



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2022 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

Organisasjonsnummer:	921 242 905
Organisasjonsform:	Aksjeselskap
Foretaksnavn:	GENEVA TANKERS AS
Forretningsadresse:	c/o Clarksons Proj Fin AS Munkedamsveien 62C 0270 OSLO

Regnskapsår

Årsregnskapets periode:	01.01.2022 - 31.12.2022
-------------------------	-------------------------

Konsern

Morselskap i konsern:	Nei
-----------------------	-----

Regnskapsregler

Regler for små foretak benyttet:	Nei
Benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet til selskapet:	Regnskapslovens alminnelige regler

Årsregnskapet fastsatt av kompetent organ

Bekreftet av representant for selskapet:	Erik Kristian Andresen
Dato for fastsettelse av årsregnskapet:	28.06.2023

Grunnlag for avgivelse

År 2022: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2021: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2022

Det er ikke krav til at årsregnskapet m.v. som sendes til Regnskapsregisteret er undertegnet. Kontrollen på at dette er utført ligger hos revisor/enhetens øverste organ. Sikkerheten ivaretas ved at innsender har rolle/rettighet for innsending av årsregnskapet via Altinn, og ved at det bekreftes at årsregnskapet er fastsatt av kompetent organ.

Brønnøysundregistrene, 20.06.2024



Resultatregnskap

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
Annen driftsinntekt		114 131 526	81 371 793
Sum inntekter	3	114 131 526	81 371 793
Kostnader			
Avskrivning på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	6	8 687 676	8 687 676
Annen driftskostnad	4,5	65 449 044	74 691 542
Sum kostnader		74 136 720	83 379 218
Driftsresultat		39 994 806	-2 007 425
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		437 803	31 934
Annen finansinntekt	7	15 692 036	5 437 333
Sum finansinntekter		16 129 839	5 469 267
Annen rentekostnad	8	6 687 583	5 221 173
Annen finanskostnad	7	22 443 313	7 227 523
Sum finanskostnader		29 130 896	12 448 697
Netto finans		-13 001 056	-6 979 429
Ordinært resultat før skattekostnad		26 993 750	-8 986 854
Skattekostnad på ordinært resultat	9		
Ordinært resultat etter skattekostnad		0	0
Årsresultat		26 993 750	-8 986 854
Totalresultat		26 993 750	-8 986 854
Overføringer og disponeringer			
Udekket tap			-8 986 854
Overføringer til/fra annen egenkapital		26 993 750	
Sum overføringer og disponeringer		26 993 750	-8 986 854



Balanse

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Sum immaterielle eiendeler		0	0
Varige driftsmidler			
Skip, rigger, fly og lignende	6	197 859 830	206 547 506
Sum varige driftsmidler		197 859 830	206 547 506
Finansielle anleggsmidler			
Sum finansielle anleggsmidler		0	0
Sum anleggsmidler		0	0
Omløpsmidler			
Varer			
Varer	4	1 578 769	716 980
Sum varer		1 578 769	716 980
Fordringer			
Kundefordringer	10	15 832 545	2 287 100
Andre fordringer	4	3 265 503	1 796 100
Sum fordringer		19 098 048	4 083 201
Investeringer			
Sum investeringer		0	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd, kontanter og lignende	11	56 050 538	30 476 253
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		56 050 538	30 476 253
Sum omløpsmidler		76 727 355	35 276 433
SUM EIENDELER		274 587 186	241 823 940



Balanse

Beløp i: NOK	Note	2022	2021
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Selskapskapital		40 000	40 000
Overkurs		117 052 600	117 052 600
Annen innskutt egenkapital		-8 570	-8 570
Sum innskutt egenkapital		117 084 030	117 084 030
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		50 952 089	23 958 340
Sum opptjent egenkapital		50 952 089	23 958 340
Sum egenkapital	12	168 036 119	141 042 370
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Sum avsetninger for forpliktelser		0	0
Annen langsiktig gjeld			
Langsiktig konserngjeld	8	91 180 025	90 398 850
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
Sum langsiktig gjeld		91 180 025	90 398 850
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		230 378	421 624
Kortsiktig konserngjeld	8	684 876	368 158
Annen kortsiktig gjeld	4	14 455 788	9 592 938
Sum kortsiktig gjeld		15 371 041	10 382 720
Sum gjeld		106 551 066	100 781 570
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		274 587 186	241 823 940
POSTER UTENOM BALANSEN			
Pantstillelser	8	91 864 901	90 767 008



Geneva Tankers AS

Org.nr. / Business Reg. No. 921 242 905
Stiftet / Established 18.06.2018

Årsregnskap / Financial Statements for the year ended 31.12.2022 NOK

- Årsberetning / Directors' Report
- Resultatregnskap / Profit and Loss Account
- Balanse / Balance Sheet
- Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statements
- Kontantstrømoppstilling / Cash Flow Statement
- Revisjonsberetning / Audit Report

Business Manager:

Clarksons Business Management AS

Disponent Owner:

Nordic Hamburg Shipmanagement (HK) Ltd.

Technical and Commercial Manager:

Ernst Jacob (HKG) Limited

Auditor:

Deloitte AS

Clarksons Business
Management AS

Enterprise number:
NO 986 778 772

 rycwJXPd3-Syivymv03
Munkedamsveien 62 C
Oslo, Norway

Tel: +47 23 11 20 00

Mailing address:
Munkedamsveien 62 C
N-0270 Oslo, Norway



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

Virksomhetens art og hvor den drives

Geneva Tankers AS ble stiftet 18. juni 2018 og har som formål å drive skipsfart med egne og innleide skip samt hva dertil står i forbindelse, inkludert investering i andre selskaper med tilsvarende formål.

Selskapets administrasjon er lokalisert i Oslo, Norge.

Selskapet eier og driver to LR1 produkt tankskip. Nordic Basel ble kjøpt 3. desember 2018 og Nordic Bern ble kjøpt 13. desember 2018. Selskapet opererer og drifter skipene som begge er sluttet på tids certepartier av varighet på over ett år til samme befrakter.

Skipene opererer i internasjonale farvann med den risiko det innebærer.

Selskapets funksjonelle valuta er USD. Årsregnskapet er utarbeidet og presentert i NOK.

Selskapet er et investeringsselskap uten ansatte. Selskapet har inngått management avtale med Ernst Jacob (HKG) Ltd. som omfatter teknisk og kommersiell drift av skipene, bemanning, innkjøp av forsyninger, inngåelse av forsikringsavtaler og regnskapsførsel av driftsregnskap. Videre har selskapet inngått en business management avtale med Clarksons Business Management AS.

Selskapet beskattes under den norske rederskatteordningen.

Rettvisende oversikt over utvikling og resultat

Selskapets årsregnskap viser et overskudd på NOK 26.993.750 (2021: NOK -8.986.854) som foreslås overført mot annen egenkapital.

Selskapet har en positiv EBITDA på NOK 48.682.482 (2021: NOK 6.680.251).

Skipene har vært fullt sysselsatte i perioden. Utnyttelsesgraden var 93,25% (2021: 90,75%). De ordinære driftsutgiftene har vært i tråd med budsjett, men det har vært en del ekstraordinære, ikke-operasjonelle driftskostnader på ca. USD 350.000.

Nordic Bern har i løpet av 2022 vært sluttet på timecharterkontrakt til samme befrakter. Skipet har 23 dager off-hire i løpet av 2022. Dette skyldes noen tekniske problemer med skipet, som ble utbedret i 2022. Skipet er p.t. på en 11 måneders timecharterkontrakt til en god rate inkludert en 50% profittdeling, frem til 15. august 2023. Den første kalkulasjon i perioden 01.10.2022-31.12.2022 tilførte selskapet en profittdeling på nesten USD 19.000 per dag, tilsvarende USD 1.606.000. Kontrakten varer maksimalt frem til 15.08.2023 (+15/-30 dager til befrakters opsjon).


Nordic Basel har i løpet av 2022 vært sluttet på timecharterkontrakt. Skipet har 0,85 dager off-hire i løpet av 2022. Skipet er p.t. på en 19 måneders timecharterkontrakt til en god rate. Kontrakten varer maksimalt frem til 15.05.2023 (+/- 15 dager til befrakters opsjon).

Bokført anskaffelsesverdi av skipene er NOK 197.859.830 (2021: NOK 206.547.506). Estimert markedsverdi av skipene pr. 31.12.2022 er NOK 431.250.000 (2021: NOK 234.000.000).

Tank markedet fortsatte den positive utviklingen fra 2021 frem til 2. halvår 2022. Deretter har markedet hatt en fallende tendens forklart med krig i Ukraina, redusert ventetid ved havneanløp, nye Covid-19 virus utbrudd i Kina, usikkerhet knyttet til virkningene av de regulatoriske endringer vedrørende utslipp fra skip som er innført fra 2023, inflasjon, økte finansieringskostnader og energikrise; og som medfører endringer i forbrukeradferd som igjen resulterer i ubalanse mellom tilbud og etterspørsel. Shipping markedet er volatilt og påvirket av makroøkonomiske forhold og endringer i den globale økonomien.

Markedsanalytikere anslår at den gjennomsnittlige råoljemengden vil øke med 5 % mellom 2022 og 2024, med en av de viktigste driverne som krigen i Ukraina. Europa faser ut importen fra Russland og flytter til Midtøsten og USA. Disse handelsflytforskyvningene forventes å fortsette å støtte gjennomsnittlig transport gjennom 2023-2024. Andre faktorer forventes også å gi positiv drivkraft til gjennomsnittlig frakt som f.eks. kinesisk import anslås for

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

øyeblikket å øke med ca. 10 % i 2023-2024. Råoljehandelsvolumer forventes å vokse med 6 % i 2023-2024, og med et forventet økende gjennomsnittlig trekk kan dette føre til en tonnasjevekst på ca. 12%; en sentral del av den tilsynelatende støttende etterspørselen i dagens tankmarked.

Finansiering og likviditet

Skipene er finansiert ved egenkapital og et pantelån.

Selskapets finansiering, inntekter, kostnader og likviditetsbeholdning er i hovedsak i USD.

Pr. 31.12.2022 tilsvarte likviditetsbeholdningen i selskapet NOK 56.050.538 (2021: NOK 30.476.253), hvorav NOK 7.241.823 er deponert som sikkerhet for pantelånet iht. låneavtale.

Selskapet har hatt en positiv likviditetsutvikling i perioden som følge av den positive resultatutviklingen. Overskuddslikviditet generert i perioden er holdt tilbake i selskapet pr. 31.12.2022.

Styret viser til note nr. 8 til årsregnskapet for nærmere beskrivelse av lånet, avdragsplan og betingelser.

Avdrag på pantelånet som forfaller i 2023 er ikke klassifisert som kortsiktig gjeld i årsregnskapet.

Basert på budsjetter og prognoser de neste 3 årene fremover, forventes likviditetsutviklingen å være positiv og følgelig tilstrekkelig til å dekke løpende utgifter og dokkinger. Selskapet er i stand til å innfri sine forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Finansiell risiko

Selskapet opererer i et internasjonalt og volatilt marked og er påvirket av regulatoriske endringer, internasjonale trender og konjunkturer.

Selskapet er eksponert for makroøkonomisk utvikling, inkludert pris- og valutarisiko, balansen mellom tilbud og etterspørsel og endringer i globale handelsavtaler.

En investering i selskapet innebærer høy risiko.

Markedsrisiko

Shipping er volatilt og med sesongsvingninger. Etterspørselen etter selskapets skip og ratenivået under kontraktene skipene er sluttet på, har høy korrelasjon med utviklingen i tilgjengelig tonnasje i markedet, utviklingen i forbruk og etterspørsel etter petroleumsprodukter, og som igjen har innvirkning på verdien av skipene som er selskapets eneste inntektsgenererende anleggsmidler.

Makroøkonomiske faktorer som påvirker prisdannelsen og markedsutviklingen er politiske beslutninger vedrørende produksjonsendringer, regulatoriske endringer, ny teknologi, handelskrig, politisk uro og sanksjoner og også hendelser lokalt og internasjonalt. Disse faktorene medfører en usikkerhet i markedet og deres innvirke vil ha mye å si for utviklingen av både det kortsiktige og langsiktige tørrbulk-markedet og dermed for selskapet.


Valutarisiko

Selskapet har finansiering, kjøp og potensielt salg av skip, inntekter og utgifter hovedsakelig i USD. Aksjonærene er i antall hovedsakelig hjemmehørende i Norge. En investering i selskapet kan følgelig innebære betydelig valutarisiko.

Kredittrisiko

Selskapet overfører de budsjetterte månedlige driftsutgiftene til teknisk manager en måned på forskudd. Det er en risiko for at teknisk manager ikke oppfyller sine forpliktelser under den tekniske management avtalen. Selskapet søker å redusere denne risikoen ved å minimere beløpet som overføres og holde mellomværende med teknisk

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

manager på et minimumsnivå.

Befraktere betaler leien for skipene normalt 30 dager forskuddsvis iht. inngåtte kontrakter. Befraktere har i perioden betalt leien punktlig. Selskapet opererer i et internasjonalt og volatilt marked og er påvirket av internasjonale trender og konjunkturer. Selskapet er følgelig eksponert for ulike risikoområder som redegjøres for under.

