

Årsrapport

ROYAL  ARCTIC

2025

CVR.NR. 16545538

Indhold

LEDELSESBERETNING

- 3 Selskabsoplysninger
- 4 Hoved & nøgletal
- 5 En verden i forandring kræver handling
- 9 2025 Nedslag
- 13 Moderselskab, fragtudvikling
- 20 Økonomi 2025
- 22 Ændringer i bestyrelse og ledelse
- 23 Forventninger til 2026
- 24 Enterprise Risk Management i Royal Arctic Line
- 28 God selskabsledelse I Royal Arctic Line

BÆREDYGTIGHED

- 32 Bæredygtighed
- 33 Forord
- 37 Dobbelt væsentlighedsvurdering
- 40 Miljø
- 48 Sociale forhold
- 53 Ansvarlig ledelse
- 66 5 års tabel
- 68 Anvendt regnskabspraksis for ESG-data
- 70 Ordliste

PÅTEGNINGER

- 72 Ledelsespåtegning
- 73 Den uafhængige revisors revisionspåtegning

KONCERN- OG ÅRSREGNSKAB

- 76 Resultatopgørelse
- 77 Aktiver
- 78 Passiver
- 79 Egenkapitalopgørelse
- 80 Pengestrømsopgørelse
- 81 Noter
- 94 Regnskabspraksis

Selskabsoplysninger

Selskab	Royal Arctic Line A/S, Akqusinersuaq 52, Postboks 1580, 3900 Nuuk, Telefon: +299 34 91 00, E-mail: ral@ral.gl , Hjemmeside: www.ral.gl
CVR. nr.	16545538
Hjemsted	Nuuk, Grønland
A/S-kapital	120 millioner kr.
Ejerforhold	Grønlands Selvstyre, Nuuk, Grønland, ejer selskabet 100 %.
Bestyrelse	Inooraq Brandt, Bestyrelsesleder Jóhanna á Bergi, Vicebestyrelsesleder Barbara Agersnap Flemming Drechsel Minannguaq Hilda Zeeb Tommy Ege Kristensen Eydun Simonsen* Laust Lindskov Vestergaard* Tina Lange Olsen* <i>* Valgt af medarbejderne i 2022 for en 4-årig periode.</i>
Direktion	Niels Clemensen, Administrerende direktør Aviâja Lyberth Lennert, Vicedirektør Jørgen Aqe Møller, Økonomidirektør
Revision	Grønlands Revision og PricewaterhouseCoopers



Hoved- og nøgletal for koncernen

Set over en 5-årig periode kan koncernens udvikling beskrives ved følgende hoved- og nøgletal: DKK millioner.

Resultat	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsætning	1.205	1.229	1.190	1.166	1.054
Samlede indtægter	1.243	1.247	1.225	1.181	1.076
Driftsresultat	35	25	24	(73)	28
Finansiering netto	(20)	(19)	(20)	(23)	(24)
Årets resultat før skat	15	6	4	(96)	4
Årets resultat	11	7	3	(74)	2
Udbytte	0	0	0	0	3

Balance	2025	2024	2023	2022	2021
Balancesum	1.347	1.403	1.483	1.590	1.580
Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver	94	56	70	272	433
Nettoarbejdskapital	14	30	44	41	68
Langfristede gældsforpligtelser	438	507	576	641	615
Egenkapital	648	638	632	638	686

Pengestrømme	2025	2024	2023	2022	2021
Pengestrømme fra driftsaktivitet	130	92	71	46	47
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	(88)	(47)	(6)	(68)	(105)
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	(66)	(66)	(64)	(7)	(24)
Ændringer i likvider	(24)	(21)	1	(29)	(82)
Likviditet ved årets udgang	104	128	148	148	176

Nøgletal *	2025	2024	2023	2022	2021
Overskudsgrad (%)	2,9 %	2,1 %	2,1 %	(6,3) %	2,7 %
Afkastningsgrad (%)	2,6 %	1,8 %	1,7 %	(4,6) %	1,8 %
Egenkapitalens forrentning (ROE)	1,7 %	1,1 %	0,5 %	(11,1) %	0,3 %
Soliditetsgrad (%)	48,1 %	45,5 %	42,5 %	40,1 %	43,4 %
Afkast af investeret kapital (ROIC)	3,1 %	2,2 %	2,0 %	(5,7) %	2,2 %
Gearing af driftsaktiver	1,7	1,8	1,9	2,0	1,9

Gennemsnitligt antal heltidsbeskæftigede	753	735	742	787	900
Overskud før skat pr. medarbejder (1.000 kr.)	20	8	6	(122)	5
Omsætning pr. medarbejder	1,60	1,67	1,60	1,48	1,17

* Nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående definitioner.

Definitioner af nøgletal

Nettoarbejdskapital	=	Omsætningsaktiver – kortfristet gæld
Overskudsgrad (%)	=	$\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$
Afkastningsgrad	=	$\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$
Egenkapitalens forrentning (ROE)	=	$\frac{\text{Årets resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$
Soliditetsgrad (%)	=	$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$
Afkast af investeret kapital (ROIC)	=	$\frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital inkl. goodwill}}$
Gearing af driftsaktiver	=	$\frac{\text{Investeret kapital inkl. goodwill}}{\text{Egenkapital ultimo}}$

En verden i forandring kræver handling

En verden i hastig forandring stiller betydelige krav til handling. Året 2025 har endnu en gang tydeliggjort, at Royal Arctic Line opererer i et miljø præget af markante økonomiske, geopolitiske og klimamæssige ændringer. Perioden har demonstreret, at handlekraft er afgørende for fortsat at kunne opretholde den samfundskritiske opgave med at sikre en stabil og effektiv forsyning af Grønland.

Samarbejde som strategisk styrkeposition

Samarbejdet med eksterne partnere har siden 2019 udgjort en central del af selskabets omstilling og er fortsat et af de mest effektive redskaber til at møde forandringer.

Partnerskaberne med Eimskip og eksterne terminaloperatører i flere lande har bidraget til opbygningen af en fleksibel og robust logistikstruktur, som gør det muligt at afbøde udsving i efterspørgsel og håndtere operative udfordringer.

Samarbejdsrelationerne er løbende blevet justeret – blandt andet betyder det, at der i 2026 udskiftes partner på køle- og frysefaciliteter i Danmark for yderligere at optimere logistikket. Denne tilgang øger både effektiviteten og evnen til at reagere på nye krav, ændrede markedsvilkår og stigende kompleksitet.

Drift tilpasset økonomisk aktivitet

Den økonomiske opbremsning i Grønland i 2025 medførte et markant fald i fragtmængderne. Et fald i de koncessionerede godsmængder førte til løbende tilpasning af sejlplanen, reduktion af brændstofforbrug, operationelle optimeringer samt udnyttelse af ledig kapacitet til kommercielle aktiviteter.

Disse tiltag har bidraget til at afbøde effekten af nedgangen og samtidig forbedret kundeværdien gennem reduceret olie- og valutakurstillæg og mere effektiv drift.

Klimakrav som drivkraft for innovation

EU's implementering af klimaafgifter og FuelEU Maritime har pålagt selskabet væsentlige økonomiske og driftsmæssige krav. I stedet for alene at imødekomme afgifterne, er der blevet arbejdet strategisk med driftsoptimering, indfasning af biodiesel og forbedring af sejlplaner for at reducere udledningen. I 2025 blev skibenes udledning reduceret med 15 %, blandt andet gennem ruteoptimeringer og brug af f.eks. softwareløsninger til at sikre en mere energieffektiv drift af skibene.

De stigende klimakrav påvirker fremtidige investeringsbehov, og der samarbejdes tæt med myndigheder og andre aktører for at udvikle løsninger, der både understøtter Grønlands forsyningssikkerhed og fælles klimaambitioner.

Geopolitik og beredskab som driftsvilkår

Den globale usikkerhed påvirker finansieringen af selskabets aktiviteter. Skiftende internationale relationer og sikkerhedspolitiske forhold kræver en proaktiv tilgang til risikolelse. Gennem styrket Enterprise Risk Management, og tæt dialog med finansielle institutioner og myndigheder er der etableret et solidt beredskab, der understøtter både driftssikkerhed og forsyningsevne i et komplekst geopolitisk miljø.

Selskabet bidrager desuden aktivt til det nationale beredskab, hvor kapaciteter indgår i håndtering af krisesituationer af samfundsmæssig betydning, som ad hoc-medlem af Grønlands Beredskabsstab.

Fremtidssikring gennem nybygninger og investeringer

2025 markerede begyndelsen på et nyt investeringsprogram, herunder analyser af fremtidens flåde og opstarten af bygningen af fem nye pramme. De kommende feederskibe skal være designet til Arktis' klimatiske og operative udfordringer og samtidig leve op til fremtidige miljøkrav og kapacitetsbehov.

Flådefornyelsen udgør en af de mest omfattende investeringer i selskabets historie og er et direkte svar på både teknologiske, regulatoriske og klimamæssige udviklinger.

Arctic Umiaq Line – turnaround gennem målrettet indsats

Arctic Umiaq Line (AUL) leverede et overskud på DKK 2 millioner – en markant forbedring i forhold til året før.

Resultatet afspejler en konsekvent turnaround-strategi, tilpasning af sejlplanen og øget passageraktivitet.

I 2026 skal der træffes væsentlige beslutninger om fremtidens kystpassagersejls.

Målet er at sikre et bæredygtigt og langsigtet grundlag for AUL's fortsatte rolle i den grønlandske infrastruktur.

Nye regulatoriske rammer ændrer forudsætningerne

2025 bød på regulatoriske ændringer, herunder nye miljø- og klimaafgifter, styrkede krav til governance og en ændring af de europæiske regler i forhold til bæredygtighedsrapportering. Som reaktion herpå er selskabets struktur, politikker og risikostyring blevet styrket, blandt andet gennem et modnet Enterprise Risk Management-rammeverk og forbedrede interne kontrolmekanismer, hvilket bidrager til en mere robust organisatorisk og finansiell fremtid.

Tilpasning gennem målrettet handling

Royal Arctic Line går ind i 2026 med en tydelig ambition om at styrke økonomien, sikre forsyningen og udvikle en flåde og drift, der er rustet til fremtidens krav. De udfordringer, der forventes at præge perioden, kræver ikke alene strategiske planer, men konkret handling, og 2025 har demonstreret selskabets evne til at omsætte forandringer til solide og bæredygtige beslutninger.

Medarbejdere, samarbejdspartnere og kunder spiller en central rolle i dette arbejde, og deres engagement og tillid udgør fundamentet for at løfte ansvar og opgaver til gavn for hele Grønland.

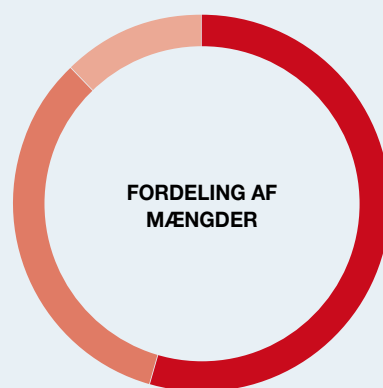
Niels Clemensen, CEO
Inooraq Brandt, Bestyrelsesleder



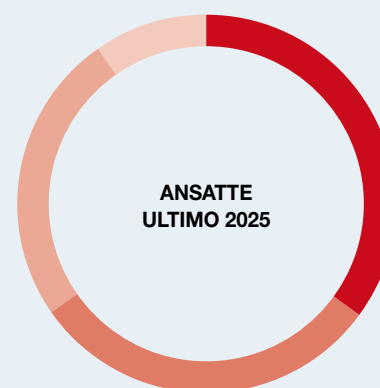
Highlights fra 2025



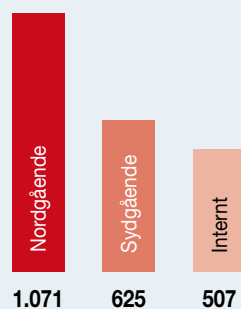
Nordgående
 Sydgående
 Internt
 Olie- og valutatillæg
 ETS
 Servicekontrakt



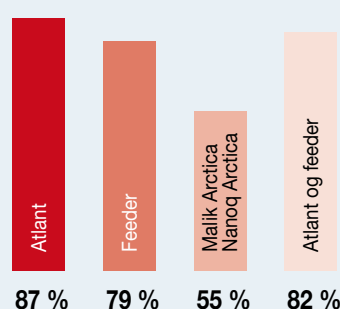
Nordgående
 Sydgående
 Internt



Søfolk
 Funktionærer
 Timelønnede
 Elever



GNS PRIS KR. PR. KBM



ANLØB TIL TIDEN

ØKONOMI

149
millioner

EBITDA

508
millioner

Gæld

648
millioner

Egenkapital

1.347
millioner

Balance

48 %

Solinitet

20
millioner

Nettorentebetalinger



X Qaanaaq

Grønland

Oupernavik

Uummannaq

Aasiaat
Ilulissat
Qasigianniguit

Sisimiut

Maniitsoq

Nuuk

Tasiilaq

Paamiut

Narsaq

Qaqortoq

Nanortalik

X Iltoqqortoormiit

Reykjavik X
Island

X Reyðarfjörður

X Tórshavn
FærøerneAalborg
Danmark
X Helsingborg
Sverige
X Aarhus
Danmark
X Bremerhaven
Tyskland

10

Egne skibe

1

Indchartret

2

I samsejlad

1

Passagerskib



753

Fuldtidsækvivalenter

71

Elever



Driver

13

havneterminaler

Anløber

65
lokationer

Havneanløb udenfor Grønland

- Aarhus
- Helsingborg
- Tórshavn
- Reykjavik
- Reyðarfjörður
- Bremerhaven



Koncessionen omfatter godstyper som

- Fødevarer
- Eksportprodukter
- Forbrugsvarer
- Materialer til bygge- og anlægssektoren
- Øvrigt gods, herunder transportudstyr og tankcontainere



O Havneterminaler vi driver

X Byer vi anløber

Hovedkontor

Kontor

Selskabet er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre og dermed ejet af det grønlandske folk. Rederiet er en livsnerve for det grønlandske samfund.

