskilt användbart på t.ex. flygplatser.

- VDL 4000/GA är en transponder utformad för att stödja de krav som ställs i samband med allmän aviation. Den tillhandahåller ADS-B och stöder flera andra tjänster, exempelvis väder- och trafikinformation.
- VDL 4000/AO-transponder har utvecklats för att uppfylla stränga krav på säker markrörelse och effektivt utnyttjande av flygplatsresurser. Transpondern är avsedd för montage i fordon på en flygplats. Transpondern kombineras med en display med applikationsprogramvara som visar fordonets position i en vy över flygplatsen och tillhandahåller kommunikationsutbyte med fordons-gruppens koordinator.



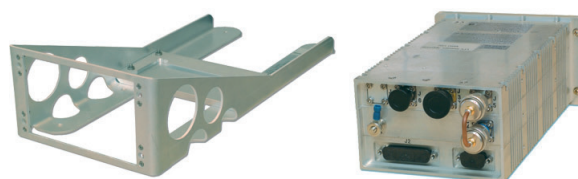
VDL 4000/A



VDL 4000/AO



VDL 4000/A



VDL 4000/GA

Flygsystem och teknik

Sverige: I nära samarbete med Luftfartsverket och internationella utvecklingsprogram har mobila transpondrar och markstationer utvecklats och godkänts för användning i flygledningssystem. C.N.S. var först om att utveckla produkter för både flygplan och marknät i enlighet med ICAO (International Civil Aviation Organization) för VDL Mode 4.

C.N.S. har levererat Airport Organizer-systemet till Arlanda flygplats i Stockholm. Systemet har varit i drift sedan 2004 och består av en markstation och 40 fordonstranspondrar. Flygplatsorganisatören som bidrar till CDM används för markhantering och samordning av alla personbussar som trafikerar flygplatsen. Dessutom har 17 fordon i flygplatsens manövreringsområde utrustats och integrerats i ATC-systemet.

I december 2008 undertecknade C.N.S. ett kontrakt för att utveckla det befintliga ADS-B-nätverket till driftsstatus för ATM / ATC. Avtalet inkluderade också uppgradering av det befintliga flygplatssystemet på Arlanda flygplats

I slutet av 2008 tecknades ett utvecklingsprogram för framtida system för luftburen kollision undvikelse tillsammans med Vinnova.

Vietnam: C.N.S. tilldelades ett kontrakt i augusti 2005 för att leverera utrustning för offshore- och SAR-verksamhet i södra Vietnam. Systemlösningen inkluderade VDL 4000 / GSI markstation och 13 VDL4000 / GA luftburna transponderenheter installerade i helikoptrar. Systemet används för kommunikation, navigering och övervakning av södra SFC:s helikopterflotta som opererar offshore i södra Vietnam.

Qatar: C.N.S. tilldelades ett kontrakt i april 2005 för att leverera ett ADS-B-baserat fordonsspårningssystem för övervakning på Doha International Airport i Qatar. Systemlösningen inkluderade VDL 4000 GSI markstation och 150 VDL4000 / AO fordonstransponderenheter.

Mongoliet: Markstationer och mobila enheter för implementeringsprogrammet VDL Mode 4 i Mongoliet levererades av C.N.S. under 2003 som en del av den mongoliska flygtrafiktjänstens utveckling.

5. RISKFAKTORER

De riskfaktorer som presenteras är inte listade i någon särskild inbördes ordning och gör heller inte anspråk på att vara heltäckande.

5.1 MARKNAD OCH REGELVERK

C.N.S. med dotterbolag är verksamma på en marknad som inte bara påverkas av det allmänna konjunkturläget och marknadspolitiska åtgärder utan också av nationella och internationella regelverk, riktlinjer och beslut. Om dessa förutsättningar ändras är det nödvändigt för rörelsen att utveckla och/eller anpassa befintlig verksamhet för att på ett korrekt sätt kunna möta marknadens behov, vilket kan medföra vidare investerings- och utvecklingskostnader. Styrelsen för C.N.S. bedömer att rörelsen med nuvarande verksamhet kan uppfylla de lagar och krav som idag ställs på verksamheten och känner, vid denna presentations upprättande, inte till några omständigheter som talar för att verksamheten på kort sikt skulle komma att påverkas av förändringar i lagar eller regleringar. Det kan dock inte uteslutas att Bolagets verksamhet kan komma att bli föremål för förändrade legala krav.