En investering i selskapet innebærer høy risiko.

Fremtidsutsikter og soliditet

Styret forventer et resultat for 2023 som er bedre enn resultatet for 2022 grunnet høyere ratenivå, og som gjenspeiles i selskapets budsjett og prognoser. Det er budsjettet med noe økning i driftsutgifter sammenliknet med 2022 hovedsakelig pga. inflasjon og økte mannskapskostnader. Totalt sett er det forventet et noe høyere resultat i 2023 sammenliknet med 2022 forutsatt en valutakurs NOK/USD på nivå med 2022.

Russlands invasjon den 24.02.2022 og krig mot Ukraina og den påfølgende internasjonale responsen har skapt forstyrrelser i geopolitiske normer av dimensjoner verden ikke har opplevd på flere tiår. Krigen skaper usikkerhet for shipping markedet ettersom aktørene må håndtere driftsforstyrrelser, rapporter om angrep på fartøy, kommersiell suspensjon i konfliktsonen og nye sanksjoner mot russiske personer, selskaper og skip.

Selskapets hovedfokus er sikkerheten og helsen til mannskapet. Den finansielle effekten krigen vil ha på selskapet er vanskelig å estimere ettersom situasjonen fortsatt er dynamisk og kompleks. På kostnadssiden opplever markedet økende bunkerspriser og en sannsynlighet for økte mannskapskostnader i forbindelse med mannskapsbytte, reiser og hjemtransport, økte forsikringskostnader og eventuelle reposisjoneringskostnader.

Shipping har i den seneste perioden nytt godt av økonomisk oppgang etter Covid-19 pandemien med økt global handel og en økning i ratenivåer som følge av logistikkforstyrrelser. Imidlertid forventes det en nedgang i utviklingen av den globale økonomien som følge av krigen og dermed en nedgang i fraktvolum. Etterspørselen etter selskapets skip kan dermed bli redusert.

Etter hvert som sanksjoner mot Russland ilegges mht. eiere og tonn-mil, kan markedet se en nedgang i tilbudet av tonnasje, noe som på den annen side kan føre til en økning av fraktratene også støttet av de fortsatte logistiske forstyrrelsene i havner globalt.

Så langt har selskapet ikke blitt vesentlig påvirket, da virkningene av krigen hittil generelt har vært begrenset til regional og ikke global skala. Denne situasjonen kan endre seg. Selskapet følger utviklingen fra dag til dag for å være forberedt på å iverksette nødvendige tiltak ettersom risikosituasjonen kan endre seg, hendelser inntreffe og/eller nye sanksjoner kan bli ilagt.

Videre er det fortsatt noe usikkerhet knyttet til Covid-19 pandemien med nye virus mutasjoner, nedstengning av samfunnet og restriksjoner.

Foruten de makroøkonomiske konsekvensene har virusutbruddet foreløpig ikke hatt vesentlig innvirkning på selskapets drift og finansielle stilling, og befraktere har innfridd sine forpliktelser til selskapet etter hvert som de forfaller.


Selskapet følger utviklingen nøye og arbeider kontinuerlig med å finne risikoreduserende tiltak.

Selskapet holder skipene i god stand og skipene opererer til befrakternes tilfredsstillelse.

Det er knyttet betydelig usikkerhet til prognosene og forventningene til den videre utviklingen av markedet og selskapet.

Etter styrets oppfatning gir det fremlagte regnskapet fyllestgjørende informasjon om selskapets stilling og resultat av driften. Det har heller ikke etter regnskapsårets utgang inntrådt forhold som er av vesentlig betydning for bedømmelsen av selskapets stilling.

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

Fortsatt drift

Fortsatt drift er lagt til grunn for utarbeidelsen av regnskapet for 2022.

Ytre miljø

Selskapets skip er engasjert i sjøveis transport med det dette innebærer av risiko relatert til forurensning.

Det er i 2022 ikke innrapportert hendelser som har medført skader på det ytre miljøet eller miljøforurensning.

Skipsfartsnæringen ved IMO har et mål om null-utslipp fra år 2050. For å nå målet er det foreslått og innført flere regulatoriske endringer med virkning fra 01.01.2023.

Fra 01.01.2023 trer EEXI regelverket (Energy Efficiency Existing Ship Index), energieffektivitetsdesignindeks, i kraft, og som innebærer at eier må ha gjennomført nødvendige modifiseringer for å oppfylle EEXI-kravene innen skipets neste årlige klasseinspeksjon etter 01.01.2023. Samtidig trer CII regelverket (Carbon Intensity Indicator) i kraft, som er et verktøy for å måle hvor effektivt et skip transporterer varer og passasjerer og uttrykkes i antall gram Co2 som slippes ut per lastekapasitet og nautisk mil. Eier pålegges en årlig rapporteringsplikt knyttet til hvert enkelt skips CII. Hvert enkelt skip vil bli gitt en taksonomi karakter fra A til E basert på utslipp og hvor A er best. Selskapet gjennomfører diverse tiltak for i første omgang å oppnå karakter C. En høyere karakter i 2023 tror man vil være vanskelig å oppnå grunnet skipenes alder, tekniske beskaffenhet og design, og eventuelle nødvendige endringer og påkostninger må antakeligvis tas over noen år grunnet kostnadene forbundet med arbeidet og nye installasjoner.

Samtidig opplever skipsfartsnæringen en kontinuerlig teknisk- og drivstoffutvikling når det gjelder miljøvennlige nyvinninger. Selskapet følger utviklingen og analyserer hvordan selskapets skip kan modifiseres for å nå målsettingene raskest mulig og med beste mulige miljø- og energieffektive løsninger.

Selskapet mener valg klimavennlige løsninger vil gi et konkurransefortrinn da aktørene har sine mål vedrørende det grønne skiftet og vil velge samarbeidspartnere som etterlever deres krav og bidrar til egen måloppnåelse. Dette vil igjen kunne medføre at selskapet fremskynder egne planer om modifiseringer og andre tiltak for å være en foretrukket leverandør av befraktning, ivareta aksjonærenes interesser og tiltrekke seg finansieringskilder til best mulige betingelser.

Videre har EU-kommisjonen foreslått å innlemme maritim transport i EUs kvotehandelssystem fra 01.01.2023 med et system som innebærer en gradvis innlemming fra 2023 til 2025. Pr. i dag er det usikkert hvordan en eventuell iverksetting av forslaget vil påvirke selskapet da det endelige forslaget og regelverket ikke er ferdig utarbeidet. Reiser og anløp utenfor EU vil antakeligvis ikke bli berørt. For reiser og anløp innenfor EU innebærer forslaget at selskapet må kjøpe tilstrekkelig antall kvoter for andel av rapporterte utslipp med 20% for 2023, 45% for 2024, 70% for 2025 og 100% for 2026 og deretter. Et anslag er en ekstra kostand på USD 50 pr. tonn forbruk drivstoff. Selskapet vil kunne vurdere endringer i certepartiene hvor f.eks. kostnaden ved kvoteordningen allokeres til befraktere.

Åpenhetsloven

Redegjørelse for selskapets aktsomhetsvurderinger iht. Åpenhetsloven

Iht. Åpenhetsloven §5 er selskapet pliktig til å offentliggjøre en redegjørelse for de aktsomhetsvurderingene selskapet foretar vedrørende virksomheten, i leverandørkjeden og hos samarbeidspartnere for å bidra til et ansvarlig næringsliv.


Da selskapet ikke har nettside presenteres redegjørelsen i det følgende.

Virksomhetens organisering og driftsområde

Selskapet er hjemmehørende i Norge med kontoradresse i Munkedamsveien 62C, 0270 Oslo, Norge.

Selskapet opererer i shippingindustrien innenfor LR1 tank markedet med utleie av de 2 skipene det eier til samme leietaker/befrakter for sjøveis transport av diverse petroleums produkter for å møte den globale etterspørselen.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

Selskapet har ingen ansatte. Selskapet har inngått avtaler med eksterne managementselskaper vedrørende forretningsførsel, kommersiell- og teknisk drift av skipene og bemanningstjenester for sjøfarere som arbeider om bord i skipene.

Videre har selskapet engasjert et disponent selskap (disponent owner) som kontrollerer og overvåker at selskapet opererer iht. lover og regler og at endringer og tiltak som besluttes blir gjennomført og effekten av disse analysert og eventuelle ytterligere tiltak iverksatt.

Alle management selskapene er hjemmehørende i EU/EØS.

Retningslinjer og rutiner

Selskapet som skipseiende selskap, er underlagt nasjonale og internasjonale reguleringer vedrørende bærekraftig leverandørkjede og arbeidsvilkår for mannskap om bord i skipene. Selskapet har utarbeidet og oppdaterer retningslinjer og rutiner for etterlevelse av gjeldende lov- og regelverk for spesielt å ivareta helse, sikkerhet, arbeidsmiljø og arbeidsbetingelser for mannskapet om bord i skipene.

Selskapet samarbeider med teknisk drifter vedrørende innkjøpsavtaler med underleverandører. Teknisk drift forestår blant annet innkjøp av verftjenester ved dokking og reparasjoner av skip, utstyr og deler til skip, drivstoff, forsikringsavtaler og hvis aktuelt også tjenester vedrørende skraping av skip.

Selskapet stiller krav til at underleverandører i kjeden har anstendige arbeidsforhold for sine ansatte og at leverandørene etterlever OECD sine krav til grunnleggende menneskerettigheter. Dette vil bli verifisert ved at leverandører i verdikjeden kan vise til sertifiseringer fra lokale myndigheter og/eller bransjeorganisasjoner, konsernets kjennskap til og besøk hos leverandøren eller ved annen offentlig tilgjengelig informasjon som anses å være pålitelig.

Selskapet har fokus på de underleverandørene hvor negativ påvirkning vil kunne bli vesentlig ut fra hvor betydningsfull leverandøren er for selskapet iht. en vurdering, og som er hjemmehørende i geografiske områder eller har sitt virksomhetsområde innenfor felt som er vurdert å ha høyere risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter; det være seg risiko for miljødeleggelse, barnearbeid, tvangsarbeid, helsefarlige, helseskadelige og uverdige arbeidsforhold, lønnsbetingelser som er så lave at de ikke dekker utgifter til livsopphold for familien som skal forsørges, manglende likestilling, diskriminering og forbud mot fagorganisering.

Selskapet utarbeider vedlikeholdsplaner for skipene og gjennomfører inspeksjoner og dokkinger iht. disse for å sikre at skipene er i god stand og er en trygg arbeidsplass, og videre at skipene opererer iht. lov- og regelverk blant annet vedrørende energieffektivitet og utslipp.

Selskapet overvåker sanksjonslister. Selskapets policy er at det ikke skal inngå kontrakter med sanksjonerte selskaper, personer, skip, land og varer.

Selskapet har en Code of Conduct som innebærer at leverandører forplikter seg til å følge ovennevnte OECD krav og andre forretningsetiske normer.

Negativ påvirkning og vesentlig risiko


Selskapet opererer i internasjonale farvann med sjøveis transport av gods.

Det er en risiko for negativ påvirkning ved ulykker, utslipp av miljøskadelige stoffer, havari og piratangrep.

Det er en risiko for negativ påvirkning ved at selskapet handler med underleverandører som ikke ivaretar grunnleggende menneskerettigheter og gir sine ansatte anstendige arbeidsforhold.

Selskapet benytter underleverandører i havner over hele verden. Ved hendelser som eksempelvis en teknisk svikt eller sykdom hos mannskapet, kan det være skip må raskt til nærmeste havn, og selskapet anerkjenner at det ikke alltid har anledning til å gjøre en prekvalifisering av underleverandøren. Videre er antall underleverandører stort, og selskapet må gjøre en prioritering av de leverandører som skal analyseres for eventuelle brudd på menneskerettigheter og som ikke gir sine ansatte anstendige arbeidsforhold.

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

Det er en risiko for at noen av mannskapet blir syke eller skadet og må behandles hos lege, tannlege eller på sykehus. Det kan utgjøre en risiko for liv og helse da det vil kunne være mange dager til nærmeste havn hvor hjelp finnes.

Spesielle utfordringer seneste år har vært mannskapsbytter pga. Covid-19 pandemien og krigen i Ukraina. Selskapet sørger for at mannskapsbytte kan skje i trygge havner nærmest mulig hjemsted og iht. skiftplaner slik at mannskapets sikkerhet ivaretas og kan få nødvendig og avtalesfestet fritid og hvile. Det vil kunne påløpe ekstra kostnader ved reise-/hotellutgifter og driftsstans/off-hire dager ved at skip må gå til havner utenfor planlagt reiserute, og som dekkes av konsernet som en naturlig del av konsernet sine forpliktelser.

Lock-down i store deler av verden under Covid-19 pandemien reduserte muligheten til å besøke leverandører og verft for fysisk å kontrollere at arbeidsforholdene er iht. OECD sine retningslinjer og gjeldende bransjestandarder.

Aktsomhetsvurderinger og tiltak

Tiltak selskapet har iverksatt for å stanse og rette opp negative konsekvenser og begrense vesentlig risiko for negative konsekvenser omfatter:

Selskapet gjennomfører jevnlig vedlikehold av skipene iht. vedlikeholdsplaner. Vedlikeholdet har blant annet fokus på reduksjon av miljøskadelige utslipp og utbedringer som sikrer at skipene er sjødyktige og opererer iht. lov- og klassekrav og er en trygg arbeidsplass.