Grønlands Selvstyre har tildelt Royal Arctic Line A/S enekoncession til søtransport af gods til, fra og i Grønland. Med eneretten følger en pligt til at forsyne det grønlandske samfund.

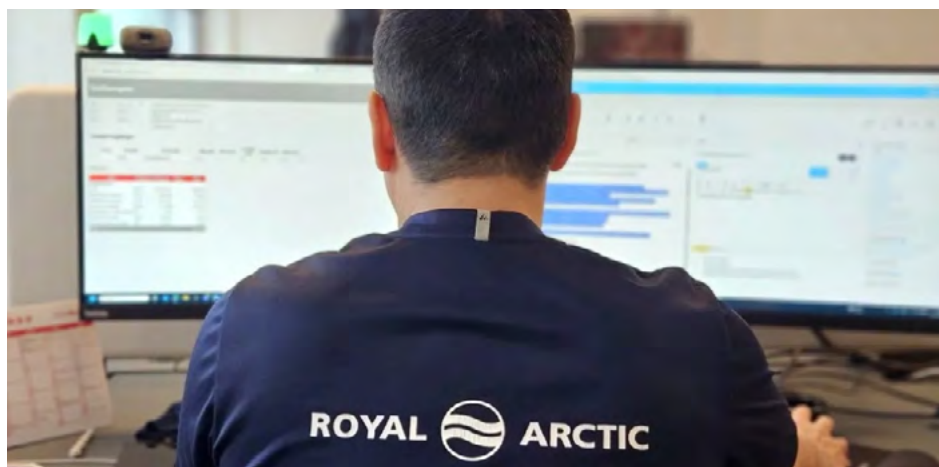
Betingelser om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningsikkerhed følger med koncessionen. Rederiets skibe og havne lever op til International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

Passagerskibet, Sarfaq Ittuk er ejet af Arctic Umiaq Line A/S, som er datterselskab og 100 % ejet af Royal Arctic Line A/S.

2025 Nedslag

Strategiperioden, der strækker sig fra 2025 til 2030, har en samfundsambition om at arbejde for et stærkt Grønland med fokus på mennesker og natur. Den indeholder fire strategiske hovedtemaer:

- Kunder og forretning
- Optimering af driften
- Virksomhedskultur
- Rammevilkår



Kunder og Forretning

Kundetilfredshed er et bærende tema i strategien. Med koncessionen har selskabet monopol på fragt af gods til, fra og internt i Grønland. Det giver en særlig forpligtelse til at sikre, at kunderne får en god oplevelse.

Dertil kommer en investeringsmålsætning om at fremtidssikre selskabets flåde, så forsyningen af befolkningen og virksomhederne overalt i Grønland kan opretholdes.

¹ Regularitet opgøres som andelen af anløb, hvor kunderne ikke oplever forsinkelse i udleveringen af deres gods i forhold til den planlagte.

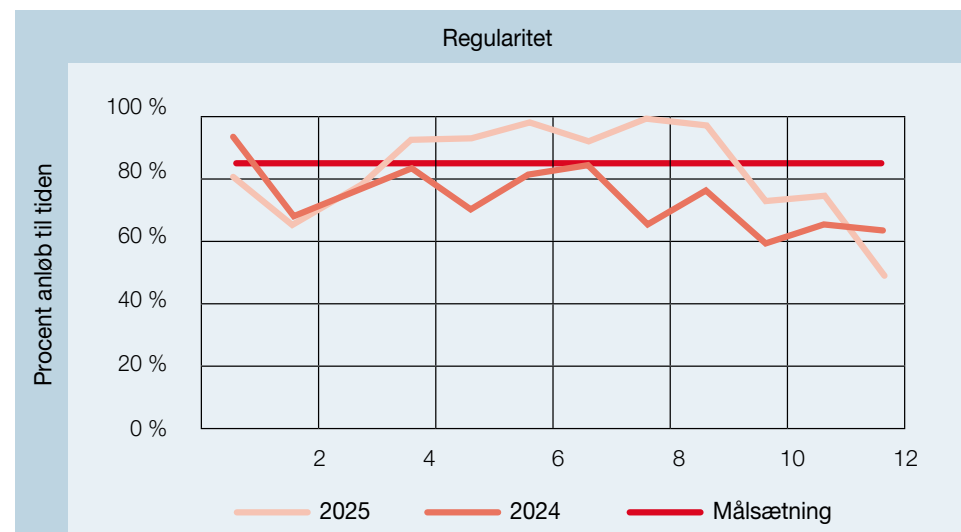
Regularitet

En faktor, som har stor betydning både for kunderne og selskabets økonomi, er regularitet. Royal Arctic Line er et linjerederi med fast sejlplan. Det betyder, at omgivelserne – kunder og ansatte – planlægger herefter. Afvigelser fra sejlplanen har konsekvenser, som kan være negative, og derfor holdes vedvarende fokus på at overholde den aftalte sejlplan.

Vejr- og isforhold er et vigtigt element, og derfor holder skibene og operationen sig konstant opdateret på disse, og tilrettelægger herefter for at minimere effekten for kunderne. Tilsvarende har tekniske forhold, som også kan påvirke anløbstidspunkterne og bidrage til forsinkelser, stor bevågenhed, så regulariteten påvirkes mindst muligt.

Rettidig orientering af berørte kunder har høj prioritet, så kunderne også ved forsinkelser kan foretage afbødende tiltag.

I 2025 blev regulariteten forbedret, og 82 % af skibene kom til tiden mod 79 % i 2024¹. Selskabet har i 2025 øget sin målsætning om regularitet fra 80 % til 85 %. Dette ambitiøse mål blev ikke opnået i 2025, men det er dog positivt, at der blev opnået en forbedring på 3 procentpoint i forhold til 2024. En medvirkende årsag til, at målet ikke kunne nås, var tekniske udfordringer på Dettifoss og Siuana Arctica.



Ny kundeorienteret IT-plattform

I 2025 blev implementeringen af et nyt IT-system til håndtering af gods, sejlplaner, container m.m. opstartet. Systemet bygger på en mere moderne platform, hvor øget selvbetjening er indbygget. Dertil kommer, at platformen muliggør brug af AI-agenter (kunstig intelligens), der kan interagere og dermed assistere kunderne og være med til at forbedre kundeoplevelsen. Systemet giver mulighed for øget anvendelse af IT-robotter, som vil kunne automatisere tunge arbejdsgange og frigive interne ressourcer til kundevedtatte opgaver.

Målet er at løfte den samlede kundetilfredshed og give en bedre understøttelse af de bagvedliggende processer i selskabet.

Systemet forventes at blive udrullet i 2026.

Ny hjemmeside

I efteråret blev selskabets nye hjemmeside lanceret. Siden er udviklet, så de mest benyttede sider er let tilgængelige. Den er også langt mere mobilvenlig end den tidligere version.

Målet med den nye hjemmeside er at sætte kunderne i centrum, hvilket blandt andet er kommet til udtryk ved at gøre den mere intuitiv, mobilvenlig og løftet teknologisk og sikkerhedsmæssigt sammenlignet med den tidligere hjemmeside.

Hjemmesiden vil i takt med, at den nye IT-plattform bliver taget i brug, blive udvidet med flere muligheder for selvbetjening.



Optimering af driften

Den grønlandske økonomi kom efter en periode med et højt investeringsniveau og god indtjening i fiskeriet ind i en opbremsning i 2025. Den økonomiske aktivitet i samfundet afspejles direkte i fragtmængderne.

Afmatningen i økonomien er hovedårsagen til, at omsætningen i 2025 ligger omkring DKK 40-50 millioner under det forventede niveau.

Afmatningen var tydelig fra årets start, og der blev derfor i løbet af 2025 iværksat en række tiltag for at begrænse effekten.

Der har været fokus på at finde alternative indtjeningsmuligheder for at udnytte den eksisterende kapacitet, og sejlplanen er blevet tilpasset for at reducere forbruget af brændstof. Samtidig sker der en løbende revurdering af organisationens struktur og sammensætning med særligt fokus på muligheder for optimering.

Ovennævnte tiltag har afbødet, men ikke elimineret, den samlede effekt af opbremsningen.

Kommercielt gods

Et fokusområde i 2025 har været at udnytte den kapacitet, som nedgangen i fragtmængderne har forårsaget. Nedgangen har givet øget kapacitet til gods, der ikke rammer Grønland, dvs. forretningsområder, som ikke er en del af koncessionen. Selskabet opererer her i et kommercielt marked i konkurrence med andre rederier.

I 2025 steg de kommercielle mængder med 38 % i forhold til 2024 og har således været med til at afbøde nedgangen i de koncessionsrelaterede fragtmængder. Stigningen er en effekt af en målrettet indsats over flere år og en tæt dialog med selskabets agenter, hvor der nu tilbydes et produkt, som markedet har tillid og kendskab til.

Tilpasning af sejlplan

Sideløbende arbejder selskabet konstant på at optimere sejlads både af økonomi- og miljøhensyn. De faldende fragtmængder muliggjorde i 2025 en række optimeringer af sejlplanen, som kunne gennemføres uden at være til gene for kunderne. Tiltagene har bevirket, at flådens forbrug af brændstoffer i 2025 var 13 % lavere end i 2024. Det har medført et lavere olie- og valutatillæg til gavn for kunderne og har haft en positiv effekt på årets resultat på DKK 11 millioner.

Virksomhedskultur – medarbejdere

Forhold på egne terminaler

Velfungerende terminaler er en forudsætning for at levere gods uden skader og til rette tid. Gode fysiske forhold er medvirkende til, at medarbejderne bliver mere effektive.

I strategiperioden vil de fysiske forhold for medarbejderne blive løftet. Dette arbejde er startet i 2025 og vil blive intensiveret i løbet af 2026.



Elever og uddannelsespladser

Der er stor efterspørgsel efter kvalificeret arbejdskraft på det grønlandske arbejdsmarked. Royal Arctic Line har derfor høje ambitioner på elev- og uddannelsesområdet.

I 2025 havde selskabet 71 elever, praktikanter og studentermedhjælpere. Indsatsen muliggør at uddanne målrettet til selskabets behov og samtidig medvirke aktivt til at løse de strukturelle problemer, som Grønland har på uddannelsesområdet.

Rammevilkår

Arctic Umiaq Line

I 2025 har der i datterselskabet Arctic Umiaq Line været fokus på at genetablere en bæredygtig drift. Selskabet har i løbet 2025 foretaget en turn-around og har formået at vende et underskud i 2024 på DKK 13 millioner før skat til et overskud i 2025 på DKK 2 millioner før skat.

Det er sket ved at optimere driften og ved at tilpasse sejlplanen til de lokale passagerers behov med en ugentlig frekvens. Tiltaget har virket, og der har været en vækst i antallet af passagerer.

Naalakkersuisut havde i Finansloven for 2025 afsat DKK 15 millioner til dækning af et eventuelt underskud. Det bliver således ikke nødvendigt at udnytte denne bevilling.

Arctic Umiaq Line er afhængig af de offentlige tilskud, som selskabet modtager gennem en servicekontrakt og underskudsgarantien. De nye lufthavne – og dermed den ændrede infrastruktur – står færdig i 2026 og forventes at ville påvirke trafikmønstret. Det vil få betydning for selskabet.

Det årlige offentlige tilskud til Arctic Umiaq Lines passagersejlsads, som også vil bestå i 2026 og 2027, udgør henholdsvis DKK 7,8 millioner og DKK 8,8 millioner. Dertil kommer en underskudsgaranti med et maksimalt beløb på DKK 10 millioner hvert år.

Selskabet vurderer, at det positive resultat i 2025 ikke ændrer ved den overordnede usikkerhed om den langsigtede økonomiske bæredygtighed i passagerdriften, men skal ses som et udtryk for en forbedret driftsmæssig performance i et udfordrende marked og under givne rammevilkår.

Afskrivningerne på selskabets skib Sarfaq Ittuk er meget begrænsede, som følge af skibets fremskredne alder. Det påvirker økonomien positivt, og driftsøkonomien kan med det nuværende niveau for servicekontrakten ikke bære en investering i et nyt skib. En fortsat drift af Sarfaq Ittuk kan – ud fra en teknisk vurdering – ikke forsvares efter 2027. Senest i sidste kvartal af 2026 skal det afgøres, om der er samlet politisk opbakning til at muliggøre fortsat kystpassagersejlsads gennem en investering i et nyt skib til erstatning for Sarfaq Ittuk.

Klima- og miljøafgifter

Der har i 2025 været et stigende fokus på miljø- og klimahensyn inden for den maritime sektor, og i løbet af året er nye miljøafgifter trådt i kraft, mens der samtidig har været drøftet og forberedt yderligere afgifter, som endnu ikke er blevet implementeret, men som vurderes at kunne få betydning for søfartens fremtid.

I den forbindelse er Royal Arctic Line i løbende dialog med Grønlands Selvstyre, Søfartsstyrelsen og øvrige relevante myndigheder om udformningen og anvendelsen af disse afgifter. Dialogen har fokus på at sikre, at reguleringen understøtter de overordnede miljømæssige målsætninger, samtidig med, at der tages hensyn til selskabets samfundskritiske forsyningsopgave i Arktis.

