



ODIN VIKING

VIKING

SUPPLY SHIPS AB (PUBL)

HÅLLBARHETSRAPPORT

2025



VIKING SUPPLY SHIPS

MORE
THAN A SHIPOWNER

THE
COOLEST
PLACE TO WORK

ALWAYS AHEAD OF
COMPETITION

**SIMPLY
THE BEST**



VD HAR ORDET

Det är Viking Supply Ships vision att vara den prioriterade partnern i miljöer där det råder svåra förhållanden och utföra säkra, effektiva och hållbara operationer genom långvarig erfarenhet och anpassade fartyg. Strategin är att minimera miljömässig påverkan genom bestående etisk tillväxt och styrning som säkerställer kontroll och begränsar risk.

Med övergången till ett mer hållbart samhälle sker en kontinuerlig förändring av marknaderna där Viking Supply Ships är verksamt, vilket medför en rad nya affärsmöjligheter. Under 2025 har Viking Supply Ships arbetat mot nya geografiska

marknadssegment genom att dra fördelar av Sea1's organisation samt nya projekt inom Viking Supply Ships kärnkompetenser. Viking Supply Ships har beställt fyra 100-tons lyftkompenserade offshorekranar för installation på AHTS-fartygen. Dessa avancerade kranar kommer att förbättra fartygens kapacitet och positionera dem för att möta den ökade efterfrågan inom subsea-sektorn. Uppgraderingarna kommer att göra det möjligt för fartygen att hantera ett bredare spektrum av uppdrag inom både olje- och gasindustrin, såväl som förnybara energiprojekt, inklusive havsbaserad vindkraft.

Nya affärsmöjligheter kan också leda till behov av investeringar i våra fartygs kapacitet, vilket kan innefatta att anpassa våra fartyg för framdrivning med alternativa bränslen och framtida energikällor. Att positionera Viking Supply Ships och våra fartyg för denna snabba förändring kommer att vara en kontinuerlig process.

Viking Supply Ships har under många år arbetat aktivt med att förbättra hållbarhet och CSR (Corporate Social Responsibility) inom fartygsdriften. Detta kommer fortsatt att vara ett nyckelområde i samarbete med fartygens manager, Sea1.



Vi är medvetna om att våra tillgångar och verksamheter, liksom för all sjöfart, har en miljöpåverkan, men vi arbetar konsekvent för att minska våra fartygs negativa miljövtryck genom att sätta miljömål för fartygen, fastställda i diskussioner med fartygens manager, Sea1. För att ytterligare reducera bränsleförbrukningen och den negativa miljöpåverkan i hamn har vi installerat landströmsanslutningar på fem av våra fartyg som opererar i Nordsjön.

Våra etiska principer för hur vi bedriver vår verksamhet är viktiga och vi förväntar oss att alla våra

anställda och partners agerar ansvarsfullt och transparent i enlighet med dessa principer. För att säkerställa ansvarsfull affärskultur som förebygger och hanterar negativ påverkan på planeten och människorna, i den egna verksamheten och i hela företagets värdekedja. Viking Supply Ships är engagerade i FN:s (Sustainable Development Global Development) mål, FN Global Compacts principer för mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupktion samt IMO:s standarder för säkerhet, marin miljö och arbetsvillkor ombord.

Koncernledningen och styrelsen är fullt engagerade i denna agenda och kommer att stödja organisationen i det fortsatta arbetet.

Göteborg, 26 mars 2026

Trond Myklebust,
VD och koncernchef



ESG

I VIKING SUPPLY SHIPS 2025

DEN GRÖNA OMSTÄLLNINGEN KOMMER ATT PÅVERKA BÅDE VIKING SUPPLY SHIPS OCH INDUSTRIEN SOM HELHET. NYA BRANSCHER, SÅSOM HAVSBASERAD VINDKRAFT, KOMMER ATT VÄXA OCH VI FÖRVÄNTAR OSS EN LÅNGSIKTIGT GOD EFTERFRÅGAN PÅ OFFSHORETJÄNSTER I ALLMÄNHET.

SYFTE MED RAPPORTEN

Viking Supply Ships är fortfarande ett mindre företag, men vi inser att vår verksamhet är kopplad till klimatförändringar och hållbarhet. Med detta i åtanke är vår ambition för denna rapport att tillgodose våra intressenters förväntningar och följa minikraven i lagstiftningarna. För ytterligare information om fartygsflottans hållbarhetsarbeten, se även Sea1's hållbarhetsrapport.