Skipene følger International Safety Management Code som innebærer sikkerhet for mannskap, skip, last og miljø.

Skipene etterlever kravene i Maritime Labor Convention.

Mannskapet får opplæring i sikkerhetstiltak vedrørende håndtering av last, dekkoperasjoner, beredskap, miljøvern, førstehjelp og andre temaer som er relevante for den enkeltes stilling om bord; og videre gjennom informasjon søker konsernet å få en bevisstgjøring på helse, miljø og sikkerhet samt responstid dersom en hendelse skulle inntreffe.

Selskapet har innsynsrett i mannskapet sine ansettelseskontrakter og vil kunne avdekke vilkår og betingelser som medfører brudd på selskapets policy og retningslinjer. Klaseselskapet til skipene kontrollerer at alt mannskap har godkjente arbeids- og lønnsvilkår iht. Maritime Labor Convention.

Leietakerne/befrakterne av skipene leier inn væpnet vakthold om bord i skipene når skipene opererer i farvann hvor det er vurdert at risikoen for piratangrep er til stede.

Iht. selskapets etiske retningslinjer tolereres ikke trakassering eller diskriminering av personer på bakgrunn av rase, religion, kjønn/kjønnsidentitet, alder, seksuell orientering, politisk syn, medlemskap i organisasjoner, opprinnelsesland, statsborgerskap eller funksjonsnedsettelse. Brudd på disse retningslinjene vil få konsekvenser for kontraktsforholdet med konsernet.

Selskapet har etablerte rutiner for handlingsplaner ved sykdom og skade hos mannskap. Hvis behandling hos lege, tannlege eller på sykehus er nødvendig vil skipet gå til nærmeste havn der slik tjeneste er tilgjengelig. Selskapet har inngått avtaler med forsikringsselskap vedrørende dekning av behandling, opphold og reiseutgifter.


Selskapet vil inkludere betingelser og forventninger vedrørende ansvarlig næringsliv i kontrakter med leverandører og andre forretningsforbindelser, eller i andre former for skriftlige avtaler der det ikke allerede er innført.

Selskapet utfører leverandørkartlegging for å fastsette en prioritering av underleverandører hvor selskapet skal gjennomføre en prekvalifisering ut fra en analyse av geografisk, politisk, bransjemessig, miljømessig og annen kjent risiko basert på publiseringer fra OECD, FN, bransjestandarder og andre offentlig tilgjengelige troverdige kilder og iht. antatt negativ påvirkning basert på hvor betydningsfull leverandøren er for selskapet iht. innkjøpsfrekvens og beløpsstørrelse, og hvor stor leverandøren er lokalt mht. antall ansatte og omfang av sin virksomhet da brudd på menneskerettigheter forventes å ha større negativ effekt desto mer betydningsfull leverandøren er.

Selskapet gjør prekvalifisering av nye leverandører iht. ovennevnte kriterier med prioritering iht. en risikovurdering. Selskapet revurderer eksisterende leverandører ved mistanke om eller ved avdekket avvik.

Selskapet foretar kontrollhandlinger i leverandørkjeden for å se at leverandøren opererer iht. avtale og at selskapet

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

ikke forårsaker, bidrar til eller er forbundet med negativ påvirkning og/eller skade.

Dersom det avdekkes avvik skal selskapet presentere forholdet til den aktuelle leverandøren for å bistå med løsninger for å utbedre forholdet eksempelvis gjennom en interessentdialog eller gjennom bistand fra og samarbeide med andre aktører i bransjen. Dersom leverandøren ikke har vilje til å utbedre forholdet vil selskapet kunne se seg nødt til å terminere avtalen med leverandøren. Selskapet må vurdere om forholdet er av en slik art at det må rapporteres til relevant myndighet.

Iht. retningslinjer rapporteres alle avvik som avdekkes til selskapets styre umiddelbart slik at tiltak kan iverksettes og styringssystemet oppdateres. Styringssystemet revideres ved avvik eller minimum årlig som en del av selskapets strategi prosess og risk management. Representanter fra alle management selskapene skal være til stede på alle styremøter i selskapet for å sikre at endringer som besluttes blir implementert i styringssystemene.

Dersom det avdekkes at selskapet har bidratt til negativ påvirkning skal tiltak straks iverksettes. Det kan innebære at selskapet kommer i et erstatningsansvar. Selskapet vil samarbeide med berørte parter om gjenoppretting og eventuelt erstatning.

Klager fra berørte interessenter og rettighetshavere dersom det oppdages brudd på selskapets retningslinjer for ansvarlighet kan rettes til styrets sekretær: Clarksons Business Management AS, Munkedamsveien 62C, 0270 Oslo, Norge og e-mail: ek.andresen@clarksons.com.

Den som fremsetter en klage mot selskapet vil ikke bli utsatt for noen form for gjengjeldelse.

Om nødvendig eller etter en vurdering vil selskapet søke eksternt bistand for å sikre at selskapet etterlever sine forpliktelser iht. loven og bidrar til et ansvarlig næringsliv.

Likestilling

Det var ingen ansatte i selskapet pr. 31.12.2022. Styret består av en mann. Styret har ut ifra en vurdering ikke funnet det nødvendig å iverksette spesielle tiltak med hensyn til likestilling.

Styreansvarsforsikring


Selskapet har tegnet styreansvarsforsikring gjennom Clarksons Business Management AS som tar ut styreansvarsforsikring ved bistand fra forsikringsmegler, på vegne av sine klienter som alle er investeringsselskaper, såkalte single-purpose vehicles, uten ansatte, og fornyer politen årlig.

Polisen inkluderer ca. 50 klienter. Forsikringsdekningen under politen er NOK 50.000.000 pr. krav pr. år og gjelder over hele verden inkludert USA og Canada.

Forsikringen dekker alle styremedlemmer og tidligere styremedlemmer. Styremedlemmene er dekket av forsikringen i 3 år etter at selskapet hvor de hadde styreverv blir likvidert.

Forsikringen inkluderer blant annet skadedekning, sivile bøter og straffer, representasjon og undersøkelser, kostnader for gjenoppretting av omdømme, corporate drap, utleveringskostnader, kausjoner, nødvendige kostnader og kostnader for tapsreducerende tiltak.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

English:

If there are any discrepancies between the Norwegian and English version, the Norwegian version is the official one.

Operation

Geneva Tankers AS, a limited company duly registered under the laws of Norway, was established 18 June 2018. The purpose of the company is to operate owned and chartered in vessels, including all activities related thereto as well as investing in other companies with the same purpose.

The company's registered office is in Oslo, Norway.

The company owns and operates two LR1 Product Tankers vessels. Nordic Basel was purchased 3rd of December 2018 and Nordic Bern was purchased 13th of December 2018. The company operates the vessels which are both fixed on time charter parties with duration more than a year to same charterer.

The vessels operate in international waters with the risk involved.

The functional currency is USD. The annual financial statements are prepared and presented in NOK.

The company is an investment company and does not have any employees. The company has entered into management agreements with Ernst Jacob (HKG) Ltd. which includes the technical and commercial management of the vessels, crew management, procurement of provisions/consumables, insurance arrangements and accounting services in respect to the operating accounts.

Furthermore, the company has entered into a business management agreement with Clarksons Business Management AS.

The company is subject to taxation under the Norwegian tonnage tax regime.

Progress and result

The company's net result for the year shows a profit of NOK 26,993,750 (2021: NOK-8,986,854), which is proposed transferred to other equity.

The company has a positive EBITDA of NOK 48,682,482 (2021: NOK 6,680,251).

The vessels have been fully employed during the period. The utilization was 93.25% (2021: 90.75%). The operating expenses were in line with budget, but there have been substantial extraordinary non-operating expenses, in the total of approx. USD 350,000.


During 2022 Nordic Bern has been fixed at timecharter contract to the same charterer. The vessel had 23 days off-hire during 2022, due to some technical problems, which was fixed during 2022. The vessel is currently on an 11 months timecharter contract at a good rate including a 50% profit share until 15 August 2023. The first calculation in the period 01.10.2022-31.12.2022 added the company a profit share of approx. USD 19,000 per day, equivalent to USD 1,606,000. The TC contract has a period of maximum until 15 August 2023 (+15/-30 days in charterers option).

During 2022 Nordic Basel has been fixed at timecharter contract to the same charterer. The vessel had 0.85 days off-hire during 2022. The vessel is currently on a 19 months timecharter contract at a good rate. The TC contract has a period of maximum until 15 May 2023 (+/- 15 days in charterers option).

The book value of the acquisition price of the vessels per 31 December 2022 is NOK 197,859,830 (2021: NOK 206,547,506). Estimated market value of the vessels per 31 December 2022 is NOK 431,250,000 (2021: NOK 234,000,000).

The tank market continued to increase from 2021 and during the first six months of 2022. Thereafter the market has declined explained with reduced port congestions, new Covid-19 virus outbreaks in China and uncertainties related

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

to new environmental regulations enforced from 2023 and in connection with the war in Ukraine with inflation, increased cost of financing and energy crisis causing changes in consumer behaviour resulting in imbalance between supply and demand. The shipping market is volatile and affected by macroeconomic fundamentals and changes in the global economy.

Market analysts project that the crude average haul will increase by 5% between 2022 and 2024 with one of the most important drivers being the war in Ukraine. Europe is phasing out imports from Russia and shifting to Middle East and USA. These trade flow shifts are expected to continue to support the average haul through 2023-2024. Other factors are also expected to provide positive impetus to average haul as e.g. Chinese imports are currently projected to rise by >10% across 2023-2024. The long-term trend towards longer routes is expected to continue. Crude trade volumes are expected to grow by 6% across 2023-2024 and with an expected rising average haul this could lead to tonnage-mile growth of abt. 12%, a key part of the apparent supportive demand backdrop in today's tanker market.

Financing and liquidity

The company's vessels are loan- and equity financed.

The company's financing, revenue, expenses and liquidity reserve are mainly in USD.

Per 31 December 2022 the liquid capital was NOK 56,050,538 (2021: NOK 30,476,253), whereof NOK 7,241,823 is deposited as security under the loan facility agreement.

The company has had a positive cash development during the period deriving from the profit generated for the period. Surplus cash generated in the period is withheld in the company per 31 December 2022.

The Board refers to Note 8 to the financial statements for further details regarding the loan, the repayment schedule and the terms.

The instalments due in 2023 are not classified as short-term debt in the financial statements.

Based on budgets and prognosis for the next three years, it is expected that the company will continue to have a positive cash development and thus have sufficient liquid assets to cover operating- and dry-docking expenses. The company is able to settle its obligations as they fall due.

Financial Risk

The company operates in an international and volatile market and is affected by regulatory requirements, international trends and economic conditions.

The company is exposed to macroeconomic developments, including price- and currency risk, the balance between supply and demand and changes in global trade agreements.


An investment in the company involves a high risk.

Market risk

The shipping market is volatile and with substantial seasonal fluctuations. Demand for the company's vessels and the rate levels under the charter parties of the vessels, have a high correlation with the development of available tonnage in the market, the development in consumption and demand for petroleum products, which again affects the value of the vessels which are the company's sole income generating assets.

Macroeconomic factors affecting price formation and the market development include political decisions, regulatory changes, changes in production, new technology and market disruptions such as trade wars, political instability and sanctions and also events locally and internationally affecting production and prices. These factors lead to uncertainty in the market and will affect the development of both the short- and long-term dry-bulk market and thus the result development of the company.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

Currency risk

The company have its financing, acquisition and possibly sale of fixed assets, income and expenses mainly in USD. The shareholders in numbers are mainly Norwegian. An investment in the company may thus imply substantial currency risk.

Credit risk

The company transfers the budgeted monthly operating expenses of the vessels one month in advance to the technical manager. There is a risk that the technical manager will not be able to fulfil its obligations under the management agreement. The company seeks to reduce this risk by keeping the advanced amount and the intercompany balance with the technical manager to a minimum.

The charterers pay the charter hire of the vessels normally 30 days in advance under the time charter parties entered into. The charterers have during the period paid the hire on time.

The company operates in an international and volatile market and is affected by international trends and economic conditions. Consequently, the company is exposed to various risks, which are explained below.

An investment in the company involves a high risk.

Future development and solidity

The board expects that the results for 2023 will be better than for 2022, due to higher rate level in 2023, and which is reflected in the company's budgets and prognosis. The budgeted operating expenses are slightly higher compared to 2022 mainly because of the inflation and increase crew cost. In overall it is expected a somewhat higher profit in 2023 compared with 2022 assuming a currency exchange rate level NOK/USD for 2023 in line with 2022.

Russia's invasion on 24 February 2022 and war on Ukraine and the ensuing international response, have generated the most significant disruptions to geo-political norms for decades. The war is causing uncertainties for shipping markets as the players are dealing with operational disruptions, reported attacks on vessels, commercial suspension around the conflict zone and new sanctions against Russian individuals, companies and vessels.