5.2 LEGALA RISKER

C.N.S. verksamhet är internationell. Förändringar i lagar och andra regler som exempelvis avser utländskt ägande, statligt deltagande och skatter kan påverka rörelsens resultat och finansiella ställning, likaså förändringar i lagar och regler för arbetsmarknaden i de länder där rörelsen är verksam.

5.3 ANSTÄLLDA OCH NYCKELPERSONER

Rörelsens förmåga att uppnå utsatta mål är till viss del beroende av förmågan att behålla, utveckla och rekrytera

kvalificerade medarbetare med hög kompetens. Om nyckelpersoner lämnar Bolaget kan det initialt ha en negativ inverkan på verksamheten och dess förutsättningar till fortsatt tillväxt och lönsamhet.

5.4 SEKRETESS

C.N.S. har upprättat rutiner för att upprätthålla en hög sekretessnivå i verksamheten. Likväl kan det inte garanteras att anställda, konsulter, rådgivare eller andra personer inte agerar i strid med ingångna sekretessavtal avseende konfidentiell information. Det kan vidare inte garanteras att konfidentiell information inte avslöjas på annat sätt och därför kan utnyttjas av konkurrenter.

5.5 BEROENDE AV SAMARBETSPARTNERS

Avtal med strategiska samarbetspartners är i dagsläget betydelsefulla för rörelsens intäktsgenerering. Uppsägning av avtal eller andra förändringar i avtalsrelationen kan initialt få negativa ekonomiska konsekvenser.

5.6 BEROENDE AV KUND OCH LEVERANTÖR

Eftersom rörelsen bedrivs inom olika marknadssegment med ett stort antal kunder fördelade inom verksamhetsområdet, är inte rörelsen beroende av någon enskild kund. Men förlust av en större kund eller förlust respektive senareläggning av ett stort kundavtal kan påverka ett enskilt affärsområde. Förlust eller byte av en viktig leverantör kan på liknande sätt påverka verksamheten och på kort sikt innebära ökade kostnader, men bedöms inte få några väsentliga konsekvenser för rörelsen som helhet då det i allt väsentligt finns alternativa leverantörer.

5.7 IMMATERIELLA RÄTTIGHETER

Styrelsen för C.N.S. är av uppfattningen att verksamheten har nödvändigt skydd ifråga om immaterialrätt och varumärken. Föreliggande försäkringsskydd, inklusive försäkringsnivå och försäkringsvillkor, ger ett tillfredsställande skydd med hänsyn tagen till de potentiella riskerna med verksamheten. Det är likväl inte möjligt att lämna några garantier för att förluster inte kan uppstå eller att krav inte framställs utöver vad som täcks av rörelsens försäkringsskydd.

5.8 RÄTTSLIGA FÖRFARANDEN OCH SKILJEFÖRFARANDEN

I samband med den löpande affärsverksamheten uppkommer från tid till annan risk för tvister och krav. Verksamheten i C.N.S. är dock inte, och har inte under de senaste tolv månaderna, varit föremål för något rättsligt förfarande, tvist eller skiljeförfarande som nyligen haft eller skulle kunna få betydande effekter på rörelsens fortsatta verksamhet, finansiella ställning eller lönsamhet.

5.9 VALUTARISK (HBAB)

Verksamheten bedrivs i en internationell miljö omfattande flera valutor, exempelvis SEK, EUR, USD och CAD. Framtida fluktuationer i dessa valutor skulle kunna innebära ett försämrat resultat.

5.10 FÖRVÄRVSRELATERADE RISKER

Som en förberedelse inför SARSYS-ASFT planerade förvärv av rörelsen genomförs en finansiell- och juridisk företagsbesiktning (Due Diligence process) av C.N.S. och dotterbolag. Det finns ingen garanti för att det i samband med detta arbete inte kommer fram oförutsedda uppgifter som kullkastar planerna på ett förvärv. Vidare genomförs, som ett led i företagsbesiktningen, besök hos dotterbolaget i Kanada och kunder i bland annat Saudi Arabien och Indien. Dessa besök kan tillföra information som påverkar förutsättningarna till ett förvärv.