DRIFTSFÖRÄNDRINGAR SOM PÅVERKAR HÅLLBARHETSRAPPORTERINGEN

För hållbarhetsrapporten 2025 rapporterar vi miljöpåverkan för AHTS-flottan under hela året baserat på data hämtade från managern, Sea1.

UPPDATERINGAR I HÅLLBARHETSRAPPORTERINGEN

Under de senaste åren har vi genomfört en granskning av efterlevnaden av befintliga hållbarhets- och ESG-relaterade regelkrav, samt vår beredskap för kommande förändringar inom detta område. Vi

följer noga regelutvecklingen inom EU inklusive Taxonomiförordningen och ETS, utsläppshandelssystemet. I takt med att vi fortsätter att stärka vårt ESG-arbete och dess implementering, tar vi också steg mot att förbereda oss för kommande rapporteringskrav enligt direktivet om hållbarhetsrapportering (CSRD) och de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS). Viking Supply Ships kommer inte att ha någon rapporteringsskyldighet enligt den reviderade CSRD, vilket innebär att hållbarhetsarbetet som enbart omfattar Viking Supply Ships inte kommer att följa ESRS-kraven.

DUBBEL VÄSENTLIGHETSANALYS

Under 2024 genomfördes en dubbel väsentlighetsanalys (DMA) vilken gjordes som en top-down DMA av Viking Supply Ships majoritetsägare, Kistefos AS. Den granskades 2025 och ansågs fortfarande relevant och tillämplig eftersom det inte skedde några större förändringar i affärsmodellen, tillgångarna eller i intressenternas behov och förväntningar. I DMA identifierades följande hållbarhetsområden som väsentliga:

E	Viking Supply Ships väsentliga ESG-områden	Påverkan, risk, möjlighet
E1: Klimatförändring	Utsläpp av växthusgaser: från tillgångar och tjänster som direkt kontrolleras eller ägs av företaget (t.ex. fartyg), vilket negativt påverkar klimatet och folkhälsan. Indirekta utsläpp av växthusgaser från förbrukning av inköpt el, ånga, värme eller kyla för användning i företagets verksamhet, vilket kan ha negativ effekt på klimatet beroende på vilken/vilka energikällor som används. Indirekta utsläpp av växthusgaser från uppströms och nedströms tredjeparter i värdekedjan (t.ex. varvsindustrin). Nya marknadsmöjligheter: det kan uppstå mer förnybara och miljövänliga marknader, vilket kan generera betydande affärsmöjligheter. Nedgång för tjänster för olje- och gasmarknaden: minskning kan påverka resultat och verksamhet, kostnader kan öka. Fysisk klimatrisk: kan påverka rutten och affärsverksamheten negativt vilket kan leda till ökade kostnader och potentiellt störningar i verksamheten. Nya geografiska marknadsmöjligheter: kan påverka affärsverksamheten positivt. Energiförbrukning: fartygsoperationer är energiintensiva och kan ha energiförbrukning från icke-förnybara källor, som påverkar miljön negativt. Investeringar i mindre energiintensiva och mer energieffektiva fartyg: kan leda till långsiktigt minskade operationella kostnader. Lagkrav för biobränslen: skulle kunna utgöra en risk om man inte har tillgång till de nya bränslena eller om fartygen inte kan använda biobränslen. För att följa regelverken kan investeringar framtvingas.	Klimatförändring - begränsa - negativ faktisk påverkan, risk och möjlighet Klimatförändring - anpassning, risk och möjlighet Energi - negativ, faktisk påverkan, risk och möjlighet