The main focus of the company is the safety and the well-being of the crew. The financial impact the war will have on the company is difficult to estimate as the situation remains dynamic and complex. Cost wise the market see increasing bunker prices and the likelihood for increased crew cost in regards to crew changes, travelling and repatriation, increased insurance cost and possible repositioning costs.

Shipping has lately been benefiting from post-Covid-19 economic recovery supporting global trade. However it is expected a weakness in the development of the global economy as a result of the war and thus a decline in seaborne trade volumes. The demand for the company's vessels may thus be affected.

As sanctions are being imposed on Russia in terms of owners and tonne-miles, the market may on the other hand see a decrease in supply of tonnage resulting in an increase of freight rates also supported by the continuing port congestions world-wide.


So far the company has not been affected substantially by the war as the impact to date has generally been limited to regional rather than global scale. This situation may change. The company is following the development on a day-today basis in order to be prepared to take the necessary actions as the risk situation may change, incidents occur and new sanctions may be imposed.

Besides the macroeconomic effects the virus outbreak has so far had limited impact on the company's operation and financial position, and the charterers has fulfilled their obligations under the charter parties enter into.

The company monitors the development closely and works continuously to find risk-reducing measures.

The company maintains the vessels well, and the charterers are satisfied with the vessels' operational performance.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

There is considerable uncertainty linked to the forecasts and expectations of the future development of the market and the company.

To the Board's understanding, the accounts are satisfactory regarding the company's financial position and turnover. There have not occurred any circumstances of significant importance for the judgment of the company's financial position after the end of the financial year.

Going concern

The annual accounts for 2022 are presented under the going concern assumption.

External environment

The vessels are engaged in transportation by sea, with the risk this implies related to pollution.

There has not been reported any incidents in 2022 that have caused damage to the external environment or environmental pollution.

The shipping industry represented by IMO has a target of zero emissions from the year 2050. In order to achieve the target, several regulatory changes have been proposed and introduced effective from 1 January 2023.


From 1 January 2023, the EEXI regulations (Energy Efficiency Existing Ship Index), energy efficiency design index, will enter into force, and which means that the owner must have made the necessary modifications and retrofitting to meet the EEXI requirements within a vessel's next annual class inspection after 1 January 2023. At the same time, the CII regulations (Carbon Intensity Indicator) enter into force, which is a tool for measuring how efficiently a vessel transports goods and passengers and is expressed in the number of grams of CO₂ emitted per cargo capacity and nautical miles. The owner is imposed an annual reporting obligation related to each vessel's CII. Each vessel will be given a taxonomy rating from A to E based on emissions and where A is best. The company is implementing various measures to initially achieve rate C. A higher rate in 2023 is believed to be difficult to achieve due to the vessels' age, technical condition and design, and any necessary retrofitting and upgrading may be completed over a few years due to the costs associated with the work and new installations.

At the same time, the shipping industry is experiencing continuous technical- and fuel development in terms of environment friendly innovations. The company follows the development and analyses how the company's vessels can be retrofitted to achieve the targets as quickly as possible with the best possible environment friendly and energy efficient solutions.

The company believes that choosing climate-friendly solutions will lead to a competitive advantage as the market players have individual aims regarding the green transition and will choose business partners which comply with their requirements and contribute to their individual goal achievement. This in turn could mean that the company accelerates its plans for retrofitting and other measures to be a preferred supplier of chartering, safeguard the shareholders' interest and attract sources of financing at best obtainable terms.

Further the EU Commission has proposed to incorporate maritime transport in the EU Emissions Trading System from 1 January 2023 with a gradual incorporation from 2023 to 2025. As of today it is uncertain how a possible implementation of the proposal will affect the company as the final proposal and the regulations have not yet been concluded. Voyages and port calls outside the EU will probably not be affected. For voyages and port calls within the EU, the proposal means that the company must purchase a sufficient number of emissions allowances for the share of reported emissions by 20% for 2023, 45% for 2024, 70% for 2025 and 100% for 2026 and beyond. An estimate is an additional cost of USD 50 per tons of the fuel consumption. The company may look at amendments to be implemented in the charter parties where e.g. the cost of the allowances is allocated to charterers.

Geneva Tankers AS

 ryew.JXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

The Transparency Act

Statement of the Company's due diligence assessments in accordance with the Transparency Act

According to §5 of the Norwegian Transparency Act, the Company is obliged to publish a statement of the due diligence assessments the Company carries out in its supply chain and with its business partners to identify and assess actual and potential adverse impacts associated with the Company's operations and to contribute to a responsible business conduct.

Since the Company does not have a website the statement is stated in the following.

The Company's organization and business

The Company is domiciled in Norway with business address Munkedamsveien 62C, 0270 Oslo, Norway.

The Company operates in the shipping industry within the LRI Tank market by hiring out its 2 vessels to the same charterers involved in sea transport of different petroleum products to meet global demand.

The Company has no employees. The Company has entered into agreements with external management companies regarding business management, commercial- and technical management of the vessels and manning services for seafarers on board the vessels.

Furthermore, the Company has engaged a managing company (disponent owner) which controls and monitors that the Company operates in accordance with laws and regulations and that amendments and measures adopted are carried out and implemented in the management- and control systems and that the effect of these are analyzed and further measures carried out and implemented if necessary.

All the management companies are domiciled in the EU/EEA.

Guidelines and routines

The Company, as ship-owning company, is subject to national and international regulations regarding sustainable supply chains and working conditions for crew on board the vessels. The Company has established and updates guidelines and routines to comply with applicable laws and regulations and to particularly safeguard the health, safety, working environment and working conditions of the crew on board the vessels.


The Company cooperates with the technical manager regarding purchase agreements with subcontractors. Technical management includes purchase of shipyard services for docking and repairs of vessels, equipment and parts, fuel, insurance and, if applicable, also services relating to ship scraping.

The Company requires that subcontractors in the supply chain have decent working conditions for their employees and that the suppliers comply with the OECD's requirements for basic human rights. This will be verified by suppliers in the value chain being able to show certifications from local authorities and/or industry organizations, the Company's knowledge of and visits to the relevant supplier and/or other publicly available information considered reliable.

The Company focuses on those subcontractors where the adverse impact is expected to be significant based on how important the supplier is to the Company based on an assessment including mapping of geographical- and business areas that are associated with higher risk of violations of basic human rights such as risk of environmental damages, child labor, forced labor, hazardous, harmful and degrading working conditions, payment of wages that do not meet the basic needs for workers and their families, lack of gender equality, discrimination and ban on workers' trade unions.

The Company regularly prepares maintenance plans for the vessels and carry out inspections and dockings in accordance with these to ensure that the vessels are in good condition and are a safe workplace, and further that the vessels operate in accordance with legislation and regulations such as e.g. related to energy efficiency and emissions.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

The Company monitors sanctions lists. It is a Company policy not to enter into contracts with sanctioned entities, persons, ships, countries and/or goods.

The Company has a Code of Conduct which means that suppliers undertake to follow the above OECD requirements and other business ethics norms.

Adverse impact and significant risks

The Company operates in international waters with sea transport of goods.

There is a risk of adverse impact from accidents, emissions of environmentally harmful substances, constructive loss and pirate attacks.

There is a risk of adverse impact as a result of the Company trading with subcontractors who do not safeguard basic human rights and provide their employees with decent working conditions.

The company uses subcontractors in ports all over the world. In the event of incidents such as a technical failure or illness among the crew, the vessel may have to sail quickly to the nearest port, and the Company recognizes that it does not have the opportunity to prequalify the subcontractor. Furthermore, the number of subcontractors is large, and the Company must prioritize the suppliers to be analyzed for possible violations of human rights and requirements and for not providing their workers with decent conditions.

There is a risk that some of the crew will become ill or injured and have to be treated by a doctor, dentist or be hospitalized, and thus a risk to life and health as it could be several days to the nearest port where help is available.

Special challenges in recent years have been crew changes due to the Covid-19 pandemic and the war in Ukraine. The Company ensures that crew changes can take place in safe ports as close as possible to home of the crew and in accordance with shift schedules so that the crew's safety is safeguarded and they can have the necessary and agreed time off and rest. Additional costs may incur for travel/hotel expenses and idle time/off-hire days due to vessels having to go to ports outside the planned itinerary, and which are covered by the Company as a natural part of the Company's obligations.

Lock-down in large parts around the world during the Covid-19 pandemic reduced the opportunity to visit suppliers and shipyards to physically check that the working conditions are in accordance with OECD's guidelines and applicable industry standards.

Due diligence and measures

Measures the Company has taken to stop and correct adverse impact and limit significant risks of adverse impact include:

The Company carries out regular maintenance of the vessels in accordance with maintenance plans. The maintenance is inter alia focusing on reducing greenhouse gas emissions and conducting improvements that ensure that the vessels are seaworthy and operate in accordance with legal and class requirements and is a safe workplace.


The Company's vessels comply with the International Safety Management Code which sets out requirements in regards to safety for the crew, the vessels, the goods on board and the environment.

The Company's vessels comply with the requirements of the Maritime Labor Convention.

The crew receives training in safety measures regarding cargo handling, deck operations, emergency preparedness, environmental protection, first aid and other topics that are relevant to the individual's position on board. Through ongoing information, the Company seeks to raise awareness of health, environment and safety as well as response time should an incident occur.

The Company has the right to inspect the crew's employment contracts and may thus be able to identify any breaches of the Company's regulations. The classification society of the vessels controls that the crew's working and salary conditions are in accordance with the Maritime Labor Convention.

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

The charterers of the vessels engage security firms that provide armed guards on board the vessels according to a risk assessment when vessels operate in waters with a risk of pirate attacks.

According to The Company's ethical guidelines the Company does not tolerate harassment or discrimination against people on the basis of race, religion, gender/gender identity, age, sexual orientation, political opinion, membership in organizations, country of origin, citizenship or disability. Breach of these guidelines will have consequences for the contractual relationship with the Company.

The Company has established routines for action plans in the event of illness and injury among the crew. If treatment by a doctor, dentist or in a hospital is necessary, the vessel will sail to the nearest port where the necessary medical expertise is available. The Company has entered into agreements with insurance company for the coverage of treatment, accommodation, travel expenses and repatriation.

The Company will include conditions and requirements regarding responsible business conduct in contracts with suppliers in its supply chain and with other business connections, or in other forms of written agreements where this has not already been introduced.

The Company carries out supplier mapping in order to determine a priority of subcontractors where the company shall carry out a prequalification based on an analysis of geographical, political, sectoral, environmental and other known risk factors based on publications from the OECD, the UN, business standards and other reliable information and public sources and in accordance with assumed adverse impact based on how important the supplier is to the Company based on purchase frequency and volume, and how significant the supplier is locally in terms of the number of employees and the scope of their activities, as violations of human rights are expected to have increased adverse effect proportionally with the significance of the supplier.

The Company prequalifies new suppliers in accordance with above-mentioned criteria with priority according to a risk assessment. The Company re-evaluates existing suppliers if there are suspected or reported any discrepancies.

The Company carries out control actions in the supply chain to see that the suppliers conduct their businesses in accordance with agreements and that the Company does not cause, contribute to or are associated with adverse impact or damages.

If discrepancies are identified, the Company will present the adverse impact to the supplier in question to discuss the matter and assist with solutions to mitigate the adverse impact, for example through a stakeholder dialogue or by way of assistance from other business relationships in the industry. If the supplier is not willing to mitigate the matter, the Company may terminate the agreement with the supplier. The Company must assess whether the damage is of such a nature that it must be reported to the relevant authority.

According to guidelines, all deviations that are identified will be reported to the Company's board immediately so that measures can be taken and the management system updated if so required. The management system is revised in the event of deviations or at least annually as part of the Company's strategy process and risk management. Representatives from all the management Company should be present at all board meetings of the Company to ensure that changes that are decided are implemented in the management systems.

If it is discovered that the Company have contributed to a negative impact, measures must be taken immediately. This may mean that the Company become liable for damages. The Company will cooperate with affected parties on recovery and possible compensation.


Complaints from affected stakeholders and rights-holders if a breach of the Company's guidelines for responsible business conduct is detected can be directed to the Board's secretary: Clarksons Business Management AS, Munkedamsveien 62C, 0270 Oslo, Norway, e-mail address: ek.andresen@clarksons.com.

Anyone who makes a complaint against the Company will not be subjected to any form of retaliation.

If deemed necessary or after an assessment, the Company will seek external assistance to ensure that the Company comply with their obligations under the Transparency Act and contributes to a responsible business conduct.

Gender equality

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Årsberetning for 2022 / Annual Report for 2022

Geneva Tankers AS

There were no employees in the company as of 31.12.2022. The board consists of one man. The board has, based on an assessment, not found it necessary to carry out any special measures in respect of equal status.

Directors' and Officers' Liability Insurance

The company has taken out directors' and officers' board liability insurance through Clarksons Business Management AS, which takes out the insurance with the assistance of an insurance broker on behalf of its clients, all of which are investment companies, so-called single purpose vehicles, without employees, and renews the policy annually.

The insurance policy includes approximately 50 clients. The insurance coverage under the policy is NOK 50,000,000 per claim per year. The territory covered is worldwide including the United States and Canada.

The insurance policy covers all board members and former board members. The board members are covered by the insurance for 3 years after the company in which they held a board position is liquidated.