6. RÄKENSKAPER

C.N.S Systems AB bildades som ett lagerbolag under firma Jibeco 1739 den 1 november 1999 och registrerades hos Bolagsverket den 2 december 1999 varpå bolagets namn ändrades. Nuvarande verksamheten har bedrivits allt sedan dess. Följande presentation av bolagets finansiella utveckling under perioden 2017-2019 bör läsas mot bakgrund av resultatsammanställningen.

6.1 UTVECKLING 2017-2019

Marknads- och försäljningsutvecklingen under 2017 var mycket positiv inom vissa geografiska områden, framförallt mellanöstern. Det kan antas bero på en viss återhämtning av oljepriset samt att konflikter i regionen avstannat. Denna utveckling fortsatte under året med positiva signaler från marknaden, inte minst för rörelsens systemlösningar och flygburna system. Därutöver återkom vissa kunder i delar av Asien och Sydamerika med nya kontrakt. Under året levererades hela maritima systemlösningar omfattande stationer, nätverksprogramvara samt ledningscentraler till dessa marknader. Kunderna ifråga uttryckte ett intresse att

bygga vidare på befintliga system, vilket innebär att rörelsen förväntas ytterligare orderingång de närmaste åren.

2018 blev resultatet positivt för tredje året i rad, men eftersom omsättningen var relativt låg var likviditeten begränsad. Ett större kontrakt avseende teknik till nya helikoptrar i Indien ger stabilitet under kommande 8-10 år eftersom delleveranser är inplanerade under en lång tidsperiod. Kontraktet innebär dessutom att transpondern blir certifierad tillsammans med helikoptern, vilket öppnar för ytterligare order genom den kvalitetsstämpel detta innebär.

Ett ovanligt bra första kvartal 2019 förväntas ge avtryck på rörelsens årsresultat. Framför allt har dotterbolaget i Kanada börjat leverera, och bedömningen är att de nu kan fortsätta självförsörjande. Alla tester med Airbornetranspondern till Helikopterprojektet i Indien är färdiga, vilket innebär att produkten nu är certifierad i den nya helikoptern. Ett flertal nya projekt är på ingång och förutsättningarna för kommande order 2020 anses goda.

6.2 Resultatsammanställning 2017-2019

Belopp i TKR	1/1/2019 -	1/1/2018 -	1/1/2017 -
	12/31/2019	12/31/2018	12/31/2017
	Prognos		
	12 månader*	12 månader**	12 månader**
<u>Rörelsens intäkter:</u>			
Nettoomsättning	14.806	13.693	21.114
Aktiverat arbete för egen räkning	3.138	2.990	2.881
Övriga rörelseintäkter	1.152	1.103	404
	19.096	17.786	24.399
<u>Rörelsens kostnader:</u>			
Handelsvaror	-2.543	-3.212	-4.034
Övriga externa kostnader	-2.839	-2.046	-3.716
Personalkostnader	-10.470	-9.720	-11.482
Avskrivningar/nedskrivningar av anläggningstillg.	-553	-908	-3.397
Övriga rörelsekostnader	-	-415	-471
	-16.405	-16.301	-23.100
Rörelseresultat	2.691	1.485	1.299
<u>Resultat från finansiella poster:</u>			
Räntekostnader och liknande resultatposter	-701	-585	-428
	-701	-585	-428
Årets resultat	1.990	900	871

*Sifferuppgifterna för 2019 har erhållits från bolaget. Uppgifterna för perioden januari - oktober 2019 avser verkligt utfall och för perioden november - december 2019 senaste prognos.