E2: Föroreningar	Luftföroreningar från bränsleförbränning: förbränning av bränsle under fartygsoperationer leder till luftföroreningar som svaveloxider (SOx), kväveoxider (NOx) och partiklar (PM) som resulterar i försämrad luftkvalitet som kan påverka miljön negativt.	Luftföroreningar - faktisk negativ påverkan och risk
	Vattenföroreningar från fartyg: fartyg släpper rutinmässigt ut ballastvatten, länsvatten och avloppsvatten. Obehandlat vatten kan leda till negativa effekter såsom vattenföroreningar vilket försämrar havskvaliteten. Spill, läckage eller utsläpp: incidenter kan resultera i sanktioner, böter och skadat anseende.	Vattenföroreningar - risk
	Farligt avfall och material ombord på fartyg kan skada miljön antingen genom spill eller okontrollerad avfallshantering.	Material med hög angelägenhet - potentiell negativ påverkan
E4: Biologisk mångfald och ekosystem	Skador på marint liv: verksamhet och metoder för avfallshantering kan skada marint liv på grund av vattenförorening.	Direkt påverkan driver förlust av biologisk mångfald - förorening - potentiell negativ påverkan
	Negativ påverkan av biologisk mångfald från kunders verksamhet: förändringar i havsbotten från kunders verksamhet (såsom oljeplattformar och vindkraftsanläggningar) kan negativt påverka den marina biologiska mångfalden, kolsänkor, artfördelning, ekosystemens sammansättning och funktion.	Direkt påverkan driver förlust av biologisk mångfald - förändring av havsanvändning - potentiell negativ påverkan
	Bidrar till invasiva arter genom ballastvatten: negativ påverkan från transport och utsläpp av ballastvatten, vilket kan påverka förhållanden i ekosystemen negativt där ballastvatten släpps ut. Detta innebär introduktion av mikroorganismer som är främmande i det nya ekosystemet och potentiellt skadar ekosystemet i vattnet.	Direkt påverkan driver förlust av biologisk mångfald - invasiva arter med potentiell negativ påverkan
E5: Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Uttjänta fartyg och komponenter: processen för fartygs- och dess komponenters återvinning är kontroversiell i många länder och det finns en stor risk att dessa inte återvinns korrekt. För Viking Supply Ships finns en finansiell risk förknippad med otillbörlig skrotning av fartyg, eftersom bristande efterlevnad kan leda till böter eller leda till att anseendet skadas.	Utföden av resurser - potentiell negativ påverkan och risk
	Utvinning av material: negativ påverkan från utvinning av material och mineraler i värdekedjan för att möjliggöra konstruktion av tillgångar (fartyg och reservdelar) för kärnverksamheten.	Resursinflöden - faktisk negativ påverkan
	Avfall från verksamheten: generering av farligt avfall som har en negativ påverkan på cirkulär ekonomi om det saknas eller om avfallshantering är otillräcklig.	Avfall - faktisk negativ påverkan
S		
S2: Arbetare i värdekedjan	Arbetsrelaterade olyckor: anställda kan vara utsatta för faror (väder, exponering för stora maskiner, tung last) vilket kan resultera i arbetsrelaterade olyckor som leder till ökade operationella kostnader och skadat anseende.	Arbetsstid - potentiell negativ påverkan
	Arbetsstid: hektiska perioder kan medföra hög arbetsbörda ombord på fartygen som påverkar kvalitet samt fysisk och psykosocial hälsa. Personalomsättning och sjukfrånvaro: lång arbetsstid och bristande balans mellan arbetsstid och privatliv, kan öka personalomsättning och sjukfrånvaro och leda till högre produktionskostnad. Otillräckliga löner för arbetare i värdekedjan: kan förekomma på grund av faktorer som inkluderar t.ex. branschspecifika utmaningar.	Rättvisa löner - potentiell negativ påverkan
	Utbildning och kompetens: investering i personalutbildning och kompetenshöjning, tillsammans med korrekt underhåll av utrustning inklusive senaste metoder och teknologi för säkerhet kan öka medarbetarnöjdheten, vilket resulterar i ökat medarbetarengagemang och ökad produktivitet.	Utbildning och utveckling av kompetens - möjlighet
G		
G1:	Avsaknad av eller otillräckligt system för visseblåsare för att säkra anonymitet och skydda visseblåsare - kan hindra rapporter avseende överträdelse och brister inom företaget.	Skydd av visseblåsare - potentiell negativ påverkan
	Brist på screening: och due diligence (tillbörlig aktsamhet) procedurer hos affärspartners - detta och incidenter eller fel i dessa processer hos leverantörer eller andra tredjeparter, kan leda till sanktioner, böter och/eller skadat anseende om man har att göra med affärspartners som agerar oetiskt.	Företagskultur - risk
	Leverantörshantering: Dåliga betalningsrutiner kan innebära sämre leverantörsrelationer, vilket kan leda till potentiellt sämre intäkter. Samarbete med leverantörer kring hantering av hållbarhetsrisker: utvärdering och samarbete med leverantörer kring förväntningar och hantering av hållbarhetsrisker kan stärka företagets anseende, bygga intressenternas förtroende och fungera som en förebyggande åtgärd för framtida hållbarhetslagstiftning.	Hantering av relationer med leverantörer - risk och möjlighet
	Exponering för korruptions- och mutrisker: Affärs/värdekedjeaktiviteter i länder med risk för korruption kan leda till anklagelser/incidenter avseende korruption och muta, vilket potentiellt kan leda till rättsliga anklagelser, böter och skador på företagets anseende.	Korruption och muta - risk

Ramverket som använts för vår nuvarande Hållbarhetsrapport utgörs av riktlinjerna från Norges Rederiförbund och den DMA som utarbetats av

majoritetsägaren, Kistefos AS. Viking Supply Ships följer även kraven i den svenska Årsredovisningslagen, som kräver offentliggörande av hållbarhetsinformation.