Selskabet bidrager aktivt med faglige input og operationelle erfaringer med henblik på at fremme gennemsigtighed, forudsigelighed og en balanceret regulering, der understøtter både bæredygtighed og driftssikkerhed.



Bæredygtighed og fremtidssikring

Flådefornyelser

I løbet af 2025 blev bygningen af den første af fem pramme iværksat. Den forventes leveret i løbet af 2026. Parallelt er analysen af de kommende flådefornyelser blevet påbegyndt. I analysen indgår vurderinger af det fremtidige kapacitetsbehov, miljø- og klimaafgifter mm. Flådefornyelsen forventes at beløbe sig til omkring DKK 750 millioner, og skibenes levetid vil være 20-30 år.

Samfundsansvar

Selskabets bæredygtighedsrapportering er indarbejdet i koncernens årsrapport for 2025 og udgør en integreret del af arbejdet med samfundsansvar. For selskabet betyder samfundsansvar, at selskabet driver en sund forretning gennem ansvarlig ledelse og tager hensyn til klima og miljø samt sociale forhold, herunder udvikling og uddannelse af vores egen og landets arbejdsstyrke. Selskabet bestræber sig på, at bæredygtighedstiltagene bidrager til at løse strukturelle udfordringer i samfundet, blandt andet gennem målrettede indsatser på uddannelsesområdet og inden for klima og miljø. Selskabet rapporterer årligt om bæredygtighedsinitiativer i årsrapporten, og bestyrelsen har godkendt Royal Arctic Lines politik for samfundsansvar.

Reduceret miljø- og klimapåvirkning

Den internationale søfartsorganisation (IMO) har vedtaget et forbud mod brug af tung dieselolie (heavy fuel oil – HFO) i Arktis. Royal Arctic Line har fået undtagelse til 2029, men har af hensyn til nærmiljøet valgt at udfase HFO i 2025 på egne skibe.

Dertil kommer en række tiltag for at reducere skibenes CO₂ udledning. I løbet af 2025 har Atlantskibet Tukuma Arctica fået påført en bundmaling, som reducerer brændstofforbruget, og flere skibe har fået installeret software, der sikrer en sejlads, der reducerer forbruget af brændstof og dermed CO₂ udledning. Endelig har selskabet i løbet af 2025 øget sit forbrug af biobrændsler.

Tiltagene har haft en effekt på den direkte CO₂e-udledning fra skibene, som i 2025 var 15 % lavere end udledningen i 2024.

Deltagelse i beredskab for Grønland

Royal Arctic Line indgår som ad hoc medlem i Grønlands Beredskabs Stab. Udover eget beredskab, der er en forudsætning for at drive rederi og havneterminaler, har selskabet fokus på risikostyring, beredskab og krisestyring i en bredere samfundsmæssigt kontekst, eftersom selskabets drift er en del af den kritiske infrastruktur i Grønland.

Moderselskab, fragtudvikling

Udvikling i godsmængder 2025

Første halvår af 2025 var præget af et markant fald i de samlede godsmængder, som viste en nedgang på 7 %. Dette blev dog efterfulgt af en positiv udvikling i løbet af efteråret, hvor mængderne begyndte at normalisere sig. Den samlede effekt for hele året blev et fald på 6 % i forhold til året før.

De koncessionerede nordgående godsmængder er stort set uændrede i 2025 i forhold til 2024. Der er dog visse forskydninger, blandt andet er "almindeligt gods" faldet med næsten 7t kbm, hvoraf godt 5t kbm. i 2025 er kategoriseret som "andet gods".

Udviklingen i nordgående godsmængder afspejler den opbremsning i økonomien, der indtraf i 2025, men samtidig også at anlægsaktiviteten, når der ses bort fra storskalaprojekter, synes at holde samme niveau som i 2024.

Nordgående godsmængder

Nordgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2024	Realiseret 2025	Udvikling	Indeksering
Almindeligt gods	352.479	345.711	- 6.768	98
Bil, båd, entreprenørmaskiner	20.907	21.708	802	104
Farligt gods	6.320	7.576	1.257	120
Farligt temperaturreguleret	117	291	174	248
Flatrackgods	10.090	10.075	- 14	100
Overstørrelsesgods	6.513	6.360	- 153	98
Tankcontainere	-	90	90	N/A
Temperaturreguleret	121.243	120.189	- 1.054	99
Transportudstyr	7.350	7.203	- 147	98
Andet	1.926	7.239	5.313	376
I alt nordgående koncessioneret	526.944	526.442	- 503	100

Sydgående godsmængder

Sydgående godsmængder (i kbm)	Realiseret 2024	Realiseret 2025	Udvikling	Indeksering
Almindeligt gods	18.355	19.961	1.605	109
Bil, båd, entreprenørmaskiner	4.060	4.402	342	108
Farligt gods	3.819	3.335	- 483	87
Farligt temperaturreguleret	0	1	1	
Flatrackgods	448	355	-93	79
Miljøgods	18.000	15.207	- 2.793	84
Overstørrelsesgods	623	992	369	159
Tankcontainere	0	66	66	
Temperaturreguleret	280.314	261.128	- 19.186	93
Transportudstyr	18.199	17.665	- 534	97
Andet	371	700	329	189
I alt sydgående koncessioneret	344.188	323.813	- 20.376	94

De koncessionerede sydgående godsmængder er faldet med 6 % sammenlignet med 2024. Det er temperaturreguleret gods, som med et fald på 19t kbm., står for hovedparten af faldet. Det skyldes et fald i de fangstmængder, der i 2025 blev landet i Grønland.

Interne godsmængder

Interne godsmængder	Realiseret 2024	Realiseret 2025	Udvikling	Indeksering
Almindeligt gods	52.736	38.915	- 13.821	74
Bil, båd, entreprenørmaskiner	17.713	18.799	1.085	106
Farligt gods	1.570	1.295	- 275	83
Farligt temperaturreguleret	0	5	5	
Flatrackgods	2.710	2.516	- 194	93
Miljøgods	7.420	9.607	2.186	129
Overstørrelsesgods	1.698	1.352	-346	80
Temperaturreguleret	46.912	33.552	- 13.360	72
Transportudstyr	5.260	7.651	2.391	145
Andet	314	24	- 290	8
I alt Intern	136.334	113.716	- 22.618	83

Godsmængderne internt i Grønland udviser i 2025 en nedgang i mængderne sammenlignet med året før. Nedgangen har været på 23t kbm. svarende til et fald på 17 %.

Nedgangen skyldes almindeligt gods, som udviser en nedgang på 14t kbm. (26 %) i forhold til 2024, samt et tilsvarende fald for temperaturreguleret gods. Faldet i temperaturreguleret gods skyldes dels den sidste effekt efter nedlæggelsen af Nuuk Imeq, der betød en del gods i de første måneder af 2024, men også at der, grundet det faldende fiskeri, er transporteret færre råvarer mellem produktionsanlæggene internt i Grønland.

Projektgods

	Beløb			KBM		
	2024	2025	Udvikling	2024	2025	Udvikling
Nordgående	32.234.620	12.215.772	- 62 %	30.822	14.067	- 54 %
Sydgående	6.744.288	4.403.983	- 35 %	12.392	6.752	- 46 %
Internt	2.403.496	5.773.022	140 %	3.509	7.199	105 %
Kommercielt	48.903	0	- 100 %	59	0	- 100 %
I alt	41.431.308	22.392.777	- 46 %	46.782	28.018	- 40 %

Der har i 2025 været en samlet nedgang på 40 % i projektgodsmængderne sammenlignet med 2024.

Dette skyldes primært en nedgang på 54 % i de nordgående mængder af projektgods.

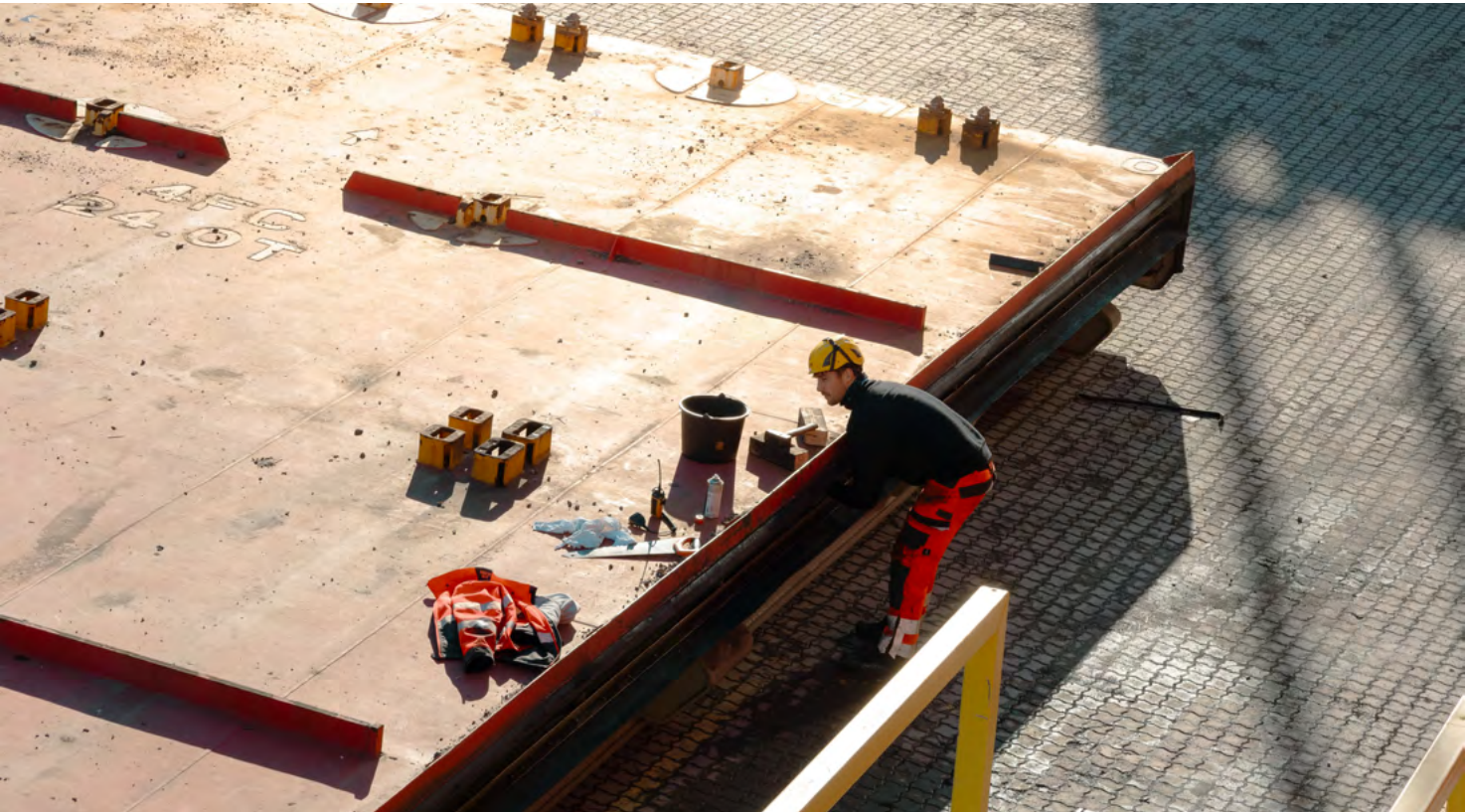
Denne nedgang skyldes, at flere storskalaprojekter er ved at være afsluttet herunder de nye lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Modsat har de interne godsmængder til storskalaprojekter oplevet en stigning på 105 %. Denne stigning skyldes, at maskinel mm. fra tidligere projekter flyttes internt i Grønland, som indebærer afsluttende tiltag i projekterne eller salg af materiel til lokale aktører. Der er tale om små godsmængder sammenlignet med nordgående.

Kommercielt gods

	Beløb			KBM		
	2024	2025	Udvikling	2024	2025	Udvikling
Nordgående	17.152.336	19.524.007	14 %	78.260	108.717	39 %
Sydgående	715.080	741.073	4 %	2.716	2.849	5 %
I alt	17.867.416	20.265.080	13 %	80.975	111.566	38 %

Det kommercielle gods udviser en betydelig forbedring i forhold til 2024 og er således steget med 38 % målt på kbm.



Miljø- og klimaafgifter og regulering

Emissions Trading System

Fra januar 2024 indførte EU-krav om, at udledning af CO₂ i forbindelse med skibsfart til/fra EU/EØS-havne skal registreres. Der skal for at skabe incitament til at reducere udledningen købes CO₂-kvoter (EU-allowances), som betaling for forbruget. Med andre ord, jo højere udledning (=forbrug af bunkers), jo højere behov for køb af kvoter.

Dette sker gennem Emissions Trading System (ETS), som blev etableret i 2005, hvor CO₂-kvoter kan handles.

Det er den første afgift af sin art, som selskabet er blevet pålagt og som har en direkte forbindelse til selskabets udledning af CO₂.

Omkostningen til køb af CO₂-kvoter overføres til kunderne i lighed med olie- og valutakurstillægget. Det fremgår som en separat linje på fakturaerne, hvor der opkræves fragt, der er påvirket af ordningen.

I 2026 er programmet fuldt implementeret og der skal indkøbes kvoter til den samlede udledning, hvor der i 2025 alene blev afregnet i forhold til 70 % af udledningen. De estimerede omkostninger til ETS er opgjort til DKK 18 millioner for 2026 med en estimeret ETS-kurs på 85 EUR.