**Sifferuppgifterna för 2017-2018 har hämtats från bolagets reviderade årsredovisning för 2018.

6.3 Prognos C.N.S. 2019

Belopp i TKR

	Utfall jan-okt	Prog nov	Prog dec	Prog 2019 helår
Intäkt luftfart	53	0	0	53
Intäkt maritime	11838	208	2707	14 753
Övriga intäkter	1152	0	0	1 152
Summa intäker	13043	208	2707	15958
Kostnad såld vara	-2 109	-52	-382	-2 543
Bruttovinst	10 934	156	2 325	13 415
Bruttomarginal	84%	75%	86%	2
Personalkostnader	-8 770	-850	-850	-10 470
Aktivering av utv. Kostnader	2 638	250	250	3 138
Lokalkostnader	-1 004	-100	-100	-1 204
Resor och marknadsföring	-36	-30	-10	-76
Övriga operationella kostnader	-1 301	-130	-130	-1 561
Avskrivningar	-461	-46	-46	-553
EBIT	2 001	-749	1 440	2 691
Finansiella kostnader	-606	-50	-45	-701
Skatt	0	0	0	0
Resultat	1 395	-799	1 395	1 990

6.4 Prognos Ican group 2019

Belopp i TKR

	Utfall jan-sep	Prog okt	Prog nov	Prog dec	Prog 2019 helår
Intäkt aviation	0	0	0	0	0
Intäkt maritime	5 584	420	368	539	6 911
Övriga intäkter	504	0	0	0	504
Summa intäker	6 088	420	368	539	7 415
Kostnad såld vara	-12	-1	-1	-1	-15
Bruttovinst	6 076	419	367	538	7 400
Bruttomarginal	100%	100%	100%	100%	100%
Personalkostnader	-1 039	-127	-157	-157	-1 480
Aktivering av utv. kostnader	0	0	0	0	0
Lokalkostnader	-537	-62	-62	-62	-723
Resor och marknadsföring	-98	-8	-8	-8	-122
Övriga operationella kostnader	-394	-45	-40	-45	-524
Avskrivningar	0	0	0	0	0
EBIT	4 009	178	101	267	4 555
Finansiella kostnader/kursvinster	714	0	0	0	714
Skatt	0	0	0	0	0
Resultat	4 723	178	101	267	5 269

7. ORDLISTA

ADS-B: Automatic dependent surveillance-broadcast är en nyare typ av transponder-teknik för flygplan. Den går ut på att flygplanet själv skickar ut alla signaler inkluderat sin position med hjälp av en GPS och datalänk istället för att flygtrafikledningen ska lokalisera var flygplanen befinner sig.

AIS: Automatic Identification System är ett system som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser från andra fartyg och från fartygstrafikservicens kontrollrum. Systemet bygger på att varje fartyg regelbundet skickar ut informationen på en digital radiokanal.

AO: Airport Organizer

AOC: Airline Operation Communication

A-SMGCS: Advanced Surface Movement Guidance Control Systems

ATC: Air Traffic Control

ATM: Air Traffic Management

AtoN: Aid to Navigation, hjälpmedel för navigering.

BSH: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie är en tysk federal myndighet för sjösäkerhet, hydrografisk undersökning, övervakning av havsföroreningar och godkännanden av offshoreinstallationer.

ICAO: International Civil Aviation Organization är ett specialorgan inom Förenta nationerna (FN), vars uppgift är att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet, genom att verka för gemensamma och ändamålsenliga regler. De flesta av världens länder är medlemmar i ICAO.

SAR: Search and Rescue, är den internationellt använda termen för eftersökning och räddning av personer i fara på havet, ifråga om flyg och i bergsområden med flera områden.

VDL Mode 4: VHF (Very High Frequency) Digital Link Mode 4 är en ICAO-standardiserad datalänk utvecklad för civil luftfart.

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea är en internationell konvention för säkerhet för människoliv till sjöss. Konventionen reglerar många aspekter av sjöfarten, bland annat hur fartyg skall vara konstruerade och utrustade, i synnerhet vad gäller livräddning, eldsläckning och radioutrustning, hur last skall hanteras och hur resan skall planeras och ledas. Förutom bestämmelserna om enskilda fartyg regleras besiktning, sjöräddningsverksamhet med mera.



KONTAKTUPPGIFTER

SARSYS-ASFT AB (publ)

Adress: Piledalsvägen 51, 271 73 Köpingsbro

Telefon: +46 411 651 00

Fax: +46 411 190 12

E-post: info@sarsys-asft.com

Webb: www.sarsys-asft.com