E - ENVIRONMENTAL

MILJÖ

HUR VI ARBETAR INOM OMRÅDET

I drift är Viking Supply Ships fartyg involverade i energiförbrukning och potentiella miljörisker, genom utsläpp till luft och potentiell förorening till land och hav genom sin verksamhet. Olika kontrollåtgärder, vilka följer best practice i branschen, finns på plats för att minska riskerna och den negativa miljöpåverkan även vid outsourcing av fartygsdriften.

Klimatförändringar medför risker för Viking Supply Ships, vilket involverar både klimatrelaterade risker, tekniska risker samt risker vid lagändringar. Företagets nuvarande strategi tar hänsyn till klimatrisker, men ytterligare analyser kommer att genomföras för att stärka företagets styrning av klimatrisker. Våra olika gröna projekt är en del av vår strategiska ambition för att förbereda oss för den marina sektorns omställning. För att säkerställa en hållbar leverantörskedja är livscykelperspektivet en del av projektplanen vid större ombyggnader eller nybyggnad av fartyg.

Viking Supply Ships är också engagerade i relevanta delar av IMO's mål och krav för att öka energieffektiviteten och minska utsläppen av växthusgaser, samt verka i linje med de globalt överenskomna målen för åtgärder mot klimatförändringar, som anges i Parisavtalet. Som medlem i Norges Rederiförbund delar vi föreningens övergripande ambition om klimatneutralitet till 2050.

För att nå denna ambition är Viking Supply Ships basår satt till 2012 för att halvera CO2 utsläppen till 2030, och vi vill fortsätta mot att nå detta mål tillsammans med Sea1 som har fartygsdriften för vår flotta. Detta görs genom projekt för flottan där man försöker hitta tekniska lösningar för att öka energieffektivitet och bränslebesparing.

Kontoren är certifierade enligt ISO 9001:2015 och ISO 14001:2015. I tillägg är Viking Supply Ships del av Achilles för området Olja och Gas samt området Förnybar & Låga koldioxidutsläpp (som levererar en global plattform för leverantörer och tredje parter, vilken hjälper organisationer att tackla klimatförändring, upprätthålla mänskliga rättigheter samt vara ledande inom hälsa, säkerhet och efterlevnad av regelverk). Vi uppfyller även branschriktlinjerna (GOMO och IMCA), Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) riktlinjer och sjöfartskoder (ISPS-koden, MLC, Polarkoden och ISM-koden) tillämpliga under pågående projekt.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH UTSLÄPP TILL LUFT
Miljömässiga nyckeltal är satta av Viking Supply Ships för att kontinuerligt kunna utvärdera miljöavtrycket

ur ägarperspektiv, även om fartygen inte står direkt under Viking Supply Ships operativa kontroll. Nyckeltal och mål bestäms och utvärderas också av fartygens driftsorganisation, Sea1, och synliggörs genom fartygens SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan, liksom genom Sea1 hållbarhetsrapport. Utrustning för automatisk datainsamling är installerat på alla Viking Supply Ships fartyg. Nyckeltalen för bränslereduktion och energieffektivitet kontrolleras även av Sea1 som är fartygens driftsorganisation. Under 2025 har alla fartyg varit under Sea1 fartygsdrift.

Alla Viking Supply ships fartyg använder lågsavvlig marin gasolja (MGO). Utrustning för Selective Catalytic Reduction (CSR) är installerad på Loke Viking, Magne Viking, Brage Viking och Njord Viking och bidrar till en signifikant minskning av kväveoxidutsläpp (>95%). Genom att använda i huvudsak förnybar energi vid landströmsanslutning, reduceras utsläpp av koldioxid, svaveldioxid och kväveoxid till ett minimum.