The insurance includes inter alia punitive damages, civil fines and penalties, representation and investigations, reputation recovery costs, corporate manslaughter, extradition costs, civil and bail bonds, emergency costs and loss mitigation.


I styret for Geneva Tankers AS / The Board of Directors of Geneva Tankers AS

Oslo,

31. desember 2022 / 14. juni 2023 / 31 December 2022 / 14 June 2023

Shahb Richyal
Styreleder / Chairman of the Board

Geneva Tankers AS

 ryewJXPd3-Syivymv03



Resultatregnskap / Profit and loss account

Geneva Tankers AS

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Time charter hyre / Time charter revenues		117 129 385	84 668 192
Kommisjoner TC hyre / Commissions TC hire		<u>-2 997 859</u>	<u>-3 296 398</u>
Sum driftsinntekter / Total operating income	3	<u>114 131 526</u>	<u>81 371 793</u>
Driftskostnader skip / Ship operating expenses	4	63 545 017	73 007 131
Administrasjonskostnader / Administration expenses	5	1 904 027	1 684 411
Avskrivninger skip / Depreciation of vessels	6	<u>8 687 676</u>	<u>8 687 676</u>
Sum driftskostnader / Total operating expenses		<u>74 136 720</u>	<u>83 379 218</u>
Driftsresultat / Operating result		<u>39 994 806</u>	<u>-2 007 425</u>
Renteinntekter / Interest income		437 803	31 934
Agio gevinst / Currency gain	7	<u>15 692 036</u>	<u>5 437 333</u>
Sum finansinntekter / Total financial income		<u>16 129 839</u>	<u>5 469 267</u>
Rentekostnader / Interest expenses	8	6 687 583	5 221 173
Annen finanskostnad / Other financial expenses		146 064	136 668
Agio tap / Currency loss	7	<u>22 297 249</u>	<u>7 090 855</u>
Sum finanskostnader / Total financial expenses		<u>29 130 896</u>	<u>12 448 697</u>
Netto finansresultat / Net financial items		<u>-13 001 056</u>	<u>-6 979 429</u>
Resultat før skattekostnad / Result before tax		<u>26 993 750</u>	<u>-8 986 854</u>
Skattekostnad / Tax	9	<u>0</u>	<u>0</u>
ÅRSRESULTAT / PROFIT (LOSS) FOR THE YEAR		<u>26 993 750</u>	<u>-8 986 854</u>
Overføringer / Transfers			
Overført til/mot udekket tap / Transfers to/against uncovered loss		<u>0</u>	<u>-8 986 854</u>
Overført til annen egenkapital / Transfers to other equity		<u>26 993 750</u>	<u>0</u>
Sum overføringer / Total transfers		<u>26 993 750</u>	<u>-8 986 854</u>




Balance / Balance sheet

Geneva Tankers AS

	Note	31.12.2022	31.12.2021
EIENDELER / ASSETS			
Anleggsmidler / Fixed assets			
Skip / Vessels	6	<u>197 859 830</u>	<u>206 547 506</u>
Sum anleggsmidler / Total fixed assets		<u>197 859 830</u>	<u>206 547 506</u>
Omløpsmidler / Current assets			
Beholdning om bord / Stock on board			
Beholdning om bord / Stock on board	4	<u>1 578 769</u>	<u>716 980</u>
Sum beholdning om bord / Total stock on board		<u>1 578 769</u>	<u>716 980</u>
Fordringer / Accounts receivable			
Mellomværende driften / I/c balance vessel operation	4	3 246 074	1 780 060
Kundefordringer / Trade accounts receivables	10	15 832 545	2 287 100
Tilgode merverdiavgift / VAT receivable		19 429	2 040
Andre fordringer / Other receivables		0	14 000
Sum fordringer / Total accounts receivable		<u>19 098 048</u>	<u>4 083 201</u>
Likvider / Total cash and cash equivalents	11	<u>56 050 538</u>	<u>30 476 253</u>
Sum omløpsmidler / Total current assets		<u>76 727 355</u>	<u>35 276 433</u>
SUM EIENDELER / TOTAL ASSETS		<u>274 587 186</u>	<u>241 823 940</u>

Geneva Tankers AS


 rycwJXPd3-Syivymv03

**Balance / Balance sheet****Geneva Tankers AS**

	Note	31.12.2022	31.12.2021
EGENKAPITAL OG GJELD / EQUITY AND LIABILITIES			
Egenkapital / Equity			
Innskutt egenkapital / Paid in capital			
Aksjekapital / Share capital		40 000	40 000
Overkurs / Premium of shares		117 052 600	117 052 600
Annen innskutt egenkapital / Other paid in capital		-8 570	-8 570
Sum innskutt egenkapital / Total paid in capital		117 084 030	117 084 030
Opptjent egenkapital / Other equity			
Annen egenkapital / Retained earnings		50 952 089	23 958 340
Sum opptjent egenkapital / Total other equity		50 952 089	23 958 340
Sum egenkapital / Total equity	12	168 036 119	141 042 370
Gjeld / Liabilities			
Langsiktig gjeld / Long-term liabilities			
Pantelån / Mortgage loan	8	91 180 025	90 398 850
Sum langsiktig gjeld / Total long-term liabilities		91 180 025	90 398 850
Kortsiktig gjeld / Short-term liabilities			
Mellomværende driften / I/c balance vessel operation	4	5 480 000	1 844 728
Leverandørgjeld / Accounts payable		230 378	421 624
Forskuddsbetalt hyre / Prepaid hire		8 373 993	7 426 980
Påløpne rentekostnader / Accrued interest	8	684 876	368 158
Annen kortsiktig gjeld / Other current liabilities		601 794	321 230
Sum kortsiktig gjeld / Total short-term liabilities		15 371 041	10 382 720
Sum gjeld / Total liabilities		106 551 066	100 781 570
SUM EGENKAPITAL OG GJELD / TOTAL EQUITY AND LIABILITIES		274 587 186	241 823 940
Pantstillelser / Pledge	8	91 864 901	90 767 008

Oslo, 31.12.2022 / 14.06.2023
Styret for / Board of Directors of Geneva Tankers AS

Shahb Richyal
Chairman

Geneva Tankers AS rycwJXPd3-Syivymv03



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Note 1: Regnskapsprinsipper / Accounting principles:

Generelt

Regnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998. Det er utarbeidet etter norske regnskapsstandarder.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen ett år er klassifisert ikke som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes å ikke være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet. Enkelte poster er vurdert etter andre regler, og redegjøres for nedenfor.

Inntekter

Inntekter regnskapsføres når de er opptjent. Inntekter er regnskapsført til verdien på transaksjonstidspunktet.

Rederi / skatt

Selskapet er under den norske rederiskatteordningen.

Det innebærer at selskapets skattegrunnlag er finansresultatet. Dette består av selskapets renteinntekter med fradrag av andre finanskostnader. Videre får selskapet fradrag for en forholdsmessig andel av rentekostnader som tilsvarer gjennomsnittlig andel finansielle eiendeler av gjennomsnittlig totalkapital. Tilsvarende får selskapet en forholdsmessig inntekt eller et forholdsmessig fradrag av valutagevinst eller tap. Dersom selskapet har en egenkapitalandel som utgjør mer enn 70 % av totalkapitalen, skal den delen av egenkapitalen som overstiger 70 % multipliseres med en normrente som fastsettes av finansdepartementet årlig, og beløpet kommer som et skattepliktig inntektstillegg.

Et negativt skattegrunnlag kan fremføres mot fremtidig positivt skattegrunnlag.

Skattesatsen er p.t. 22 %.

I tillegg betales en tonnasjeskatt basert på skipenes netto tonnasje. Denne skatten er klassifisert som administrasjonskostnader i regnskapet.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler er skip og oppføres i balansen til anskaffelseskost med fradrag for akkumulerte avskrivninger og eventuelle akkumulerte nedskrivninger. Avskrivningene er lineære og fastsettes ut fra en vurdering av driftsmiddelets gjenværende økonomiske levetid.

Estimert økonomisk levetid er 25 år. Driftsmidlene avskrives ned til estimert skrapverdi basert på markedsverdi på tidspunkt for overtakelse av driftsmiddelet.

Hvis det er indikasjoner på at det er mindre verdier knyttet til driftsmiddelet og denne verdien er lavere enn balanseført verdi nedskrives driftsmiddelet.

Dokkeutgifter kostnadsføres på perioden for utført dokking.

Utgifter til oppgraderinger aktiveres og avskrives lineært over driftsmiddelets gjenværende økonomiske levetid.



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Utenlandsk valuta

Likvider i utenlandsk valuta vurderes i henhold til dagskursprinsippet. Langsiktig gjeld er oppført til dagskurs. Følgende kurser er benyttet i regnskapet: USD/NOK pr. 31. desember 2022: 9,8573 (2021: 8,8194)

English:

If there are any discrepancies between the Norwegian and English version, the Norwegian version is the official one.

General information

The accounts have been prepared in accordance with the Norwegian Accounting Act, Norwegian accounting standards and generally accepted accounting principles. In principle it is the rules for preparing financial statements for small enterprises that have been used.

The financial statements are prepared in NOK and based on the calendar year.

The accounting principles are described below.

The general rule when assessing and classifying assets and liabilities

Assets determined for permanent ownership or use are classified as fixed assets. Other assets are classified as current assets. Receivables due within one year are classified as current assets.

Fixed assets are assessed at cost price but are written down to fair value when any impairment of value is not expected to be transitory. Fixed assets with finite economic lives are systematically depreciated.

Corresponding criteria form the basis when classifying short-term and long-term liabilities. Current assets are assessed at the lower of acquisition cost and fair value. Short-term liabilities are recognized at the nominal amount received on the date of establishment. Certain items are assessed according to other rules as explained below.

Income

Income is recognized when accrued. Income is recognized at its value on the date of transaction.

Tax

The company is subject to taxation under the Norwegian tonnage tax system.

This mainly means that the company's net taxable result is based on the financial result. The financial result consists of interest income less other financial expenses. Further a share of the interest costs is deductible according to a proportionate share of the financial assets. Correspondingly a proportionate share of any currency gains and losses will be respectively added or deducted. If the company has an equity share that is higher than 70% of the total capital, the part of the equity that exceeds 70% shall be multiplied by a standard rate determined by the Ministry of Finance on an annual basis, and the calculated amount is added to the taxable income.

Deferred tax losses that is not used will be carried forward.

The tax rate is currently 22 %.

In addition, a tonnage tax is payable based on a vessel's net tonnage. This cost is recognized in the financial statements as administration operating expenses.

Tangible fixed assets

Tangible fixed assets are vessels and are recognized in the balance sheet at cost price less accumulated depreciation and possible write down of value. The depreciation is linear and based on an assessment of the asset's remaining economic lifespan.

The tangible fixed assets will be written down to fair value when any impairment of value is not expected to be transitory.



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Dry-docking expenses are recognized as cost in the period the asset is dry-docked.

Upgrading- and installation expenses are capitalized, and the depreciation is linear over the remaining economic lifespan of an asset.

Estimated lifespan of the assets is 25 years. The assets are being depreciated down to estimated scrap value based on the market value on the date of the purchase of the assets.

Receivables

Trade debtors and other receivables are recognized in the balance sheet at nominal after provision for loss has been deducted. Provision for losses on receivables is made on the basis of an individual assessment of each receivable.

Exchange rates

Liquid assets in foreign currencies are assessed in accordance with the current exchange rate principle.

Long-term liabilities are posted at the current exchange rate.

The following exchange rate is used in the accounts: USD/NOK per 31 December 2022: 9.8573 (2021: 8.8194)

Note 2: Virksomhetens art og grunnlaget for videre drift / The purpose of the company and the basis for continued operation:

Selskapet ble stiftet 18.06.2018.

Selskapets formål å eie og operere skipene «Nordic Basel» og «Nordic Bern», samt hva som hermed står i forbindelse.

Selskapet kjøpte to 2008-bygget, 73.766 dwt. LR1 produkt tankskip. «Nordic Basel» ble kjøpt 3. desember 2018 for USD 13.000.000, og «Nordic Bern» ble kjøpt 13. desember 2018 for USD 14.000.000.

Selskapet opererer og drifter skipene som er sluttet på et 11-19 måneders tidscerteparti (hhv. Bern og Basel).

Skipene opererer i internasjonale farvann med den risiko det innebærer.

Skipene er delvis egenkapital- og delvis lånefinansiert.

Selskapets finansiering, inntekter og utgifter er hovedsakelig i USD.

Selskapet har hatt en positiv resultatutvikling i perioden som skyldes at skipene har vært sluttet på kontrakt i hele perioden til en god rate og hatt høy utnyttelsesgrad. Befrakter betaler hyren punktlig.

Tank markedet fortsatte den positive utviklingen fra 2021 frem til 2. halvår 2022. Deretter har markedet hatt en fallende tendens forklart med krig i Ukraina, redusert ventetid ved havneanløp, nye Covid-19 virus utbrudd i Kina, usikkerhet knyttet til virkningene av de regulatoriske endringer vedrørende utslipp fra skip som er innført fra 2023, inflasjon, økte finansieringskostnader og energikrise; og som medfører endringer i forbrukeradferd som igjen resulterer i ubalanse mellom tilbud og etterspørsel. Shipping markedet er volatilt og påvirket av makroøkonomiske forhold og endringer i den globale økonomien.