FuelEU

Parallelt hermed trådte FuelEU Maritime-forordningen i kraft i 2025. Denne regulering stiller bindende krav til reduktion af drivstoffernes drivhusgasintensitet for skibe, der anløber EU havne. Forordningen indebærer en reduktion af CO₂e igennem en hel eller gradvis overgang til mere bæredygtige brændstoffer. Selskabet imødekommer kravene igennem tilførsel af biodiesel, som nedbringer udledning af drivhusgasser fra skibene.

Kravene skærpes progressivt frem mod 2050, hvor en reduktion på 80 % skal være opnået. Dette skaber både økonomiske og operationelle incitamenter til at investere i mere bæredygtige brændstoffer og energieffektive teknologier.

Omkostninger ved ikke at reducere udledning

År	DKK 1.000
2025	1.104
2030	3.930
2035	9.929
2040	21.572
2045	43.448
2050	56.152
I alt	456.080

Formår selskabet ikke at reducere sin udledning, vil de akkumulerede omkostninger være DKK 456 millioner frem mod 2050. Den årlige afgift stiger i takt med at kravene til rederiet skærpes.

Meromkostning til biodiesel for at imødekomme reduktionskrav

År	DKK 1.000
2025	299
2030	1.066
2035	2.695
2040	5.855
2045	11.792
2050	15.240
I alt	149.548

Baseret på nuværende priser på biodiesel, estimeres de akkumulerede meromkostninger til at være DKK 150 millioner frem mod 2050, da biodiesel er dyrere end selskabets nuværende brændstoftype.

Net-zero framework under IMO

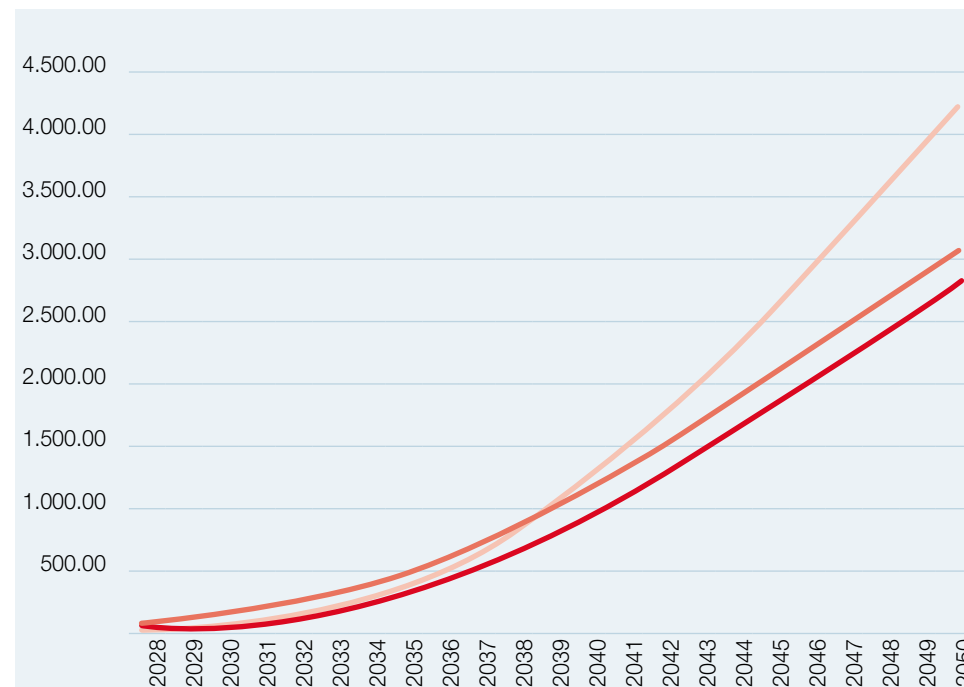
På globalt plan forhandles der fortsat om et markedsbaseret klimatiltag under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Et forslag om en global afgift på maritime drivhusgasudledninger har været under diskussion, men er endnu ikke vedtaget. Hvis afgiften implementeres, vil den supplere de eksisterende regionale ordninger og potentielt skabe mere ensartede konkurrencevilkår på tværs af internationale farvande. Der er en forventning om, at FuelEU vil udgå, men det er dog langt fra sikkert.

Reederiet følger disse forhandlinger tæt og indarbejder potentielle omkostningsscenarier i den langsigtede strategiske planlægning. Der arbejdes samtidig tæt med Naalakkersuisut for at sikre, at afgifterne både understøtter de miljømæssige målsætninger, og samtidig tager hensyn til rammevilkårene for udførelsen af en samfundskritisk forsyningsopgave i Arktis.



Akkumulerede omkostninger

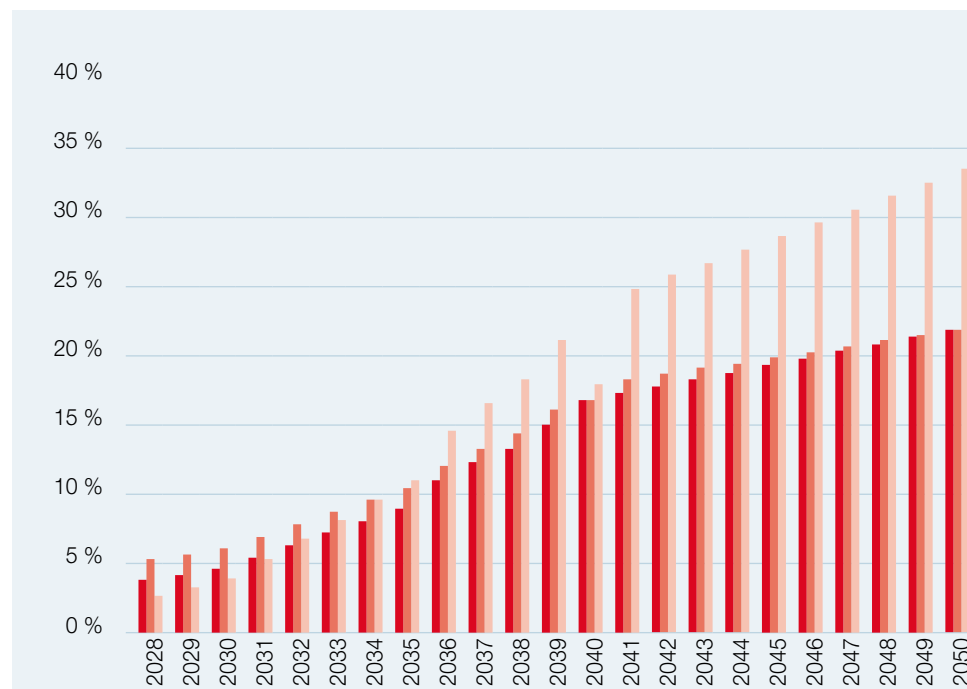
DKK 1.000



- Scenarie 1: Base Target
- Scenarie 2: Direct Compliance Target
- Scenarie 3: Status Quo

Udregningerne tager udgangspunkt i et 'worst-case scenarie', hvor alle selskabets skibe er omfattet af aftalen. I et scenarie, hvor rederiet formår at reducere sin udledning ved hjælp af alternative brændstoftyper, vil det koste DKK 2,8 milliarder frem mod 2050 med gradvist større årlige meromkostninger til brændstof og en mindre klimaafgift. Formår rederiet derimod ikke at reducere sin udledning, vil der blive betalt en større klimaafgift svarende til DKK 4,1 milliarder frem mod 2050.

Fragtprisændringer



Samlet effekt af miljøafgifter

Grønland er fuldstændigt afhængig af at gods fragtes ad søvejen og befolkningens begrænsede størrelse bevirker, at der pt. ikke er planer om at etablere tankanlæg, der tilbyder ikke-fossile brændstoffer.

Selskabets egne beregninger viser, at tillægges klimaafgiften til IMO selskabets olie-og valutatillæg, vil der i 2050 være meromkostninger på fragt for mellem 24 og 35 %, afhængig af om selskabet formår at reducere sin udledning jf. reduktionskravene.

- Scenarie 1: Base Target
- Scenarie 2: Direct Compliance Target
- Scenarie 3: Status Quo

Fremtidssikring af forsyningen under pres

Øget pres på opsparingen

I 2023 blev der indgået en rateaftale mellem Grønlands Selvstyre og selskabet. Aftalen indeholder et investeringselement, der har til formål at opbygge en opsparing til at understøtte fremtidige investeringer i flåden og dermed sikre en langsigtet og robust forsyning af Grønland.

De faldende mængder i 2025 har påvirket opsparingsdelen negativt, samtidig med at omkostningsstrukturen er under pres, herunder som følge af klima- og miljøafgifter, der påvirker både selskabet og samarbejdspartneren Eimskip.

Royal Arctic Line har planlagt udskiftning af to feeder-skibe inden 2030. Feeder-skibene varetager distributionen af gods fra Nuuk, der fungerer som logistisk knudepunkt til de øvrige større byer i Grønland. De stigende omkostninger ved manglende efterlevelse af kommende miljøkrav indgår som et centralt element i overvejelserne ved bestilling af de nye skibe.

Disse forhold indgår i selskabets igangværende arbejde med at fastlægge en opdateret flådestrategi og en tilhørende investeringsplan.

Økonomi 2025

Royal Arctic Lines koncernresultat for regnskabsåret 2025 udviser et overskud på DKK 15 millioner før skat (EBT) svarende til DKK 11 millioner efter skat. Det er en forbedring på DKK 9 millioner før skat i forhold til regnskabsåret 2024.

Der var i henhold til ratestigningsaftalen med ejer fra 2023 budgetteret med et overskud før skat på DKK 26 millioner i 2025. Overskuddet skulle sikre en opsparing til de kommende strategiske investeringer. Der er således tale om et overskud, der er lavere end det planlagte.

Omsætningsudvikling

Den koncessionerede omsætning, som dækker over transport af gods til, fra og internt i Grønland, steg, fraregnet olie- og valutakurstillæg, med DKK 6 millioner. Det er en stigning på 0,7 %. Indregnes olie- og valutatillægget, faldt omsætningen med DKK 12 millioner. De samlede koncessionerede fragtmængder faldt i 2025 med 4 % i forhold til 2024. Den stigning, der er opnået i den koncessionerede omsætning, skyldes ratestigningen på 5,6 %.

De samlede nordgående mængder faldt med 3 % primært som følge af en nedgang i projektgods, mens nedgangen i interne og sydgående fragtmængder var henholdsvis 16 % og 6 %. Faldet i sydgående mængder er forårsaget af en nedgang i fiskeriet. Raterne for nordgående gods er højere, hvorfor ændringen i den samlede omsætning er mindre end det tilsvarende fald i mængderne.

De ikke-koncessionerede indtægter faldt med DKK 12 millioner i forhold til året før svarende til et fald på 5 %. Nedgangen skyldes ydelser, som er påvirket af aktiviteten i fiskeriet, såsom container- og palleleje, trawlerservices mm. Dertil kommer, at afslutningen af flere storskalaprojekter i Nuuk, fx lufthavnen, har bevirket, at gods fragtet til storskalaprojekter er faldet med DKK 19 millioner sammenlignet med 2024. Den ikke-koncessionerede omsætning i moderselskabet faldt i 2025 samlet med DKK 26 millioner. Den gunstige passagerudvikling i datterselskabet Arctic Umiaq Line har medført øgede billetindtægter på DKK 14 millioner og trækker i den anden retning.

For koncernen bevirker det, at nettoomsætningen er DKK 24 millioner lavere end i 2024 og ender på DKK 1.205 millioner i 2025.

Andre driftsindtægter er – fraregnet en ekstraordinær aftale på DKK 20 millioner i forbindelse med renoveringen af havnen i Maniitsoq – DKK 18 millioner i 2025, hvilket er samme niveau som i 2024. Andre driftsindtægter dækker blandt andet over regnskabsmæssige gevinster ved salg af anlægsaktiver, betaling for varetægelse af havnemyndighed samt en række personalerelaterede indtægter fx refusioner, huslejer og kantineomsætning.

De variable omkostninger, dvs. de fragtrelaterede omkostninger, faldt fra DKK 163 millioner i 2024 til DKK 158 millioner i 2025. Omkostningerne dækker hovedsageligt over omkostninger til eksterne samarbejdspartnere, som leverer ydelser relateret til håndtering af fragt uden for Grønland. Nedgangen hænger sammen med faldet i godsmængderne.

Omkostningsudvikling

De samlede eksterne omkostninger beløb sig i 2025 til DKK 561 millioner. Når omkostningerne relateret til aftalen vedrørende renoveringen af Maniitsoq havn på DKK 20 millioner fraregnes, er der tale om et fald på 6 %, eller DKK 34 millioner sammenlignet med 2024. Hovedparten af faldet relaterer sig til omkostninger til brændstof (bunker), som var DKK 32 millioner lavere i 2025 i forhold til 2024. Omkostningsreduktionen er en kombination af udviklingen i bunkerpris og dollarkurs, og en målrettet indsats på at optimere sejlplanen. De faldende bunkersomkostninger kommer kunderne til gode gennem olie- og valutatillægget, hvor der i 2025 blev opkrævet DKK 21 millioner mindre end året før.

Personaleomkostningerne er faldet med DKK 6 millioner, svarende til 1,6 %. Nedgangen i omkostninger findes inden for personalegrupperne maritimt ansatte og funktionærer.

Resultat

Resultatet før afskrivninger og finansielle omkostninger (EBITDA) ender i 2025 på DKK 149 millioner. Det er en forbedring på DKK 20 millioner i forhold til 2024.

Afskrivningerne er i 2025 DKK 11 millioner højere sammenlignet med 2024. Stigningen skyldes, at investeringsniveauet i 2025 er øget, og at en del af flåden i slutningen af 2024 og i 2025 har været til 5 års klassesyn.