BEGRÄNSNING AV EKOLOGISKA EFFEKTER

Alla fartyg i vår flotta är byggda med klassnotationen DNV Clean Design. Det involverar specialkrav relaterade till design, byggnation och drift av fartygen. Fartygsdesignen omfattar system för att förebygga olyckor och begränsa deras konsekvenser, inklusive t.ex. skydd av bränsletankar mot skador vid grundstötning; hantering av last, avloppsvatten, länsvatten, sopor, barlastvatten och bränsle; miljövänlig bottenfärg; utsläpp av emissioner och användning av köldmedier. Dessa krav ingår också i internationella bestämmelser och ändras kontinuerligt i takt med att strängare krav antas.

Utsläpp till vatten är reglerat av IMO, International Maritime Organisation, med utrustning och system ombord för hantering av barlastvatten, avloppsvatten och oljeblandat vatten. Detta förebygger incidenter gällande spill till vatten och är väldigt användbart för besättningen ombord. Viking Supply Ships mål är null rapporteringspliktiga spill och läckage och Sea1 har samma mål. Under 2025 inträffade en olycka som resulterade i att 25 liter hydraulolja läckte ut i havet.

FARTYGSÅTERVINNING OCH SOPOR

Oreglerad fartygsåtervinning kan vara förknippad med höga risker för hälsa och säkerhet för människor och miljö och Viking Supply Ships har vidtagit åtgärder för att säkerställa att framtida återvinning sker på ett ansvarsfullt sätt. Alla fartyg i flottan är certifierade enligt Inventory of Hazardous Materials (IHM) regelverk och har processer på plats som är i linje med EU Ship Recycling Regulations, Hong Kong Convention (HKC) och Baselkonventionen.



Genom detta säkerställer vi att alla fartyg uppfyller kraven för säker och miljövänlig fartygsåtervinning, i enlighet med ovanstående regelverk. IHM-dokumentationen ombord vår flotta är godkänd av DNV. Detta är en viktig del av att dokumentera vårt engagemang för kontinuerlig förbättring för långsiktig hållbarhet genom hela värdekedjan, livscykeln och återvinningen av fartyg. Denna förordning listar material som är integrerade i fartygets struktur och utrustning under hela fartygets livstid.

Avfallshantering under färd är globalt och strikt reglerat och fartygen har rutiner för avfallshantering för att förhindra skador på marint liv. Föreskrifterna är fastställda av IMO, International Maritime Organisation, och gäller för alla fartyg. Avfall som är genererat ombord hanteras av fartygen och rapporteras av driftsorganisationen hos Sea1. Avfall som kommer från varvsbesök räknas som oväsentligt i detta sammanhang och rapporteras av Sea1.

För ytterligare information om arbetet med avfall, se Sea1 hållbarhetsrapport.

VÅRA ÅTGÄRDER OCH RESULTAT

BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH EMISSIONER TILL LUFT

Eftersom driften av flottan är utom Viking Supply Ships operationella kontroll administrerar vi inte längre den operativa hanteringen av växthusgasutsläpp.

Observera: Siffrorna för 2024 i tabellen nedan är beräknade baserat på tiden under Viking Supply Ships driftansvar.

För 2025 representerar siffrorna hela året under Sea1 driftansvar. Flottans totala bränsleförbrukning minskade från 2024 till 2025 till följd av kraftigt ökad användning



av landström och en lägre genomsnittshastighet under transit. Detta trots att antalet driftsdagar ökade med 22,6% från 2024 till 2025.

Det vanliga måttet för att redovisa utsläppsintensitet av växthusgaser är gCO₂/t-nm, vilket är en lämplig formel för lastfartyg. Denna beräkning av Carbon Intensity Indicator (CII), som utvecklats av IMO är dock inte tillämplig för servicefartyg i offshore. Vi tillämpar för närvarande därför följande formel för utsläppsintensitet av CO₂: tCO₂/driftsdag. Driftsdag definieras som dagar där fartyget är i varmt upplag, i vila, i hamn eller i drift.

Selective Catalytic Reduction (SCR) system

Under 2025 bidrog användning av urea/CSR system på fartygen till 73,4 ton minskning av NOx emissioner eftersom systemet betydligt minskar NOx-utsläpp till luft. CSR system är installerade ombord på Brage Viking, Loke Viking, Njord Viking och Magne Viking. Systemet minskar NOx emissioner med cirka 95%.

Landström

Den betydande ökningen av landströmsanvändning möjliggjordes främst genom tre nya landströmsanslutningar i Montrose hamn. Användningen av landström ökade till 46,9% av tiden i hamn. Observera: Fem fartyg har för närvarande installerad utrustning för landström.