Markedsanalytikere anslår at den gjennomsnittlige råoljemengden vil øke med 5 % mellom 2022 og 2024, med en av de viktigste driverne som krigen i Ukraina. Europa faser ut importen fra Russland og flytter til Midtøsten og USA. Disse handelsflytforstyrrelser forventes å fortsette å støtte gjennomsnittlig transport gjennom 2023-2024. Andre faktorer forventes også å gi positiv drivkraft til gjennomsnittlig frakt som f.eks. kinesisk import anslås for øyeblikket å øke med ca. 10 % i 2023-2024. Råoljehandelsvolumer forventes å vokse med 6 % i 2023-2024, og med et forventet økende gjennomsnittlig trekk kan dette føre til en tonnasjevекst på ca. 12%; en sentral del av den tilsynelatende støttende etterspørselen i dagens tankmarked.

Selskapet er i stand til å innfri sine forpliktelser etter hvert som de forfaller. Kontantstrømmen i perioden har vært positiv.

Selskapet har fokus på miljø og bærekraft gjennom tiltak for å redusere klimagassutslipp og valg av samarbeidspartnere



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

og befraktere. Selskapet utarbeider tiltaksplaner og utfører tekniske tilpasninger, installasjoner og vedlikehold av skipene med det formål å redusere utslipp. Avtaler om befraktning inngås med akseptable befraktere og vilkår i avtalene inkluderer blant annet klausuler om krav til valg av miljøvennlig drivstoff, fart og reiseruter for å beskytte miljø og økosystemer samt etterlevelse av innførte sanksjoner.

Skipsfartsnæringen ved IMO har et mål om null-utslipp fra år 2050. For å nå målet er det foreslått og innført flere regulatoriske endringer med virkning fra 01.01.2023.

Selskapet jobber kontinuerlig med å implementere, utvikle og forbedre sine systemer for å etterleve nye krav og oppnå målsettingene.

Fra 01.01.2023 trer EEXI regelverket (Energy Efficiency Existing Ship Index), energieffektivitetsdesignindeks, i kraft og som innebærer at eier må ha gjennomført nødvendige modifiseringer for å oppfylle EEXI-kravene innen skipets neste årlige klasseinspeksjon etter 01.01.2023. Samtidig trer CII regelverket (Carbon Intensity Indicator) i kraft, som er et verktøy for å måle hvor effektivt et skip transporterer varer og passasjerer og uttrykkes i antall gram Co2 som slippes ut per lastekapasitet og nautisk mil. Eier pålegges en årlig rapporteringsplikt knyttet til hvert enkelt skips CII. Hvert enkelt skip vil bli gitt en taksonomi karakter fra A til E basert på utslipp og hvor A er best. Selskapet gjennomfører diverse tiltak for i første omgang å oppnå karakter C. En høyere karakter i 2023 tror man vil være vanskelig å oppnå grunnet skipenes alder, tekniske beskaffenhet og design, og eventuelle nødvendige endringer og påkostninger må antakeligvis tas over noen år grunnet kostnadene forbundet med arbeidet og nye installasjoner.

Samtidig opplever skipsfartsnæringen en kontinuerlig teknisk- og drivstoffutvikling når det gjelder miljøvennlige nyvinninger. Selskapet følger utviklingen og analyserer hvordan selskapets skip kan modifiseres for å nå målsettingene raskest mulig og med beste mulige miljø- og energieffektive løsninger.

Selskapet mener valg klimavennlige løsninger vil gi et konkurransefortrinn da aktørene har sine mål vedrørende det grønne skiftet og vil velge samarbeidspartnere som etterlever deres krav og bidrar til egen måloppnåelse. Dette vil igjen kunne medføre at selskapet fremskynder egne planer om modifiseringer og andre tiltak for å være en foretrukket leverandør av befraktning, ivareta aksjonærenes interesser og tiltrekke seg finansieringskilder til best mulige betingelser.

Videre har EU-kommisjonen foreslått å innlemme maritim transport i EUs kvotehandelssystem fra 01.01.2023 med et system som innebærer en gradvis innlemming fra 2023 til 2025. Pr. i dag er det usikkert hvordan en eventuell iverksetting av forslaget vil påvirke selskapet da det endelige forslaget og regelverket ikke er ferdig utarbeidet. Reiser og anløp utenfor EU vil antakeligvis ikke bli berørt. For reiser og anløp innenfor EU innebærer forslaget at selskapet må kjøpe tilstrekkelig antall kvoter for andel av rapporterte utslipp med 20% for 2023, 45% for 2024, 70% for 2025 og 100% for 2026 og deretter. Et anslag er en ekstra kostnad på USD 50 pr. tonn forbruk drivstoff. Selskapet vil kunne vurdere endringer i certepartiene hvor f.eks. kostnaden ved kvoteordning allokteres til befraktere.

Selskapet er eksponert for makroøkonomisk utvikling, inkludert pris- og valutarisiko, balanse mellom tilbud og etterspørsel og endringer i globale handelsavtaler.

Shippingbransjen generelt har gjennom 2021 og 1. halvdel av 2022 nytt godt av økonomisk oppgang etter Covid-19 pandemien med økt global handel og en økning i ratenivåer hjulpet av logistikkforstyrrelser med kø i havner. Den globale økonomien opplever nå en nedgang som følge av krigen i Ukraina, inflasjon, renteøkning og nye Covid-19 virus utbrudd i Kina som har medført nedgang i fraktvolum. Etterspørselen etter selskapets skip kan dermed bli redusert. En markedsnedgang vil sannsynligvis redusere verdien på selskapets skip.

Russlands krig mot Ukraina og den påfølgende internasjonale responsen har skapt forstyrrelser i geopolitiske normer av dimensjoner verden ikke har opplevd på flere tiår. Krigen skaper usikkerhet for shipping markedet ettersom aktørene må håndtere driftsforstyrrelser, kommersiell suspensjon i konfliktsone og nye sanksjoner mot russiske personer, selskap og skip.

Den finansielle effekten krigen vil kunne ha på selskapet er vanskelig å estimere ettersom situasjonen fortsatt er dynamisk og kompleks.

Så langt har selskapet ikke blitt vesentlig påvirket av krigen da virkningene hittil generelt har vært begrenset til regional og ikke global skala. Denne situasjonen kan endre seg. Selskapet følger utviklingen fra dag til dag for å være forberedt på å iverksette nødvendige tiltak ettersom risikosituasjonen skulle endre seg, hendelser inntreffe og/eller nye sanksjoner bli



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

ilagt.

Samtidig kan markedet oppleve en nedgang i tilbudet av tonnasje grunnet sanksjonene som innføres mot Russland og russisk tonnasje, noe som kan føre til en økning av fraktratene.

Nevnte forstyrrelser i forsyningskjeden, herunder også økte driftskostnader og tidstap, kan føre til at aktører får betalingsproblemer. Dette kan medføre at selskapets befrakter ikke er i stand til å betale leien etter hvert som den forfaller iht. inngått kontrakt. Det er følgelig en risiko for at selskapet vil kunne få likviditetsproblemer, ikke kunne innfri sine forpliktelser etter hvert som de forfaller og komme i brudd med klausuler under inngått låneavtale.

Basert på budsjetter og prognoser vil selskapet drive med overskudd i 2023.

Selskapets finansielle stilling anses å være solid.

Selskapet følger og analyserer utviklingen nøye og arbeider kontinuerlig med å justere markedsstrategien i henhold til prognoser og markedsituasjon og implementerer risikoreduserende tiltak.

Fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av årsregnskapet.

English:

The company was incorporated 18 June 2018.

The purpose of the company is to own and operate the vessels "Nordic Basel" and "Nordic Bern" and any business related thereto.

The company purchased two 2008-built, 73,766 dwt. LR1 Product Tankers. "Nordic Basel" was purchased 3rd of December 2018 for USD 13,000,000, and "Nordic Bern" was purchased 13th of December 2018 for USD 14,000,000.

The company operates and hires out the vessels on 11-19 months timecharter contract (respectively Bern and Basel).

The vessels operate in international waters with the risk involved.

The vessels are party equity- and part loan financed.

The company's financing, income and costs are mainly in USD.

The company has had a profitable development during the period, which is due to the fact that the vessels have been under time charter contracts throughout the period at a good rate and had a high degree of utilization. The charterer is paying the hire in a timely manner.

The tank market continued to increase from 2021 and during the first six months of 2022. Thereafter the market has declined explained with reduced port congestions, new Covid-19 virus outbreaks in China and uncertainties related to new environmental regulations enforced from 2023 and in connection with the war in Ukraine with inflation, increased cost of financing and energy crisis causing changes in consumer behaviour resulting in imbalance between supply and demand. The shipping market is volatile and affected by macroeconomic fundamentals and changes in the global economy.

Market analysts project that the crude average haul will increase by 5% between 2022 and 2024 with one of the most important drivers being the war in Ukraine. Europe is phasing out imports from Russia and shifting to Middle East and USA. These trade flow shifts are expected to continue to support the average haul through 2023-2024. Other factors are also expected to provide positive impetus to average haul as e.g. Chinese imports are currently projected to rise by >10% across 2023-2024. The long-term trend towards longer routes is expected to continue. Crude trade volumes are expected to grow by 6% across 2023-2024 and with an expected rising average haul this could lead to tonnage-mile growth of abt. 12%, a key part of the apparent supportive demand backdrop in today's tanker market.



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

The company is able to pay its liabilities as they fall due. The cash flow of the period has been positive.

The company has focus on environment and sustainability through measures to reduce greenhouse gas emissions and appointment of business relationships and charterers. The company has outsourced manning but carries out quality controls to ensure that the crew manager complies with the IMO's requirements for health, environment, safety and salary conditions for the crew and comply with human rights standards. The occupational risk is high for sailors in terms of injuries, accidents, piracy and other threats. The company prepares action plans and carries out technical adjustments, installations and maintenance of the vessels with the aim of reducing emissions. Charter parties are entered into with acceptable charterers and clauses and terms include inter alia requirements for fuel options, speed and itineraries to protect the environment and ecosystems and compliance with imposed sanctions.

The shipping industry represented by IMO has a target of zero emissions from the year 2050. In order to achieve the target, several regulatory changes have been proposed and introduced effective from 1 January 2023.

The company works continuously to implement, develop and improve its systems to comply with requirements and regulations in order to achieve the goals.

From 1 January 2023, the EEXI regulations (Energy Efficiency Existing Ship Index), energy efficiency design index, will enter into force, and which means that the owner must have made the necessary modifications and retrofitting to meet the EEXI requirements within a vessel's next annual class inspection after 1 January 2023. At the same time, the CII regulations (Carbon Intensity Indicator) enter into force, which is a tool for measuring how efficiently a vessel transports goods and passengers and is expressed in the number of grams of CO₂ emitted per cargo capacity and nautical miles. The owner is imposed an annual reporting obligation related to each vessel's CII. Each vessel will be given a taxonomy rating from A to E based on emissions and where A is best. Based on annual reporting and inspections, ships will receive a grade after the end of each year. The company has implemented various measures to initially achieve rate C. A higher rate after the first year is believed to be difficult to achieve due to the vessels' age, technical condition and design, and any necessary retrofitting and upgrading may be completed over a few years due to the costs associated with the work and new installations.

At the same time, the shipping industry is experiencing continuous technical- and fuel development in terms of environment friendly innovations. The company follows the development and analyses how the company's vessels can be retrofitted to achieve the targets as quickly as possible with the best possible environment friendly and energy efficient solutions.

The company believes that choosing climate-friendly solutions will lead to a competitive advantage as the market players have individual aims regarding the green transmission and will choose business partners which comply with their requirements and contribute to their individual goal achievement. This in turn could mean that the company accelerates its plans for retrofitting and other measures to be a preferred supplier of chartering, safeguard the shareholders' interest and attract sources of financing at best obtainable terms.

Further the EU Commission has proposed to incorporate maritime transport in the EU Emissions Trading System from 1 January 2023 with a gradual incorporation from 2023 to 2025. As of today it is uncertain how a possible implementation of the system will affect the company as the final proposal and the regulations have not yet been concluded. Voyages and port calls outside the EU will probably not be affected. For voyages and port calls within the EU, the proposal means that the company must purchase a sufficient number of emissions allowances for the share of reported emissions by 20% for 2023, 45% for 2024, 70% for 2025 and 100% for 2026 and beyond. An estimate is an additional cost of USD 50 per tons of the fuel consumption. The company may look at amendments to be implemented in the charter parties where e.g. the cost of the allowances is allocated to charterers.

The company is exposed to macroeconomic fundamentals and developments, including price and currency risk, balance between supply and demand and changes in global trade agreements.

The shipping industry in general has throughout 2021 and the 1st half of 2022 profited from the economic recovery after the Covid-19 pandemic with increased global trade and an increase in rate levels supported by logistics disruptions and port congestions. The global economy is now experiencing head winds as a result of the war in Ukraine, inflation and new Covid-19 virus outbreaks in China, which have led to a decrease in freight volume. Demand for the company's vessels may thus be reduced. A market decline may further reduce the value of the company's vessels.



rycwJXPd3-Syivymv03



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Russia's war on Ukraine and the ensuing international response, have generated the most significant disruptions to geo-political norms for decades. The war is causing uncertainties for shipping markets as the players are dealing with operational disruptions, reported attacks on vessels, commercial suspension around the conflict zone and new sanctions against Russian individuals, companies and vessels.