Det giver et resultat før finansielle omkostninger (EBIT) på DKK 35 millioner. De finansielle omkostninger var i 2025 DKK 20 millioner og er på samme niveau som i 2024.

Samlet giver det et koncernresultat på DKK 15 millioner før skat (EBT).

Forventningen til årets resultat var DKK 15-25 millioner før skat (EBT) for koncernen. Årets resultat ligger således i den lave ende af målsætningen. Ledelsen vurderer det økonomiske resultat som tilfredsstillende, idet selskabet gennem målrettede kommercielle og driftsmæssige tiltag i vidt omfang har formået at afbøde nedgangen i godsmængderne, som følge af den generelle konjunkturudvikling.

Balanceudvikling

Koncernens samlede balance er DKK 1.347 millioner. Det er DKK 56 millioner lavere end i 2024. Nedgangen skyldes de planmæssige afskrivninger på aktiver og afvikling af gæld.

Den samlede rentebærende gæld er ultimo 2025 faldet til DKK 508 millioner fra DKK 578 millioner i 2024. Selskabets gæld afdrages som forventet.

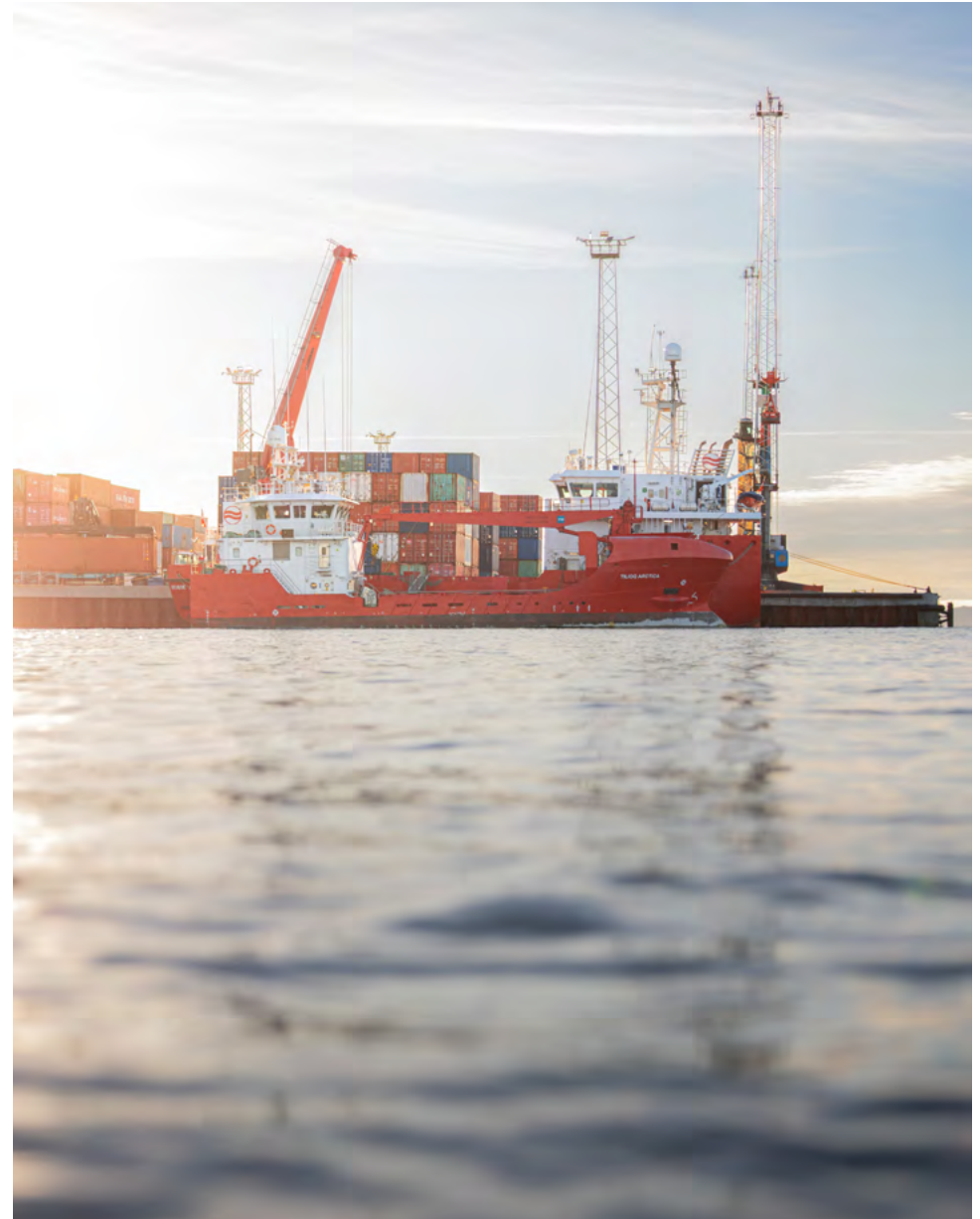
Egenkapitalen er ultimo 2025 DKK 648 millioner. Det er en forbedring på DKK 10 millioner i forhold til ultimo 2024. Det giver en soliditetsgrad på 48 %.

Soliditetsgraden udvikler sig dermed i tråd med selskabets målsætning.

Den samlede likviditet er ultimo 2025 DKK 104 millioner. Ultimo 2024 var den DKK 128 millioner. Det er et fald på DKK 24 millioner og kan tilskrives, at de påbegyndte investeringer i 2025 er opstartet uden øget gældsoptag. Royal Arctic Line har i tillæg udnyttede kreditfaciliteter på DKK 180 millioner.

Resultatdisponering

Bestyrelsen vil på den kommende generalforsamling den 21. maj 2026 indstille til, at Royal Arctic Line ikke udlodder udbytte, da årets resultat ligger under det planlagte i forhold til at kunne finansiere de kommende investeringer.



Ændringer i bestyrelse og ledelse

I 2025 udtrådte Paviâraq Heilmann af selskabets bestyrelse.

Tommy Ege Kristensen indtrådte i 2025 som nyt medlem i bestyrelsen.

Inooraq Brandt blev i 2025 valgt som ny bestyrelsesleder, og Jóhanna á Bergi som vicebestyrelsesleder.

Bestyrelsen består således af Inooraq Brandt (bestyrelsesleder), Jóhanna á Bergi (vicebestyrelsesleder), Barbara Agersnap, Minannguaq Hilda Zeeb, Flemming Drechsel og Tommy Ege Kristensen, samt de medarbejdervalgte medlemmer Eydun Simonsen, Laust Lindskov Vestergaard og Tina Lange Olsen.

Direktionen består af Niels Clemensen (CEO), Aviâja Lyberth Lennert (Deputy CEO) og Jørgen Aqe Møller (CFO).

Bestyrelsen uddannelsesmæssige baggrund samt særlige kompetencer kan findes på side 55, 56 og 57.

Begivenheder efter regnskabsårets afslutning

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt begivenheder, som forrykker vurderingen af årsrapporten.



Forventninger til 2026

Lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq vil alle være færdiggjort i 2026. Anlæggelsen har i en årrække medført en høj økonomisk aktivitet i Grønland, som også har været afspejlet i fragtmængderne. Allerede i 2025 skete en opbremsning, som har medført en halvering i projektgodsmængderne.

Nedgangen i projektgoods forventes delvis udlignet af den fremgang i privat forbrug på 1 %, som Grønlands Økonomiske Råd har i sin prognose for 2026, samt en forventning om påbegyndelsen af en række byggeprojekter – herunder hoteller, ny trawlerkaj i Nuuk samt vandkraftværket i Nuuk. Samlet forventer selskabet derfor, at de nordgående mængder vil have samme niveau som i 2025.

De sydgående og interne godsmængder forventes i 2026 at udvise samme niveau som i 2025.

Det betyder samlet set, at udviklingen i den koncessionerede omsætning alene forventes at stige med den aftalte ratestigning. Ratestigningen består af et investeringselement på 2,2 % og et inflationselement på 2,5 % – samlet set 4,7 %.



Den ikke-koncessionerede omsætning forventes at holde samme niveau som 2025.

De samlede omkostninger forventes at stige mindre end omsætningen. Resultatet før afskrivninger og finansielle omkostninger (EBITDA) forventes at ende på DKK 145-165 millioner. Det vil være en forbedring på op til DKK 20 millioner i forhold til 2025 og er i tråd med de forventninger til selskabets driftsresultat, som er udmeldt til ejer i 2024.

Pengestrømmene fra driftsaktiviteten ventes i 2026 at være tilstrækkelige til at servicere selskabets gæld. Det vurderes, at selskabet har et betryggende finansielt beredskab for 2026.

Arctic Umiaq Line er i 2026 dækket af en underskudsgaranti på op til DKK 10 millioner, og forventer i 2026 et underskud på DKK 6 millioner, og vil derfor som konsekvens af underskudsgarantien bidrage med et nulresultat til koncernen.

Samlet set forventes for 2026 et resultat før skat (EBT) for koncernen i niveauet DKK 15-25 millioner.

Enterprise Risk Management i Royal Arctic Line

Royal Arctic Line har i 2025 videreudviklet det Enterprise Risk Management-rammeverk (ERM), der blev introduceret i 2024. Formålet er at sikre en klar, transparent og enkel styring af risici, som kan påvirke forsyningssikkerheden, strategien eller selskabets licens til at operere.

Rammeverket tager udgangspunkt i Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023.

Finansielle risici

Hovedparten af selskabets lån er enten fastforrentede lån eller lån, der er sikret med finansielle instrumenter mod udsving relateret til valutakurs og renter.

I forbindelse med budgetprocessen bliver de kendte faste betalinger i USD – containerlease samt timecharter-aftaler – sikret ved brug af finansielle instrumenter. Dermed mindskes budgetusikkerheden.

Sikring mod udsving i bunkerspriser foretages alene i forbindelse med udchartring af skibe, og hvis selskabet i aftalen påtager sig bunkerrisikoen. Olie- og valutakurstillægget, som opkræves hos kunderne i forbindelse med fragt, bevirker, at selskabet ikke er eksponeret over for udsving i pris- og valutakursudsving i forbindelse med køb af bunker. Tilsvarende opkræves ETS-tillægget hos kunderne, tillægget benyttes til at købe EU-allowances (EUA). EUA'erne handles på en børs, hvorfor kursen kan variere.

Selskabet har en god og løbende dialog med sine finansielle samarbejdspartnere. Det konkrete afkast af det gode samarbejde er, at selskabet har adgang til likviditet. Selskabet har gode låneaftaler, og de tilknyttede finansielle krav fra långivere (covenants) overvåges løbende, så risiko for brud opdages i tide, og de nødvendige foranstaltninger kan foretages.

Operationelle risici

Selskabets eksistensgrundlag er at sikre forsyning af det grønlandske samfund. Hvis selskabets operation svigter, kan det have store konsekvenser for befolkningen. Samarbejdet med Eimskip om besejling af Atlanten er med til at mindske konsekvenserne for forsyningen i perioder, hvor selskabets atlantskib Tukuma Arctica er ude af drift.

Ophør af egen operation uden for Grønland samt anløb af flere havne sikrer også større fleksibilitet i forhold til terminaloperationer. Det betyder, at gods vil kunne blive fragtet til Grønland, selvom en terminal uden for Grønland skulle blive ramt af nedbrud.

Brug af eksterne samarbejdspartnere til sejlads og terminaloperation øger på den anden side leverandørrisikoen, og uro og økonomisk ustabilitet i andre lande kan dermed påvirke selskabet. Det vurderes dog pt., at Danmark og Island er lande med lav risiko.

Cyberrisk

Royal Arctic Line bruger ressourcer på løbende at øge IT sikkerheden i selskabet. Der er obligatoriske interne træningsforløb, øvelser og gentagne reviews af selskabets robusthed over for cyberangreb.

Et tæt samarbejde med Center for Cybersikkerhed, under Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK) giver selskabet en uvildig sparringspartner til løbende at orientere om risikoniveauet.

De usystematiske risici

De usystematiske risici, som følger af de beslutninger, der tages af selskabets ledelse, vil stige de kommende år. Investeringen i et nyt godshåndteringssystem blev igangsat i 2025. Der er tale om et centralt system i selskabets drift, som berører nøgleprocesser, og som vil have indflydelse på den service, som kunderne oplever. En forhastet udrulning eller mangelfuld implementering vil kunne påvirke kunderne negativt.

Sideløbende starter planlægningen af udskiftningen af feeder-skibe og af op til fem pramme.

Der er tale om store investeringer, hvor mange interessenter bliver involveret fx leverandører og långivere. Mangelfuld styring af projekterne, værftsforsinkelser mm. kan have store økonomiske konsekvenser og kan i værste fald påvirke forsyningen negativt.

Derfor har selskabet øget sit fokus på risikostyring i forhold til de strategiske projekter ved oprettelse af en ny funktion, hvis primære opgave er at porteføljelede selskabets strategiske projekter samt monitorere og risikostyre projekterne.

Markedsrisici

Royal Arctic Line arbejder i henhold til en koncession. Koncessionen er både en ret og en pligt til at forsyne Grønland. Det nødvendige kapacitetsapparat for at opfylde pligterne gør rederiet sårbart over for selv små udsving i godsmængderne. De direkte økonomiske risici af disse pligter er afdækket af koncessionen, men da ændringer i priser og serviceniveau har stor indflydelse på det grønlandske samfund, skal eventuelle ændringer godkendes af Naalakkersuisut.