PLANERADE OCH FRAMTIDA ÅTGÄRDER

INNOVATIONSPROJEKT FÖR FLOTTAN

Företagets långsiktiga strategi har varit att reducera växthusgasutsläpp från den befintliga flottan. Vi är i linje med strategin från norska Redarföreningen gällande netto noll till 2050 och arbetar med att sätta specifika mål för att nå denna ambition, åtminstone på samma nivå som andra jämförbara företag och i samarbete med Sea1, flottans driftsorganisation. Följande sektion visar på några av de innovationsprojekt som pågick under 2025 och framåt.

Landströmsinstallationer

Ett projekt kommer att påbörjas under 2026 för att utvärdera möjligheten att installera landström på alla fartyg som arbetar i Nordsjöområdet. Detta kommer att planeras tillsammans med managern, Sea1.

Bränslebesparingen är betydande i hamn när man är ansluten till landström.

Uppgradering av AHTS fartygen med subsea kranar

Viking Supply Ships har beställt fyra 100-tons lyftkompenserade offshorekranar som ska installeras på AHTS-fartygen. Dessa avancerade kranar kommer att förbättra fartygens kapacitet och positionera dem för att möta den ökande efterfrågan inom subsea-sektorn. Uppgraderingarna kommer att göra det möjligt för fartygen att hantera ett bredare utbud av uppdrag inom både olje- och gasindustrin, såväl som förnybar energi, inklusive havsbaserad vindkraft.

LED-belysningsprojekt

Detta projekt är fortfarande pågående eftersom ljusarmaturerna byts ut efterhand vid behov. Ett byte till LED estimerar en besparing på cirka 100 kW/dag och fartyg.

Förstudie om hållbart bränsle för AHTS-flottan

Eftersom förutsättningarna snabbt ändras för övergången till mer hållbara bränslen kommer detta projekt under 2026 att gå i riktning mot att använda etanol istället för metanol. Bränslebesparingen och minskningen av emissioner är svår att estimeras eftersom detta beror på ett stort antal parametrar.

REDUCERAT VARVTAL PÅ AHTS FÖR ATT MINSKA BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Vi har gjort installationer på Brage Viking, Magne Viking, Njord Viking och Loke Viking som medför möjligheter att minska huvudpropellerns varvtal per minut (RPM) när effektbehovet tillåter det. Automatisk datainsamling har implementerats, vilket möjliggör mätning. Projektet är för närvarande under utvärdering. Bränslebesparingen i detta projekt är komplex och svår att uppskatta, men förväntas vara cirka 10% i transit och standby.

Skrovtvätt

Borttagning av biologisk påväxt (marin beväxning) på skrovet är en viktig del av de åtgärder som görs för att minska bränsleförbrukningen. Fartygsflottan kommer att inkluderas i skrovrengöringsprogrammet av Sea1, även om detta inte var implementerat under 2025. När detta är genomfört kommer bränsleförbrukningen att reduceras med ca 4-8% under transit.

Miljöindikatorer	Ämne	Enhet/Mått	2023	2024 *	2025**
Bränsleförbrukning	Total Bränsleförbrukning	Metrisk ton (t)	15 556,4	17 998,6	17 184,8
	MGO	Metrisk ton (t)	13 503,1	17 665,6	17 184,8
	LNG	Metrisk ton (t)	2 053,3	333,0	-
	Tjockolja	Metrisk ton (t)	-	-	-
Växthusgasemissioner och luftförorening	CO ₂	Metrisk ton (t)	49 919,7	52 865,8	54 475,4
	NOx	Metrisk ton (t)	755,6	634,4	648,2
	Sox	Metrisk ton (t)	32,1	445,7	35,3
	PM 2.5	Metrisk ton (t)	13,5	16,0	15,7
Koldioxideffektivitet		Ton CO ₂ /driftsdag	22,8	36,9	24,3

*Siffrorna för 2024 representerar perioden under Viking Supply Ships driftsorganisation

** Tabellen ovan är inte en komplett beräkning av växthusgaser eftersom den enbart täcker emissioner relaterade till bränslekonsumtion. För hela 2025 har flottan varit under Sea1 driftsansvar.



S - SOCIAL

SOCIALT

HUR VI ARBETAR INOM OMRÅDET

EGEN ARBETSSTYRKA

Under 2025 hade Viking Supply Ships sex anställda på kontoren, tre i Kristiansand, Norge och tre i Stenungsund, Sverige.