The financial impact the war will have on the company is difficult to estimate as the situation remains dynamic and complex.

At the same time the market may see a decrease in supply of tonnage due to sanctions imposed on Russia resulting in an increase of freight rates.

The said disruptions in the supply chain, including increased operating costs and time losses, can lead to financial problems for market players. This could imply that the company's charterers will not be able to pay the hire under the charter parties entered into when it falls due. Consequently, there is a risk that the company will face liquidity problems, not be able to meet its obligations as they fall due and come in breach with clauses under the loan facility agreement entered into.

Based on budgets and forecasts, the company will generate a profit in 2023.

The financial position of the company is considered solid.

The company monitors and analyzes the development closely and works continuously to adjust the market strategy in accordance with prognosis and market situation and implement risk-reducing measures.

The financial statements are prepared based on the assumption of going concern.

Note 3: Inntekter / Income:

Selskapet eier og drifter to LR1 produkt tankskip bygd ved New Century skipverft, Kina i 2008. Nordic Basel ble kjøpt 3. desember 2018 for USD 13.000.000, og Nordic Bern ble kjøpt 13. desember 2018 for USD 14.000.000.

Skipene har i 2022 vært sluttet på time charter kontrakter. Inntektene er i USD.

Se nedenstående tabell.

English:

The company owns and operates two LR1 Product Tanker vessels built at the New Century Shipyard, China in 2008. Nordic Basel was purchased 3rd of December 2018 for USD 13,000,000 and Nordic Bern was purchased 13th of December 2018 for USD 14,000,000.

Both vessels have during 2022 been fixed on time charter parties. The income is generated in USD.

See below table.



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Inntekter i USD / *Income in USD*

Skip / <i>Name of vessel</i>	Brutto hyre / <i>Gross hire</i>	Megler kommisjon / <i>Broker Comm. 1.25%</i>	Annen inntekt/ <i>Other income</i>	Sum brutto inntekt / <i>Total gross income</i>	Kommersiell manager / <i>Commercial fee 1.25%</i>	Sum netto inntekt USD / <i>Total net income USD</i>	Sum netto inntekt NOK / <i>Total net income NOK</i>
Nordic Bern	6 984 339	-87 304	28 197	6 925 232	-87 304	6 837 928	65 696 773
Nordic Basel	5 142 497	-66 947	30 078	5 105 628	-64 386	5 041 242	48 435 095
SUM	12 126 836	-154 251	58 275	12 030 860	-151 690	11 879 170	114 131 526

Profit Split

Skipet Nordic Bern er sluttet på en 11 måneders timecharterkontrakt til en rate på USD 20.250 per dag + 50% profittdeling, frem til 15. august 2023 (+15/-30 dager til befrakters opsjon). Det beregnes 50 % av alt overskytende over raten på USD 20.250, basert på Panamax International Pool- ordning.

Den første kalkulasjon i perioden 01.10.2022-31.12.2022 tilførte selskapet en profittdeling på nesten USD 19.000 per dag, tilsvarende USD 1.606.000.

English:

The vessel Nordic Bern is currently on an 11 months time charter contract at a rate of USD 20,250 per day + 50% profit share, until 15 August 2023 (+15/-30 days in charterers option). 50% of all trading profits earned by Charterers above the rate of USD 20,250. Pool earnings are assigned to Charterers by the Panamax International Pool.

The first calculation in the period 01.10.2022-31.12.2022 added the company a profit share of approx. USD 19,000 per day, equivalent to USD 1,606,000.



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Note 4: Driftskostnader / Vessel operation costs:

Selskapet har inngått management avtale med Ernst Jacob (HKG) Ltd. som omfatter teknisk og kommersiell drift av skipene, bemanning, innkjøp av forsyninger, inngåelse av forsikringsavtaler og regnskapsførsel av driftsregnskap.

Driftskostnader inkluderer i hovedsak kostnader til mannskap ombord, løpende vedlikehold av skipene, bunkers, smøreolje, forsikringer samt honorarer til teknisk og kommersiell manager. Alle disse kostnadene er underliggende i USD.

English:

The company has entered into a management agreement with Ernst Jacob (HKG) Ltd. which includes the technical and commercial management of the vessels, crew management, procurement of provisions/consumables, insurance arrangements and accounting services in respect to the operating accounts.

The main cost component of the vessels operating expenses includes crew cost, maintenance and repair, bunkers and luboil, insurances as well as fees to the technical and commercial manager. All these cost elements are underlying nominated in USD.

Driftsutgifter skip / Vessel operating expenses (OPEX) :	2022		2021	
	VAL	NOK	VAL	NOK
OPEX / OPEX	6 481 184	62 308 368	6 079 434	52 224 568
Bunkers/drivstoff / Bunkers/fuel	97 259	904 779	2 186 127	19 208 063
Reiseutgifter / Voyage expenses	32 394	331 871	173 265	1 574 500
Total OPEX	6 610 837	63 545 017	8 438 827	73 007 131

Mellomværende vedr. driften av skip / Outstanding balance vessel operation:	31.12.2022		31.12.2021	
	VAL	NOK	VAL	NOK
Beholdning om bord / Inventories on board	160 162	1 578 769	81 296	716 980
Kortsiktige fordringer / Short-term receivables	329 307	3 246 074	201 835	1 780 060
Kortsiktig gjeld / Short-term payables	-555 933	-5 480 000	-209 167	-1 844 728
Sum mellomværende / Owner's equity	-66 464	-655 157	73 963	652 312



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Note 5: Administrasjonskostnader / Administration expenses:

Administrasjonskostnader består av / Administration expenses consist of:	2022	2021
Honorar til kommersiell manager / Commercial Management fee	469 048	420 748
Forretningsførerhonorar / Business Management fee	797 153	705 771
Advokathonorar / Legal fee	18 718	13 283
Revisjonshonorar / Auditor's remuneration	83 590	75 771
Styrehonorar inkl. arbeidsgiveravgift / Remuneration to the board incl. tax	91 280	91 280
Andre honorarer / Other fees	163 785	57 201
Tonnasjeskatt / Tonnage tax	229 950	229 950
Styreansvarsforsikring / Liability insurance	30 772	30 259
Diverse kostnader / Other costs	19 732	60 149
Total	1 904 027	1 684 411
Herav består honorar til revisor av / Hereof consists auditor's remuneration of:		
Revisjon / Audit fee	73 590	75 771
Skatterådgivning / Tax services	0	0
Andre tjenester / Other services	10 000	0
Total	83 590	75 771

Alle beløp er oppgitt eksklusive merverdiavgift.

Selskapet har ikke hatt noen ansatte og har følgelig heller ingen forpliktelse til å etablere obligatorisk tjenstepensjon. Det er kostnadsført NOK 80.000 i styrehonorar i selskapet pr. 31.12.2022.

English:

All amounts are exclusive VAT.

The company has no employees. The company is not obligated to establish mandatory occupational pension. Remuneration to the board has been charged with NOK 80,000 per 31.12.2022.





Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Note 6: Anleggsmidler / Fixed assets:

Selskapet eier og drifter to LR1 produkt tankskip.

Nordic Basel ble overtatt den 3. desember 2018 hvor kjøpesummen var USD 13.000.000 som til kurs NOK/USD 8,4974 tilsvarer NOK 110.466.200. I tillegg er det aktivert utgifter på USD 107.250 tilsvarende NOK 936.031.

Skipet avskrives lineært til skrapverdi etter en antatt økonomisk levetid på 25 år. Årlige avskrivninger er beregnet til NOK 4.027.106.

Nordic Bern ble overtatt den 13. desember 2018 hvor kjøpesummen var USD 14.000.000 som til kurs NOK/USD 8,6243 tilsvarer NOK 120.740.050. I tillegg er det aktivert utgifter på USD 105.250 tilsvarende NOK 919.066.

Skipet avskrives lineært til skrapverdi etter en antatt økonomisk levetid på 25 år. Årlige avskrivninger er beregnet til NOK 4.660.570.

Se nedenstående tabell.

English:

The company owns and operates two LR1 Product Tanker vessels.

***Nordic Basel** was purchased on the 3rd December 2018. The purchase price was USD 13,000,000 which at an exchange rate NOK/USD of 8.4974 equals NOK 110,466,200. In addition, other expenses of USD 107,250 equivalent to NOK 936,031 are capitalized.*

The vessel is depreciated linearly down to scrap value over an expected economic lifespan of 25 years. Annual depreciation is estimated to NOK 4,027,106.

***Nordic Bern** was purchased on the 13th December 2018. The purchase price was USD 14,000,000 which at an exchange rate NOK/USD of 8.6243 equals NOK 120,740,050. In addition, other expenses of USD 105,250 equivalent to NOK 919,066 are capitalized.*

The vessel is depreciated linearly down to scrap value over an expected economic lifespan of 25 years. Annual depreciation is estimated to NOK 4,660,570.

See below table.

Bokførte verdier pr. 31.12. / Book value at 31.12.:	Nordic BASEL	Nordic BERN	TOTAL
Anskaffelseskost 01.01. / Purchase cost 01.01.	111 402 321	121 659 116	233 061 436
Tilgang / Purchase	0	0	0
Avgang / Sale	0	0	0
Anskaffelseskost / Purchase cost	111 402 321	121 659 116	233 061 436
Akk. avskrivninger 01.01. / Acc. depreciation 01.01.	12 379 057	14 134 870	26 513 927
Akk. nedskrivninger 01.01 / Acc. devaluation 01.01	0	0	0
Avskrivninger i perioden / Depreciation of the period	4 027 105	4 660 570	8 687 675
Nedskrivninger i perioden / Devaluation of the period	0	0	0
Akk. avskrivninger / Accumulated depreciation	16 406 162	18 795 440	35 201 602
Akk. nedskrivninger / Accumulated devaluation	0	0	0
Bokført verdi / Book value	94 996 158	102 863 675	197 859 830



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Note 7:

Agio / Agio:

Regnskapslinjen agio består av følgende poster / <i>Agio consists of:</i>	31.12.2022	31.12.2021
Urealisert agio tilknyttet lån / <i>Unrealized currency loan</i>	-9 600 575	-2 939 700
Realisert agio tilknyttet lån / <i>Realized currency loan</i>	-703 550	-135 400
Realisert agio andre poster / <i>Realized currency other items</i>	3 698 912	1 421 578
Total	-6 605 213	-1 653 522

Note 8:

Langsiktig gjeld / Long-term liabilities:

I forbindelse med kjøpet av skipene ble det trukket opp et 1. prioritets pantelån med Maritime & Merchant Bank ASA som långiver og panthaver på totalt USD 13.000.000. (USD 6.500.000 for Nordic Basel / USD 6.500.000 for Nordic Bern). Lånet tilbakebetales med kvartalsvis avdrag over 5 år samt en ballong til slutt. Første avdrag forfalt 12 måneder etter opptrekk.

Det skal betales kvartalsvis avdrag på USD 250.000 og ballongen utgjør totalt USD 8.750.000. Rentesatsen er 3 MND. LIBOR + margin. Marginen er på 5,25 % p.a.

Selskapet har deponert USD 700.000 på sperret konto som sikkerhet for lånet.

Lånet ble i sin helhet tilbakebetalt 5. juni 2023.

Se nedenstående tabell.

English:

In connection with the purchase of the vessels the company drew up a 1st priority mortgage loan of USD 13,000,000 in total, with Maritime & Merchant Bank ASA as lender and mortgagee (USD 6,500,000 for Nordic Basel / USD 6,500,000 for Nordic Bern). The mortgage loan is being paid back with quarterly instalments over 5 years and a balloon payable together with the final instalment on maturity date. First instalment was due 12 months after drawdown of the mortgage.

The quarterly instalment amounts to USD 250,000 for both vessels and the balloon payment amounts to USD 8,750,000 in total. The rate of interest is 3 months LIBOR + margin. The margin is 5.25 % p.a.

The company has deposited USD 700,000 as security under the loan facility agreement.

The loan was fully repaid as per 5 June 2023.

See below table.

**Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement****Geneva Tankers AS****Utesående lånesaldo / Outstanding loan balance:**

Långiver / Lender	Lånetranche / Tranche	Rente p.a. / Interest rate p.a.	USD	NOK
Maritime & Merchant Bank ASA	Tranche 1	3MND. LIBOR + Margin 5.25% p.a.	9 250 000	91 180 025

Bokført gjeld som er sikret med pøn o.l. / Book liabilities secured by pledge:

Maritime & Merchant Bank ASA			9 250 000	91 180 025
Påløpte renter / Accrued interest			69 479	684 876
Total			9 319 479	91 864 901

Bokført gjeld som er sikret med pøn o.l. / Book liabilities secured by pledge:

Skip / Vessels				197 859 830
Likvider / Cash and cash equivalents				56 050 538
Total				253 910 368

Note 9:**Skattekostnad / utsatt skatt / Tax / deferred tax:**

	01.01.2022	31.12.2022	2022	2021
Finansaktiva / Financial assets	34 559 454	75 148 586	Snitt / Average 54 854 020	Snitt / Average 34 773 806
Totalkapital / Total capital	241 823 940	274 587 186	258 205 563	246 428 521
Andel finansaktiva i % / Financial assets	14,2912 %	27,3678 %	21,2443 %	14,1111 %
Faktiske rentekostnader / Actual interest cost			-6 833 647	-5 357 841
Andel rentekostnad til fradrag / Share of interest cost long-term debt			-1 451 762	-756 051
Valutagevinst og -tap kortsiktige poster / Exchange differences gain/loss short-term items			3 698 912	1 421 578
Andel valutagevinst og -tap kortsiktige poster / Share of exchange differences short-term			785 809	200 600
Realisert valutagevinst og -tap langsiktige poster etablert etter 2005 / Realised exchange differences gain/loss long-term items established after 2005			-965 450	-110 500
Andel realisert valutagevinst og -tap langsiktige poster etablert etter 2005 / Share of realised exchange differences gain/loss long-term items established after 2005			-205 103	-15 593
Omvrderingskonto 1.1. / Revaluation account 1.1.			378 809	0
Omvrderingskonto 31.12. / Revaluation account 31.12.			-2 554 237	-378 809
Sum skattepliktig valutagevinst-/tap / Total taxable exchange differences gain/loss			-1 594 722	-193 802
Finansinntekter og finanskostnader / Calculation of the financial results of the year:			31.12.2022	31.12.2021
Inntekstillegg høy egenkapital / Additional income from high equity			0	0
Renteinntekter / Interest income			437 784	31 934
Skattepliktig valutagevinst/fradragsberettiget valutatap / Taxable currency gain/deductible currency loss			-1 594 722	-193 802
Rentefradrag / Interest cost deductible			-1 451 762	-756 051
Sum finansinntekt/finansunderskudd / Total financial income/financial loss			-2 608 700	-917 919
Fremført underskudd tidligere år / Losses carried forward previous years			-3 647 771	-2 729 851
Sum underskudd til fremføring / Total losses carried forward			-6 256 470	-3 647 771
Betalbar skatt / Tax payable			22 % 0	0



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

Tonnasjeskatt / Tonnage Tax:

Navn på skip / Name of Vessel	Nettotonnasje/ Net tonnage	F.o.m. dato / From date	T.o.m. dato / Incl. date	Antall dager / No. of days	Tonnasjeskatt 2022 / Tonnage tax 2022	Tonnasjeskatt 2021 / Tonnage tax 2021
Nordic Bern	22 454	01.01.2022	31.12.2022	365	114 975	114 975
Nordic Basel	22 454	01.01.2022	31.12.2022	365	114 975	114 975
Sum tonnageskatt / Total tonnage tax					229 950	229 950

Note 10: Fordringer / Short-term receivables:

Selskapets fordringer forfaller i sin helhet i løpet av ett år.

Kundefordringer pr. 31.12.2022 på NOK 15.832.545, tilsvarende USD 1.606.175 gjelder en profit split for 4. kvartal 2022 for Nordic Bern. Hele kundefordringen ble gjort opp i januar 2023.

English:

Short-term receivables are due within one year.

Trade accounts receivables as per 31.12.2022 of NOK 15,832,545, equals USD 1,606,175 is related to a profit split for Q4 2022 for Nordic Bern. The trade accounts receivable was settled in January 2023.

Note 11: Likvide midler / Cash and cash equivalents:

Valuta / Currency	31.12.2022			31.12.2021		
	Saldo / Balance	Valutakurs/ Exchange	NOK	Saldo / Balance	Valutakurs/ Exchange	NOK
NOK	23 632	1,0000	23 632	94 893	1,0000	94 893
USD	5 683 920	9,8571	56 026 906	3 444 833	8,8194	30 381 360
Sum / Total			56 050 538			30 476 253

Herav er USD 700.000 deponert hos långiver som sikkerhet for lånet.

English:

Hereof USD 700,000 is deposited with lender as security under the loan facility agreement.

Note 12: Egenkapital / Equity:

Egenkapitalposter / Equity transactions:	2022					
	Aksjekapital / Share capital	Overkurs / Premium of shares	Annen innskutt egenkapital / Other paid in capital	Oppjent egenkapital / Retained earnings	Udekket tap / Uncovered loss	Sum / Total
Inngående balanse / Opening balance	40 000	117 052 600	-8 570	23 958 340	0	141 042 370
Årets resultat / Results of the year		0		26 993 750	0	26 993 750
Egenkapital pr. 31.12.2022 / Total equity 31.12.2022	40 000	117 052 600	-8 570	50 952 090	0	168 036 120
Egenkapitalposter / Equity transactions:	2021					
	Aksjekapital / Share capital	Overkurs / Premium of shares	Annen innskutt egenkapital / Other paid in capital	Oppjent egenkapital / Retained earnings	Udekket tap / Uncovered loss	Sum / Total
Inngående balanse / Opening balance	40 000	117 052 600	-8 570	32 945 194	0	150 029 224
Årets resultat / Results of the year		0		-8 986 854	0	-8 986 854
Egenkapital pr. 31.12.2021 / Total equity 31.12.2021	40 000	117 052 600	-8 570	23 958 340	0	141 042 370

rycwJXPd3-Syivymv03



Noter til regnskapet / Notes to the Financial Statement

Geneva Tankers AS

**Note 13: Andeler eiet /representert av styremedlemmer /
Shares owned / represented by the board:**

<i>Navn / Name</i>	<i>Verv / Position</i>	<i>Eiet direkte / Owned directly</i>	<i>Reprenterer / Represent</i>
Shahb Richyal	Styreleder / <i>Chairman</i>	0,00 %	100,00 %

Note 14: Aksjonærer / Shareholders:


Selskapets aksjekapital er på kr 40.000 fordelt på 1.000 antall aksjer à kr 40,-. / *The share capital of the company is NOK 40,000 distributed at a number of 1,000 at NOK 40,-.*

**Kontantstrømpoppstilling / Cash Flow Statement**Indirekte modell / *Indirect Model*

Alle beløp i NOK / All amounts in NOK

Geneva Tankers AS

Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter / <i>Cash flow from operational activities</i>	2022	2021
Resultat før skattekostnad / <i>Result before tax</i>	26 993 750	-8 986 854
Ordinære avskrivninger / <i>Depreciations</i>	8 687 676	8 687 676
Endring i beholdning om bord / <i>Change in stock on board</i>	-861 789	92 783
Endring i kundefordringer / <i>Change in accounts receivable</i>	-13 545 445	3 104 132
Endring i andre fordringer / <i>Change in other receivables</i>	-1 469 403	746 942
Endring i leverandørgjeld / <i>Change in accounts payable</i>	-191 246	-27 431
Endring i annen kortsiktig gjeld / <i>Change in other short-term payables</i>	4 232 554	-548 564
Endring i andre tidsavgrensningsposter / <i>Change in other accruals</i>	947 013	5 946 587
Urealisert valutatap gjeld i utlandsk valuta / <i>Unrealized currency loss debt in foreign currency</i>		0
Urealisert valutagevinst/tap langsiktig gjeld i utlandsk valuta / <i>Unrealized currency gain long-term debt in foreign currency</i>	10 304 125	3 075 100
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter / <i>Net cash flow from operational activities</i>	35 097 235	12 090 371
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter / <i>Net cash flow from investment activities</i>	0	0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter / <i>Cash flow from financing activities</i>		
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld / <i>Repayment of long-term debt</i>	-9 522 950	-8 668 000
Tilbakebetaling av selskapskapital / <i>Repayment of share capital</i>	0	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter / <i>Net cash flow from financing activities</i>	-9 522 950	-8 668 000
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter / <i>Net change in cash and cash equivalents</i>	25 574 285	3 422 371
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 01.01. / <i>Cash and cash equivalents at 01.01.</i>	30 476 253	27 053 883
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter pr 31.12. / <i>Cash and cash equivalents at 31.12.</i>	56 050 538	30 476 253

 rycwJXPd3-Syivymv03



Document history

COMPLETED BY ALL:
26.06.2023 17:15

SENT BY OWNER:
Erik Kristian Andresen - 26.06.2023 16:23

DOCUMENT ID:
Syivymv03

ENVELOPE ID:
rycwJXPd3-Syivymv03

DOCUMENT NAME:
ÅRSREGNSKAP 31.12.2022_Geneva Tankers AS_Audited.pdf
35 pages

🕒 Activity log

RECIPIENT	ACTION*	TIMESTAMP (CET)	METHOD	DETAILS
1. Shahb Richyal	Signed	26.06.2023 17:15	Email	IP: 212.203.70.34
Shahb.RICHYAL@gunvorgroup.com	Authenticated	26.06.2023 17:14	Low	IP: 212.203.70.34

* Action describes both the signing and authentication performed by each recipient. Authentication refers to the ID method used to access the document.

📄 Custom events

No custom events related to this document

Verified ensures that the document has been signed according to the method stated above. Copies of signed documents are securely stored by Verified.

To review the signature validity, please open this PDF using Adobe Reader.



GDPR compliant



eIDAS standard



PDF sealed



Deloitte AS
Sundgaten 119
Postboks 528
NO-5501 Haugesund
Norway

Tel: +47 52 70 25 40
www.deloitte.no

To the General Meeting of Geneva Tankers AS

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Opinion

We have audited the financial statements of Geneva Tankers AS (the Company), which comprise the balance sheet as at 31 December 2022, the income statement and cash flow statement for the year then ended, and notes to the financial statements, including a summary of significant accounting policies.

In our opinion

- the financial statements comply with applicable statutory requirements, and
- the financial statements give a true and fair view of the financial position of the Company as at 31 December 2022, and its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with the Norwegian Accounting Act and accounting standards and practices generally accepted in Norway.

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those standards are further described in the *Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements* section of our report. We are independent of the Company as required by relevant laws and regulations in Norway and the International Ethics Standards Board for Accountants' International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code), and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Other Information

The Board of Directors (management) is responsible for the information in the Board of Directors' report. The other information comprises information in the annual report, but does not include the financial statements and our auditor's report thereon. Our opinion on the financial statements does not cover the information in the Board of Directors' report.

In connection with our audit of the financial statements, our responsibility is to read the Board of Directors' report. The purpose is to consider if there is material inconsistency between the Board of Directors' report and the financial statements or our knowledge obtained in the audit, or whether the Board of Directors' report otherwise appears to be materially misstated. We are required to report if there is a material misstatement in the Board of Directors' report. We have nothing to report in this regard.

Based on our knowledge obtained in the audit, it is our opinion that the Board of Directors' report

- is consistent with the financial statements and
- contains the information required by applicable statutory requirements.

Responsibilities of Management for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation of financial statements that give a true and fair view in accordance with the Norwegian Accounting Act and accounting standards and practices generally accepted in Norway, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no to learn more.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282



Deloitte.

Page 2
Independent Auditor's Report -
Geneva Tankers AS

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern. The financial statements use the going concern basis of accounting insofar as it is not likely that the enterprise will cease operations.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with ISAs will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with ISAs, we exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. We also:

- identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. We design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting, and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.
- evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves a true and fair view.

We communicate with the Board of Directors regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

Haugesund, 27 June 2023
Deloitte AS

Jørn Marcussen
State Authorised Public Accountant

Note: This translation from Norwegian has been prepared for information purposes only.



Deloitte.

Deloitte AS
Sundgaten 119
Postboks 528
NO-5501 Haugesund
Norway

Tel: +47 52 70 25 40
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Geneva Tankers AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Geneva Tankers AS som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret (ledelsen) er ansvarlig for informasjonen i årsberetningen. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no to learn more.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

Penneo Dokumentnøkkel: JULZP-OYV500-HBAXI-BOTCT-KOJKW-5ZHG



Deloitte.

side 2
Uavhengig revisors beretning -
Geneva Tankers AS

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Haugesund, 27. juni 2023
Deloitte AS

Jørn Marcussen
statsautorisert revisor

Penneo Dokumentnøkkel: JULZP-OY500-HBAXI-BOTCT-KOJKW-5ZHG



PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur".
De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

Jørn-Didrik Marcussen

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5990-4-1647836

IP: 217.173.xxx.xxx

2023-06-27 13:34:57 UTC



Penneo Dokumentnøkkel: JUJZP-0Y500-HBAXI-BOTCT-KOJKW-5ZHG

Dokumentet er signert digitalt, med **Penneo.com**. Alle digitale signatur-data i dokumentet er sikret og validert av den datamaskin-utregnede hash-verdien av det opprinnelige dokument. Dokumentet er låst og tids-stemplet med et sertifikat fra en betrodd tredjepart. All kryptografisk bevis er integrert i denne PDF, for fremtidig validering (hvis nødvendig).

Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

Dokumentet er beskyttet av ett Adobe CDS sertifikat. Når du åpner dokumentet i

Adobe Reader, skal du kunne se at dokumentet er sertifisert av **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>**. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret.

Det er lett å kontrollere de kryptografiske beviser som er lokalisert inne i dokumentet, med Penneo validator - <https://penneo.com/validator>