Den økonomiske aktivitet i samfundet er altafgørende for fragtmængderne og dermed selskabets indtjening. En nedgang i den økonomiske aktivitet rammer hårdt, og selv små udsving vil ramme selskabet økonomisk. Et fald på 1 % i fragtmængderne betyder et fald i omsætningen på ca. DKK 10 millioner. Den økonomiske udvikling vil derfor blive nøje fulgt, og der vil blive foretaget korrigerende handlinger, hvis godsmængderne viser sig vigende.

Markedsrisici belyses gennem økonomiske månedsrapporter og risikomodeller i kombination med en række værktøjer i selskabets governance.



Geopolitik og regulatoriske forhold

Øget global opmærksomhed og nye krav til sikkerhed og miljø kan påvirke selskabets omkostninger. Selskabet følger udviklingen tæt og samarbejder med relevante myndigheder.

Forretning uden for koncessionen

Samarbejdet med Eimskip har givet Royal Arctic Line adgang til at betjene nye markeder uden for Grønland på ugentlig basis hele året. Det giver nye forretningsmuligheder mellem Island, Tyskland, Færøerne, Sverige og Danmark.

Indtjening uden for Grønland vil bidrage til at dæmpe effekten af udsving på det grønlandske marked.

I Grønland udfører Royal Arctic Line ydelser såsom losning af trawlere og for- og eftertransport af containere i forbindelse med aktiviteter indenfor fiskerieksperten.

Sejlplan, priser og bidrag

Naalakkersuisut skal hvert år tage stilling til og godkende Royal Arctic Lines sejlplan. Det er politisk besluttet, at fragtpriiserne – fraregnet håndtering i havnene – skal være ens for hele landet. Sejlplanen afgør, hvor ofte havne anløbes, og er vigtig for selskabets drift. Højere servicegrad øger omkostningerne, men giver ikke nødvendigvis flere indtægter.

Selskabet har i efteråret 2023 indgået en aftale med Grønlands Selvstyre om regulering af fragtpriiser. Aftalen giver Royal Arctic Line tilladelse til fra 2025 at hæve raterne med 2,5 % uden forudgående godkendelse af Naalakkersuisut. Dette element dækker den løbende pris- og lønudvikling.

Derudover godkendte Naalakkersuisut yderligere et investeringsselement på 2,2 % i 2026. Selskabet hæver som følge af dette raterne med 4,7 % i 2026.



Olie- og valutakurstillæg

Royal Arctic Line benytter olie- og valutakurstillægget til at afdække risikoen for udsving på verdensmarkederne, og der er ingen fortjeneste for selskabet på dette område. Der foretages ikke andre produkt- og valutasikringer i forhold til udviklingen i oliepriser.

Royal Arctic Line koncernen

Selskabets væsentligste aktiviteter

Arctic Umiaq Line (AUL) driver primært rederi- og transportvirksomhed med fokus på personbefordring.

Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Årets resultat før skat udgør DKK 2 millioner sammenlignet med et underskud på DKK 13 millioner i 2024. Det positive resultat skyldes primært meromsætning på billetter og salg ombord.

Antallet af passagerer steg fra 16.780 i 2024 til 22.947 i 2025, svarende til en stigning på 6.167 passagerer. Dette skyldes især, at Sarfaq Ittuks sejlplan er vendt tilbage til en ugentlig frekvens mellem Qaqortoq og Ilulissat samt faste billetpriser.

Ændringen havde ikke en negativ effekt på antallet af turister (ikke-herboende), her steg antallet af passagerer fra 3.807 i 2024 til 4.295 i 2025.

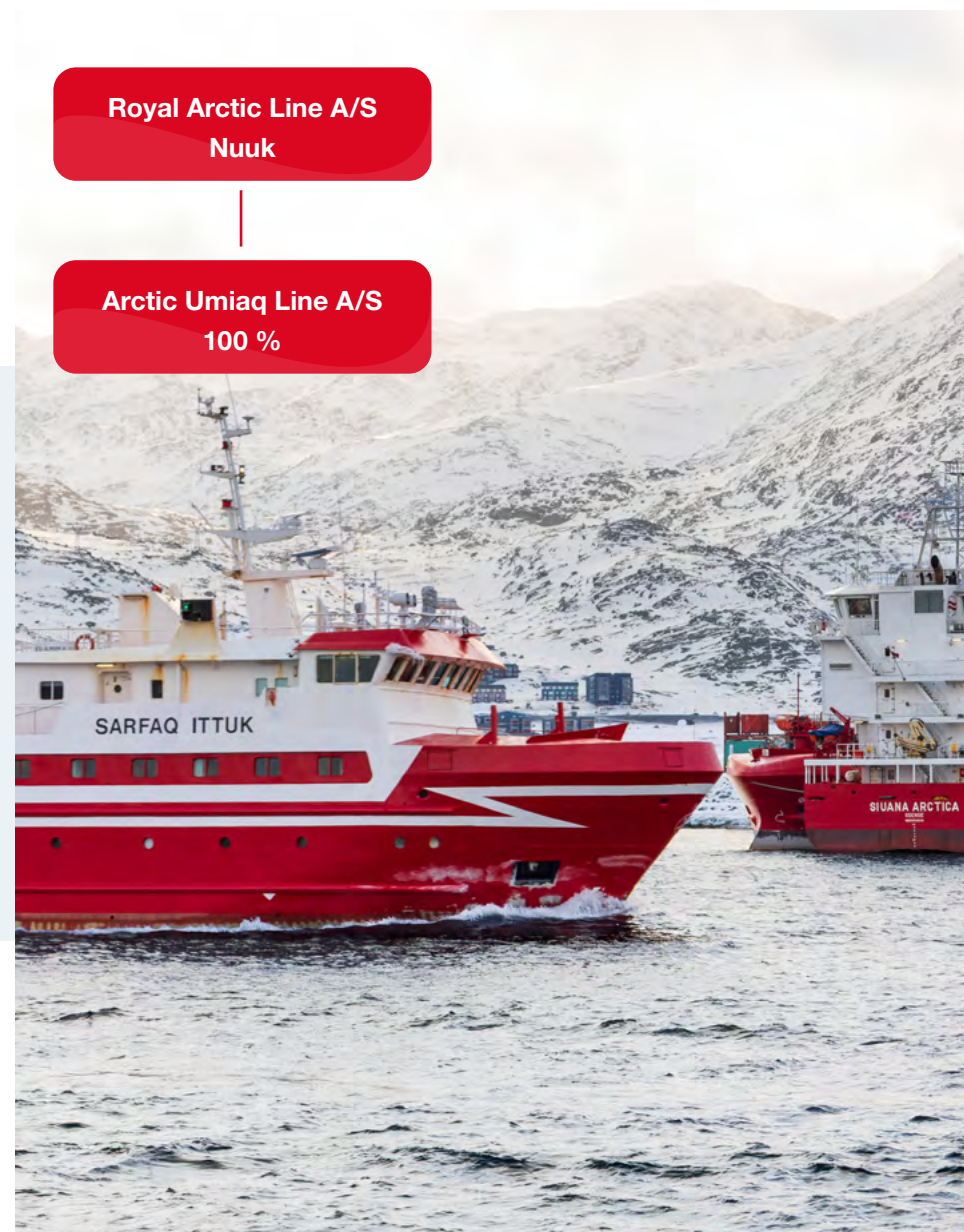
Stigningen i antallet af passagerer var den primære årsag til, at nettoomsætningen i 2025 steg til DKK 52 millioner sammenlignet med DKK 38 millioner i 2024.

Ledelsen anser årets resultat som meget tilfredsstillende.

Organisation

Selskabet er bemandet med fire medarbejdere: En direktør, en administrativ chef og to operationelle ansatte.

Dette er muliggjort gennem en aftale med Royal Arctic Line om leje af besætning og levering af backoffice-ydelser inden for IT, HR, skibsdrift og økonomi.



God selskabsledelse i Royal Arctic Line

Den 7. oktober 2024 udkom Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber.

Dette dokument erstatter Naalakkersuisuts retningslinjer for god selskabsledelse i de selvstyrejede aktieselskaber fra december 2012.

Aktionærens rolle og samspil med selskabets ledelse

Royal Arctic Lines bestyrelse og direktion bakker op om et aktivt ejerskab og indgår derfor i tæt dialog med ejerens repræsentanter; Naalakkersuisut og Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter.

Der afholdes aktionærmøder, hvor bestyrelseslederen orienterer om betydende udvikling eller ændringer i resultatudviklingen, og om sager, der kan have væsentlig samfundsmæssig eller samfundsøkonomisk betydning. Fragtrater og mastersejlsplan godkendes af ejerens repræsentanter, ligesom større beslutninger fremsendes til kommentering hos ejerens repræsentanter inden implementering.



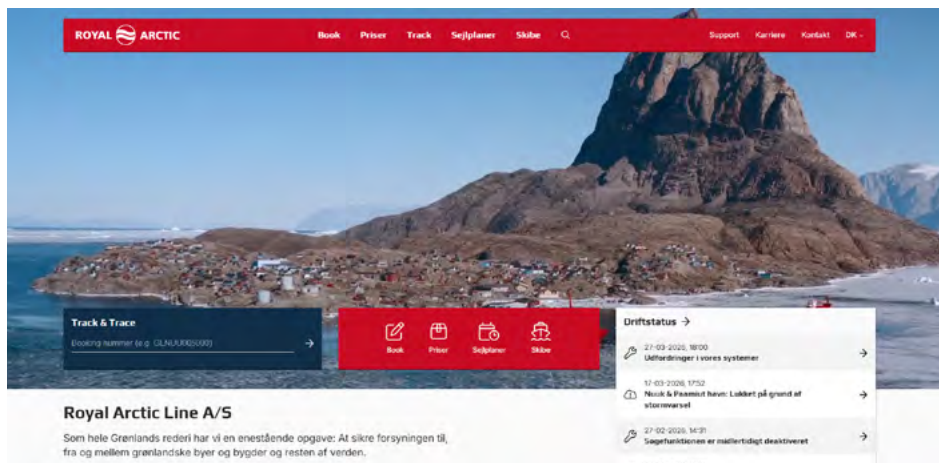
Interessenternes rolle og betydning for selskabet

Royal Arctic Lines interessenter spiller en central rolle for selskabets udvikling. Gennem dialog og samarbejde skabes et solidt grundlag for en velfungerende drift.

Åbenhed og transparens er afgørende for at understøtte relationen til interessenterne. En klar og tilgængelig kommunikation om selskabets drift, økonomiske situation og fremtidsmuligheder bidrager til en bedre forståelse af virksomheden og dens rolle i samfundet.

I tråd med ejerens forventninger arbejdes der løbende på at sikre, at relevante informationer om selskabets virksomhed og ledelse offentliggøres i videst muligt omfang, uden at det kompromitterer driftsbetingelserne.

En åben og tillidsfuld kommunikation understøtter et transparent beslutningsgrundlag for interessenterne og modvirker unødigt mytedannelse.



Bestyrelsens opgaver og ansvar

Bestyrelsens opgaver og ansvar er specificeret i bestyrelsens forretningsorden, og er i overensstemmelse med

Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber.

Åbenhed og transparens

På Royal Arctic Lines hjemmeside findes information, der jf. Naalakkersuisuts styringsdokument iht. ejerskabspolitikken af den 28. marts 2023 – de selvstyrejede aktieselskaber skal være offentligt tilgængelig, samt øvrig information der måtte tilgå Erhvervsstyrelsen.

Bestyrelsens sammensætning og organisering

Royal Arctic Line er 100 % ejet af Grønlands Selvstyre, der udpeger bestyrelseslederen og fem bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Royal Arctic Line vælger herudover tre medarbejdere til bestyrelsen. Der vil blive gennemført valg af medarbejdere til bestyrelsen i april 2026 for en fireårig periode.

I henhold til Forretningsorden for Royal Arctic Lines bestyrelse, mødes bestyrelsen minimum fire gange årligt.

Gennem forretningsordenen sikres det, at bestyrelsen handler uafhængigt af eventuelle særinteresser.

Bestyrelsen deltager regelmæssigt i en evaluering, der blandt andet vedrører bestyrelsens samlede kompetencer, eventuelle uddannelsesbehov, indbyrdes samarbejde samt samarbejde med direktionen. Undersøgelsen foretages af ejer og resultaterne gennemgås med ejeren.



Ledelsens vederlag

Royal Arctic Lines bestyrelse har tiltrådt en vederlagspolitik.

Direktionens aflønning sker i overensstemmelse med denne politik. Aflønningen inklusive pensionsbidrag fremgår af årsrapporten og vurderes at være på niveau med markedsvilkår. Direktionens kontrakter indeholder ikke aftaler om fratrædelsesgodtgørelser.

Aflønning af bestyrelsen følger honorarpolitikken fra Grønlands Selvstyre. Bestyrelseslederen aflønnes med 387.000 kroner om året, vice-bestyrelseslederen samt lederen for Revisionsudvalget aflønnes med 192.000 kroner, og de øvrige bestyrelsesmedlemmer med 138.000 kroner.

Risikostyring og intern kontrol

Ledelsen vurderer løbende de driftsmæssige risici, og der aflægges månedsregnskab til bestyrelsen. Strategiske risici afdækkes i et årligt review. De markeds-mæssige risici på kerneforretningen er minimerede som følge af koncession. Selskabet har i 2025 øget sit fokus på Enterprise Risk Management, idet det anerkendes, at udefrakommende risici de seneste år er øget.

Bestyrelsen overvejer årligt, om der bør etableres intern revision. Det vurderes på nuværende tidspunkt ikke relevant at etablere, blandt andet begrundet i, at selskabet årligt udgiver en Fraud Management rapport, som deles med ejer.