Viking Supply Ships har systematiskt följt upp personalomsättningen och sjukfrånvaron. Statistiken distribueras till ledningsgruppen kvartalsvis. För 2025 mättes personalomsättningen till 0% och det förekom ingen sjukfrånvaro för de kontorsanställda. Vi fokuserar på att förebygga sjukfrånvaro genom att skapa en god arbetsmiljö och noggrant följa upp våra anställda. Vi har en rad initiativ för att främja medarbetarnas välbefinnande, inklusive företagshälsövård.

Alla ombordanställda på fartygen är anställda av driftorganisationen, Sea1.

ARBETARE I VÄRDEKEDJAN - OMBORDANSTÄLLDA

De ombordanställda är anställda av Sea1 och står därför inte under Viking Supply Ships direkta kontroll. Arbetare i värdekedjan blir därför allt viktigare eftersom Viking Supply Ships är beroende av våra leverantörer och klienter.

Hälsa och säkerhet

Eftersom de ombordanställda inte längre är anställda av Viking Supply Ships ligger detta nu under Sea1 som ansvarar för fartygsdriften. Rapportering av incidenter och olyckor, brister vid hamnstatskontroller, sjukfrånvaro och personalomsättning är exempel på områden som hanteras av Sea1. En LTI (Lost Time Incident) rapporterades av Sea1, vilket resulterade i dagar borta från arbetet ombord på ett av Viking Supply Ships fartyg.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro hanteras av Sea1.

Utbildning och kompetensutveckling

Utbildning och kompetensutveckling hanteras av Sea1, men följer MLC2006 (regelverk för arbetsförhållanden på fartyg) som är fastställd av IMO (International Maritime Organisation).

PLANERADE OCH FRAMTIDA ÅTGÄRDER

Från och med 2025 omfattas Viking Supply Ships inte längre av rapportering enligt den norska Transparency Act, men processer och rutiner gällande lagen används t.ex. vid utvärdering av leverantörskedjan.



G - GOVERNANCE

STYRNING

HUR VI ARBETAR INOM OMRÅDET

AFFÄRSETIK

Viking Supply Ships har åtagit sig att utföra sitt arbete på ett ansvarsfullt sätt, både gentemot sina egna medarbetare, partners och samhället i stort.

Vi kommer inte att acceptera att våra medarbetare eller representanter utövar någon form av otillbörligt inflytande på individer eller företag. På grund av den internationella karaktären av vår verksamhet omfattas vi av flera antikorrupsionslagar. Korrupcion är ett hot mot god affärsetik, det undergräver legitima affärsaktiviteter, och varje överträdelse inom vår verksamhet utgör ett hot mot vårt anseende och trovärdighet på marknaden.

Vår största risk är relaterad till varvsbesök och i samband med hamnanlöp i länder där korrupcion och mutor är vanligt förekommande. För närvarande är vår exponering för denna typ av risk relativt låg, och under 2025 hade vi inga hamnanlöp i länder med förhöjd korrupsionsrisk (noterbart är att inga hamnanlöp skett i länder med ranking under genomsnittet i Transparency Internationals korrupsionsindex). Eftersom driften av fartygen har lagts ut externt, kommer detta främst att vara en risk i värdekedjan framöver.

Vi har åtagit oss att följa tillämpliga lagar och internationella standarder, inklusive de svenska och norska strafflagarna och UK Bribery Act 2010. Vi har även fastställt policyer och procedurer i detta avseende, bland annat genom vår uppförandekod, vår uppförandekod för leverantörer och en särskild policy mot mutor och antikorrupcion. En visseblåsarpolicy är upprättad för att möjliggöra rapportering av problem eller överträdelser som upptäcks i organisationen.

LEVERANTÖRSKEDJAN

Människliga rättigheter och rättigheter på arbetsplatsen

De ramverk vi följer är FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s deklaration om grundläggande principer, den norska Transparency Act och rättigheter på arbetsplatsen eller OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Detta inkluderar att eliminera alla former av tvångsarbete, inklusive barnarbete, modernt slaveri, människohandel och diskriminering i vår värdekedja. År 2025 bedrev vi ingen verksamhet i länder med förhöjd risk för kränkning av mänskliga rättigheter. Policyn för mänskliga rättigheter, uppförandekoden, uppförandekoden för leverantörer och lagstiftningen för visseblåsare säkerställer att tillräckliga hälso-



och säkerhetsåtgärder och aspekter är införlivade i leverantörskedjan.

ESG-STYRNING

Viking Supply Ships ESG- och hållbarhetsarbete är en integrerad del av företagets styrning och verksamhet. Ytterst är koncernens styrelse och VD ansvariga för att övervaka Viking Supply Ships arbete och information om detta område. Kontroll och uppföljning av ESG- och hållbarhetsarbete följer samma struktur som andra verksamheter i Viking Supply Ships. Koncernen har flera policyer och procedurer relaterade till ESG-hantering och hållbarhet. Nyckeldokument omfattar:

- Viking Supply Ships uppförandekod
- Leverantörskod
- HSEQ-policy
- Policy för mänskliga rättigheter
- Policy mutor och antikorrupcion
- Förfarande för genomlysning i leveranskedjan gällande mänskliga rättigheter
- Screening och utvärderingsprocess av nya leverantörer
- Visselblåsarpolicy

Viking Supply Ships hållbarhetsrapportering är företagets viktigaste verktyg för att informera om hållbarhetsrisker och ESG-relaterade risker, möjligheter och styrning.

CYBER RISK MANAGEMENT

Riskhantering är grundläggande för säker och trygg sjöfart. Traditionellt har den varit fokuserad på den fysiska verksamheten, men ökat beroende av digitalisering, integration, automation och nätverksbaserade system har lett till ett ökat behov av cyberriskhantering inom sjöfartsindustrin i allmänhet. Utvecklingen av digitala lösningar är i stor utsträckning beroende av ökad anslutning via internet mellan servrar, IT-system och OT-system (vilket gör det möjligt för organisationen att övervaka, kontrollera och optimera fysiska processer säkert och effektivt), vilket återigen ökar potentiella cybersårbarheter och risker.

VÅRA ÅTGÄRDER OCH RESULTAT

AFFÄRSETIK

Vår största risk är relaterad till varvsbesök och i samband med hamnanlöp i länder där korrupcion och mutor är vanligt förekommande. För närvarande är vår exponering för denna typ av risk relativt låg, och under 2025 hade vi inga hamnanlöp i länder med förhöjd korrupcionsrisk (noterbart är att inga hamnanlöp skett i länder med ranking under genomsnittet i Transparency Internationals korrupcionsindex). Eftersom driften av fartygen har lagts ut externt, kommer detta främst att vara en risk i värdekedjan framöver. När nya marknader eller affärsområden övervägs görs emellertid en Management of Change (kontroll inför förändringar) där förändringen noggrant utvärderas och även inkluderar en riskbedömning.

CYBER RISK MANAGEMENT

I nära samarbete med IT-tjänsteleverantören utförde Viking Supply Ships en riskbedömning gällande OT- och IT-sårbarhet. Detta gjordes medan vi fortfarande hade driftsansvaret för de ägda fartygen. Detta är ett företagsspecifikt område för Viking Supply Ships och fortfarande aktuellt i tillämpliga delar. Möjliga konsekvenser för personal, miljö, tillgångar och företaget bedömdes. Baserat på dessa bedömningar utvecklades en plan för cybersäkerhet som beskriver företagets övergripande strategi för cyberriskhantering med fokus på arbetsprocesser och rutiner för att skydda vår data och infrastruktur, incidenthantering och hantering av återställning. För fartygen hanteras allt detta nu av Sea1 som har driftsansvaret.

VISSELBLÅSNINGSFUNKTION

Visselblåsningsfunktionen ger alla anställda och externa intressenter en säker kanal för att rapportera överträdelser mot lagar, våra styrande dokument och interna policyer. Vår visselblåsningsfunktion gör det möjligt för alla anställda på Viking Supply Ships, affärspartners och intressenter att rapportera allvarliga problem eller överträdelser konfidentiellt via hemsidan under "kontakta oss" där ett kontaktförmulär finns tillgängligt. Detta kan också göras via e-post till info@vikingsupply.com, adressen finns också angiven på hemsidan. År 2025 lämnades inga rapporter om problem eller överträdelser in via visselblåsningskanalen.



Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Viking Supply Ships AB, org.nr 556161-0113

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2025 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 *Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 26 mars 2026

Rödl Sweden AB

Mattias Racz
Auktoriserad revisor



MORE
THAN A SHIPOWNER

THE
COOLEST
PLACE TO WORK

ALWAYS AHEAD OF
COMPETITION

**SIMPLY
THE BEST**