Regnskabsaflæggelse (finansiell rapportering)

I henhold til bestyrelsens forretningsorden afholder bestyrelsen et årligt regnskabsmøde, hvor årsrapporten med revisionens udkast til påtegning forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Bestyrelsen forelægges tillige månedsrapporter, halvårsregnskab og prognose samt godkender budget. Budget og budgetopfølgning på større investeringer fremlægges også for bestyrelsen.

Revision

Bestyrelsen vurderer revisionens uafhængighed og kompetence til brug for generalforsamlingens stillingtagen til valg af revision. Rammerne for revisionens opgaver og vederlæggelse behandles mindst en gang årligt på et bestyrelsesmøde.

Vederlag og opgaver forhandles af direktionen, men forelægges bestyrelsen til godkendelse eller afvisning.



BÆREDYGTIGHED 2025



Forord

Selskabet arbejder målrettet for at bidrage til en bæredygtig fremtid for Grønland. Strategien danner rammen for handlinger, der understøtter et styrket Grønland og et styrket samfund.

For at skabe langsigtet vækst er Royal Arctic Line bevidst om at håndtere miljømæssige og sociale aftryk med omtanke. Selskabets strategi fokuserer på bæredygtig udvikling ved at reducere klimaaftryk, have fokus på medarbejderforhold og skabe værdi for samfundet.

Styrket Grønland

Selskabet har stor opmærksomhed på omgivelserne. Royal Arctic Line er afhængige af Grønlands kyst og natur, og ændringer i miljøet skaber utilsigtede og negative ændringer for både os og kunderne. Dette har indvirkning på hele befolkningen, og selskabet tager derfor et ansvar i at beskytte det arktiske miljø, og forpligter sig til at reducere selskabets CO₂-udledning. En bæredygtig løsning, er en løsning hvor Royal Arctic Line tilgodeser miljøet såvel som befolkningen – selskabet arbejder derfor på en balanceret tilgang.



Styrket samfund

Selskabet bidrager til det grønlandske samfund ved at sikre stabil og sikker forsyning samtidig med, at ansvarlig forretningsskik og gode arbejdsforhold fremmes. Royal Arctic Line arbejder for at styrke medarbejdere, samarbejdspartnere og de lokalsamfund, selskabet betjener, gennem retfærdighed, gennemsigtighed og samarbejde.

Selskabet er i løbende dialog med Naalakkersuisut om, hvordan der kan bidrages til at nedbringe Grønlands samlede CO₂-udledning. En central del af denne indsats er aktiv deltagelse i den nationale dialog om etablering af adgange til ikke-fossile brændstoffer.

Grundlag for bæredygtighedsrapportering

Grundlag for rapporteringen

Bæredygtighedsrapporten for Royal Arctic Line læner sig op ad rapporteringsprincipperne i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) og European Sustainability Reporting Directive, men er ikke en fuldkommen rapportering herefter. Rapporteringen er udarbejdet på individuelt grundlag, og omfatter ikke datterselskabet Arctic Umiaq Line. Grundlaget for Royal Arctic Lines bæredygtighedsrapport er regelmæssige månedlige og kvartalsvise procedurer. Der er etableret interne processer og kontroller for sikringen af datasikkerhed. For scope 3-udledninger (indirekte udledninger), indhentes en begrænset grad af datasikkerhed.

Rapporterende virksomhed og værdikæde

Rapporten henvender sig til selskabets ejer, medarbejdere, kunderelationer, samarbejdspartnere, leverandørkæde, finansieringsinstitutter og lokalsamfundet. Bæredygtighedsrapporten omfatter vurderinger af væsentlighed, politikker, mål og foranstaltninger, som dækker selskabets drift og i relevant omfang dele af den opstrøms og nedstrøms værdikæde.

Royal Arctic Lines væsentlighedsvurdering inkluderer virkninger, risici og muligheder i relation til leverandørkædens samt de samfundsmæssige effekter af vores forsyningsansvar (nedstrøms). Selskabets politikker og foranstaltninger vedrører i udgangspunktet egen drift, og stiller forventninger til samarbejdspartnere og leverandører.

Klassificerede og følsomme oplysninger

Royal Arctic Line har ikke benyttet sig af muligheden for at udelade oplysninger, der vedrører intellektuel ejendomsret, knowhow eller innovationsresultater.

Fritagelse for offentliggørelse af forestående udviklinger

Royal Arctic Line har ikke benyttet sig af muligheden for fritagelse, der vedrører offentliggørelse af forestående udviklinger eller spørgsmål under forhandling i henhold til artikel 19 a, stk. 3, eller artikel 29 a, stk. 3, i direktiv 2013/34/EU.



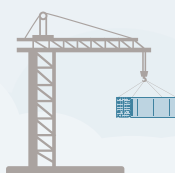
Særlige forhold for bæredygtighedsrapporteringen

Der har i rapporteringsperioden ikke været specifikke omstændigheder, der har påvirket udarbejdelsen af Royal Arctic Lines bæredygtighedsrapportering. Selskabet har således ikke i 2025 haft ekstraordinære ændringer i forretningsmodellen,

datagrundlaget eller konsolideringsomfanget, og der har ikke været forhold, der har begrænset selskabet mulighed for at indsamle eller rapportere de krævede oplysninger. Skulle sådanne forhold opstå fremadrettet, vil de blive beskrevet og forklaret

i overensstemmelse med ESRS' krav. Royal Arctic Line er ikke forpligtet til at overholde ESRS-standarderne (European Sustainability Reporting Standards) i overensstemmelse med CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Efter Naalakkersuisut's ønske om, at selvstyrejede aktieselskaber læner sig op ad rapporteringsstrukturen fra CSRD, gennemførte selskabet i 2024 sin første dobbelt væsentlighedsvurdering.



OPSTRØMS

KERNEVÆRDIER

NEDSTRØMS

Råmaterialer

Skibe, reservedele og materialer til renovation og vedligehold, kontorudstyr, indpakning, brændstof, samt råmaterialer til produktion, mv.

Serviceleverandører

Transport, reparation og konstruktion.

Terminal

Varer og godshåndtering.

Søtransport

Transport af varer og gods til søs.

Pakhus

Indlevering, opbevaring og udlevering af gods.

Administration

Kommunikation, Human Resources, Flåde- og Teknisk Afdeling, Kundesupport og Salg, Finansiering, IT.

Kunder

Erhverv, private og offentlige kunder.

Bortskaffelse

Ophug af skibe, affaldshåndtering på kontorer, i terminaler og til søs.

Vores forretningsmodel

Forretningsmodel, bæredygtighed og interessentrelationer

Royal Arctic Line er en af Grønlands største arbejdspladser med cirka 750 medarbejdere og betjener årligt tusindvis af kunder på tværs af private, erhverv og offentlige institutioner. Selskabet skaber en omsætning på DKK 1,1 milliarder og varetager en central rolle i at sikre stabil og pålidelig forsyning til hele Grønland.

Kernen i forretningen er søtransport af containere og gods til og fra Grønland samt mellem byer og bygder, suppleret af havnedrift og logistikydelser. Ydelserne understøtter leveringen af samfundskritiske varer og bidrager til Grønlands samlede samfundsudvikling gennem sikker og ansvarlig drift.

Det primære marked er Grønland, hvor selskabet betjener en bred kundebase. Selskabet har hovedparten af sine medarbejdere placeret i Grønland, mens 39 medarbejdere i Danmark understøtter den internationale logistik. Indtægterne genereres primært inden for transport- og logistiksektoren.

Som operatør i Arktis arbejder selskabet målrettet med reduktion af CO₂-udledninger og sociale indsatser, herunder trivsel, sikkerhed og kompetenceudvikling. Opfyldelsen af klimamålene er afhængig af adgang til mindre klimabelastende brændstoftyper, samtidig med at der sikres stabil forsyning.

Direktion og bestyrelse modtager løbende rapportering om udviklingen, og selskabet er i dialog med centrale interessenter, herunder ejer, kunder, medarbejdere, leverandører, myndigheder og finansieringsinstitutter.



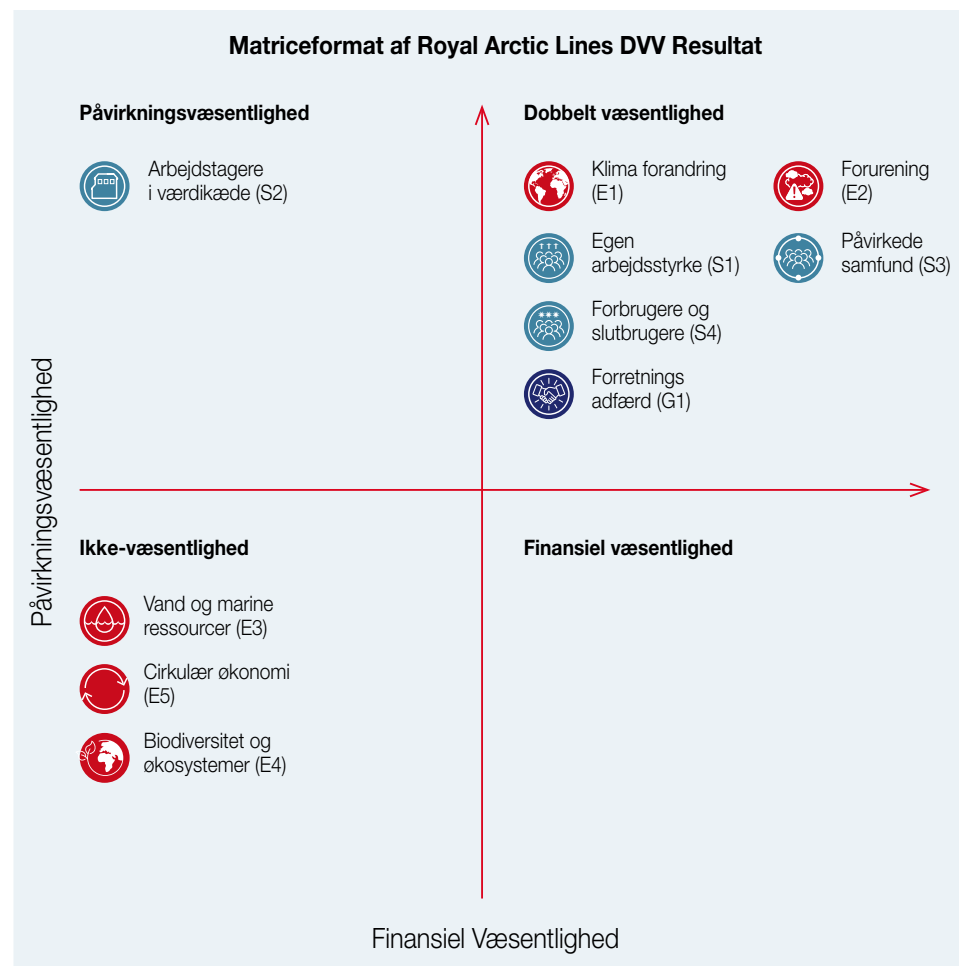
Dobbelt væsentlighedsvurdering

På baggrund af selskabets dobbelte væsentlighedsvurdering er de væsentlige virkninger, risici og muligheder identificeret i relation til strategi, forretningsmodel og værdikæde. Vurderingen omfatter hele værdikæden og viser, at de mest betydelige forhold knytter sig til klimaændringer, forurening, arbejdsstyrken, arbejdstagere hos leverandører, berørte samfund, slutbrugere samt ansvarlig forretningsadfærd. Disse forhold er særligt relateret til anvendelsen af brændstoffer, drift i det arktiske miljø og rollen i at sikre forsyning til hele Grønland.

Selskabets væsentlige virkninger, risici og muligheder (IRO'er) fremgår på næste side. Sociale virkninger opstår primært på kort sigt, miljøpåvirkninger på mellemlangt sigt og klimarisici på langt sigt.

De væsentlige forhold har allerede økonomiske konsekvenser, idet driftsomkostninger, brændstofforbrug og investeringer i den grønne omstilling påvirker det finansielle resultat. På alle tidshorisonter forventes et øget investeringsniveau samt et tilhørende behov for ekstern finansiering, herunder til flådefornyelse og teknologiske forbedringer.

Selskabet vurderer, at forretningsmodellen er modstandsdygtig, men afhængig af adgang til grønne brændstoffer, politiske rammevilkår og teknologisk udvikling. Siden seneste rapporteringsperiode har væsentlighedsvurderingen styrket fokus på sociale forhold og leverandørstyring, mens klimaområdet har fået øget strategisk betydning.



Identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder

Som led i den dobbelte væsentligheds-vurdering har selskabet kortlagt væsentlige påvirkninger, risici og muligheder gennem en kombination af dataindsamling, analyser, ekspertvurderinger og dialog med relevante interessenter.

Processen omfatter hele værdikæden og har fokus på aktiviteter med forhøjet risiko samt virkninger, som selskabet selv skaber eller er forbundet til gennem leverandører og samarbejdspartnere. Berørte interessenter og eksterne eksperter inddrages for at skabe en nuanceret forståelse af påvirkningerne, som herefter prioriteres ud fra alvor, omfang og sandsynlighed.

Finansielle risici vurderes på baggrund af deres sandsynlighed, størrelse og afhængighed af drift og marked og prioriteres gennem selskabets etablerede risikostyringsværktøjer.

Direktion og bestyrelse gennemgår og godkender processen, mens interne kontroller anvendes til at sikre datakvalitet. Processen blev etableret i 2024 og opdateres årligt eller ved væsentlige ændringer.

Standard	Underemne	Indvirkning	Type	Værdikæde	Primære finansielle effekt
E1 Klimæændringer	Modvirkning af klimæændringer	CO ₂ emissioner fra egne aktiviteter	Aktuel negativ indvirkning	Egen drift	
	Modvirkning af klimæændringer	CO ₂ emissioner i værdikæden	Aktuel negativ indvirkning	Opstrøms	
	Energi	Forbrug af fossile brændstoffer	Aktuel negativ indvirkning	Egen drift	
	Tilpasning til klimæændringer		Klimarelateret omstillingsrisiko	Egen drift	Kapitalomkostninger
	Tilpasning til klimæændringer		Klimarelateret fysisk risiko	Egen drift	Øgede omkostninger
	Modvirkning af klimæændringer		Klimarelateret omstillingsrisiko	Egen drift	Øgede omkostninger
	Energi		Klimarelateret omstillingsrisiko	Egen drift	Øgede omkostninger
E2 Forurening	Luftforurening	SOx- og NOx-emissioner	Aktuel negativ indvirkning	Egen drift	
	Luftforurening		Klimarelateret omstillingsrisiko	Egen drift	Øgede omkostninger
S1 Egen arbejdsstyrke	Arbejdsvilkår	Arbejde med tungt maskineri	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Arbejdsvilkår	Ulykker og sikkerhedsrisici til søs	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Arbejdsvilkår	Ulykker og sikkerhedsrisici på land	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Andre arbejdsrelaterede forhold	Arbejdsgiver-tilbudt bolig	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Andre arbejdsrelaterede forhold	Efterlevelse af GDPR	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Lige behandling og muligheder for alle	Udfordringer med kønsdiversitet og arbejdskultur	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
	Lige behandling og muligheder for alle	Ulighed i uddannelsesmuligheder for ansatte	Potentiel negativ Indvirkning	Egen drift	
G1	Virksomhedskultur		Risiko	Egen drift	Tabt mulighed



ESRS

Royal Arctic Lines bæredygtighedsrapportering er udarbejdet med afsæt i ESRS' struktur og indeholder alle oplysningskrav, der er vurderet som væsentlige på baggrund af selskabets dobbelte væsentlighedsvurdering. Selskabet benytter sig af en to-årig indfasning af ESRS S3 og ESRS S4.

Standard	Sidetal	Standard	Sidetal	Standard	Sidetal
ESRS 2 BP-1	34	ESRS E1-IRO-1	38, 42	ESRS S1-14	52
ESRS 2 BP-2	35	ESRS E2-IRO-1	38, 47	ESRS S1-17	50
ESRS 2 GOV-1	54	ESRS S1-1	49, 50, 38	ESRS G1-1	60, 61
ESRS 2 GOV-2	58	ESRS S1-3	50	ESRS G1-3	61
ESRS 2 GOV-4	58	ESRS S1-4	52	ESRS G1-IRO-1	60
ESRS 2 GOV-5	58	ESRS S1-6	36, 51	ESRS G1-GOV-1	54
ESRS 2 IRO-1	38	ESRS S1-9	51		
ESRS 2 IRO-2	39				
ESRS 2 SBM-1	35, 36, 54, 8				
ESRS 2 SBM-2	36				
ESRS E1-2	43				
ESRS E1-5	46				
ESRS E1-6	45, 66				

MILJØ

Royal Arctic Line er bevidste om, at skibstransport påvirker miljøet, og at overgangen til mere bæredygtige løsninger kræver både tid, innovation og samarbejde. Derfor tager selskabet aktivt ansvar for at reducere klima- og miljøpåvirkningen og drive en gradvis og målrettet omstilling.

I 2025 gennemførte selskabet en væsentlig ændring af brændstoftypen i hele flåden – fra Heavy Fuel Oil (HFO) til Marine Gas Oil (MGO). Dette skifte har reduceret luftforurening fra selskabet markant og gjort det muligt at udfase brugen af scrubber-systemer, hvilket samtidig har mindsket vores udledning til havmiljøet.

Omstillingen til mere bæredygtige løsninger er kompleks og kræver både tid og ressourcer. Fremadrettet vil selskabet undersøge og investere i teknologier og løsninger, der kan styrke vores operationelle effektivitet og samtidig reducere vores negative påvirkninger på klima og miljø.

Selskabet deltager aktivt i den nationale dialog om etableringen af infrastruktur, der skal muliggøre brugen af ikke-fossile brændstoffer og understøtte den grønne omstilling i Grønland. Gennem samarbejder og partnerskaber arbejder selskabet for at skabe fælles løsninger, der kan accelerere udviklingen.

Royal Arctic Line er fast besluttet på at bidrage til en mere bæredygtig fremtid – skridt for skridt.



Klimaændringer

Modvirkning af klimaændringer

CO₂-emissioner fra egne aktiviteter

Royal Arctic Line har en direkte negativ indvirkning på klimaet gennem selskabets egne udledninger af CO₂e. Udledningerne stammer primært fra driften af skibene, hvor forbrænding af brændstof udgør den største enkeltkilde til klimabelastning. Som et rederi med den primære aktivitet i Arktis er selskabets samlede klimapåvirkning tæt knyttet til de operationelle krav, der følger med sejlads i regionen, herunder lange afstande, varierende vejrforhold og højt energibehov.

Royal Arctic Line arbejder systematisk på at reducere CO₂e -udledningerne fra egne aktiviteter. Indsatserne fokuserer på drift, brændstofeffektivitet og planlægning. De centrale tiltag omfatter:

Optimering af sejlplaner og rutevalg

Forbedret planlægning af sejladsen reducerer unødvendige sømil og brændstofforbrug, og skaber bedre kapacitetsudnyttelse. Dette omfatter blandt andet bedre koordinering af laster, ventetid og anløb.

Slow steaming og optimerede sejlhastigheder

Justering af hastighed efter forhold og lastmønstre mindsker brændstofforbruget uden at gå på kompromis med driftssikkerheden. Selskabet har i løbet af 2025 øget sit fokus på dette.

Investering i energieffektiv drift

Løbende vedligeholdelse og optimering af motorer og hjælpemaskiner sikrer en mere effektiv forbrænding og lavere CO₂e -udledning pr. sejlet enhed. Selskabet har tidligere installeret software på skibet Malik Arctica, som skal hjælpe med optimalt brændstofforbrug og reduktion af CO₂e. I 2025 er dette også tilføjet til skibet Tukuma Arctica. Det vil blive undersøgt om lignende software kan blive installeret på flere af selskabets skibe i 2026.

Dataunderstøttet energiledelse

Øget brug af overvågningsdata og performance-analyser gør det muligt at identificere yderligere reduktionsmuligheder og optimere driften løbende. Dette er intensiveret i 2025.

CO₂-emissioner i værdikæden

Royal Arctic Lines aktiviteter i hele værdikæden medfører drivhusgasudledninger, som bidrager til klimaforandringer. En stor del af påvirkningen stammer fra udvinding, produktion og forarbejdning af materialer og brændstoffer samt den transport, der er nødvendig for at levere dem til selskabet.

Samlet set er disse dele af værdikæden centrale kilder til Royal Arctic Lines indirekte klimaaftryk og udgør vigtige fokusområder i arbejdet med at reducere udledninger.

Det er fortsat en betydelig opgave at reducere CO₂e -udledninger i værdikæden, da påvirkningen kommer fra aktiviteter, som Royal Arctic Line kun har begrænset direkte kontrol over. En stor del af arbejdet består derfor i at styrke kvaliteten af de data, der modtages fra leverandører og samarbejdspartnere.

Bedre og mere pålidelige data er nødvendige for at forstå, hvorfra de største udledninger kommer, og for at kunne målrette fremtidige indsatser. Datakvalitetssikring har derfor været et fokusområde i 2025 og vil fortsat være det i 2026.

Energi

Forbrug af fossile brændstoffer

Royal Arctic Line er afhængig af MGO som brændstof. Forbrænding af MGO udleder blandt andet black carbon, som er fine sodpartikler fra fossile brændstoffer. Disse partikler bidrager til global opvarmning, især i Arktis, hvor de kan afsættes på is og sne og øge varmeoptaget.

Finansielle risici

Standard	Underemne	Risiko	Beskrivelse	Økonomisk konsekvens	Sandsynlighed	Tidshorisont	Kategori	Forebyggende tiltag
E1 Klimaændringer	Modvirking af klimaændringer	Risiko for højere afgifter og krav til brændstof og CO ₂ -udledninger	Stigende afgifter på fossile brændstoffer og skærpede krav til CO ₂ -udledninger kan øge Royal Arctic Lines driftsomkostninger og kræve betydelige investeringer i alternative brændstoffer og ny teknologi. Dette medfører både finansielle og likviditetsmæssige risici.	Høj	Næsten sikkert	Mellem	Overgangsrisiko	Vi reducerer løbende vores CO ₂ -aftryk. Dette sker igennem brændstofbesparende tiltag og tilføjelse af mere miljørigtige brændstoftyper.
	Tilpasning til klimaændringer	Akkumulation af alger på skibene som følge af varmere temperaturer	Stigende havtemperaturer kan øge væksten af alger på skibenes skrog, hvilket forårsager højere brændstofforbrug og driftsomkostninger. Derudover kan behovet for hyppigere vedligeholdelse yderligere øge udgifterne og påvirke Royal Arctic Lines finansielle resultater.	Lav	Meget sandsynligt	Langsigtet	Fysisk risiko	Vi har taget hård bundmaling i brug for at begrænse biofouling, optimere brændstofforbruget og reducere behovet for ekstra vedligeholdelse.
		Forringet og dyrere adgang til lån ved manglende grøn omstilling	Fysiske klimaeffekter og transitionsrisici forventes fremover at få større betydning for bankernes kreditvurderinger. Hvis Royal Arctic Line ikke tilpasser forretningen til at modstå klimarelaterede påvirkninger, kan dette potentielt svække selskabets kreditværdighed og dermed begrænse adgangen til kapital.	Medium	Meget sandsynligt	Mellem	Overgangsrisiko	Selskabet er i dialog med interessenter og banker om forventninger. Vi tilpasser os løbende krav og forventninger.
	Energi	Økonomiske følger af skift til mere miljøvenlige brændstoffer	Skærpede afgifter på fossile brændstoffer øger Royal Arctic Lines brændstofudgifter og accelererer behovet for at skifte til dyrere, grønne brændstoffer. Overgangen kræver betydelige investeringer i udstyr og tilpasninger af skibenes systemer samt øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Samlet set lægger dette pres på selskabets driftsøkonomi og likviditet.	Høj	Sandsynligt	Langsigtet	Overgangsrisiko	Selskabet følger udviklingen tæt. Udviklingen i grønne brændstoffer er et stort beslutningsgrundlag i flådefornyelsen. Vi indsamler data, og analyserer markedet for tendenser.

Politik vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer

Selskabet har en Klima- og Miljøpolitik, som tager udgangspunkt i væsentlige påvirkninger og risici, som følge af klimaændringer. Politikken dækker både indsatser for at reducere udledninger og tilpasninger til miljø.

Politikken er udarbejdet i overensstemmelse med ESRS 2. Politikken tager særligt sigte på modvirkning af klimaændringer, tilpasning til klimaændringer, energieffektivitet og udbredelsen af vedvarende energi.

Politikken revideres løbende som en del af risikostyringen og opfølgningen på den dobbelte væsentlighedsvurdering. Politikken er tilgængelig på selskabets hjemmeside.



Drivhusgasemissioner

I selskabets strategi for perioden 2025-2029 er der fastsat et mål om at reducere CO₂-udledning med 1 % årligt over de næste fem år med 2024 som baseline.

Årlige målsætninger for reduktion af CO₂-udledning:



Scope 1 – Direkte drivhusgasudledninger

I 2025 har selskabet gennemført målrettede tiltag for at reducere udledningerne fra egne aktiviteter. Den største klimabelastning stammer fra driften af skibe, som står for omkring 50 % af den samlede udledning. Derfor har selskabet haft særligt fokus på at optimere flådens drift, sejladsmønstre og brændstofforbrug.

De samlede scope 1-udledninger udgjorde 71.476 tons CO₂e i 2025, svarende til en reduktion på 14,5 % sammenlignet med 2024. Fremgangen er primært opnået gennem ruteoptimering og justering af sejlplanen.

Arbejdet med at identificere yderligere reduktionsmuligheder fortsættes gennem forbedret planlægning, teknologi og brændstofeffektivitet for at understøtte vores langsigtede klimamål.

Scope 2 – Indirekte udledninger fra energi

Selskabets indirekte udledninger fra indkøbt energi udgør under 1 % af den samlede klimabelastning. I 2025 er udledningen opgjort til 664 tons CO₂e, hvilket svarer til en reduktion på 6 % sammenlignet med 2024.

Da selskabet udelukkende køber elektricitet og varme på nationalt plan, er de lokalitetsbaserede og markedsbaserede opgørelser ens. En væsentlig del af elforbruget ligger i Nuuk, hvor forsyningen i høj grad baseres på grøn strøm fra vandkraft.

Scope 3 – Indirekte udledninger i værdikæden

Scope 3-udledninger udgør 49 % af den samlede klimabelastning og omfatter aktiviteter uden for selskabets egen drift. I 2025 har fokus været på at forbedre datakvaliteten og skabe et mere præcist overblik over de største kilder til indirekte udledning.

På længere sigt er målet at integrere scope 3 i vores samlede klimamålsætning, så både direkte og indirekte reduktioner bidrager til en mere helhedsorienteret omstilling i samarbejde med vores interessenter.

Konkrete indsatser i 2025

- I 2025 gennemførte Royal Arctic Line en optimering af sejlplanen for skibet Malik Arctica. Tiltaget resulterede i en dokumenteret reduktion på 1.500 tons CO₂e alene gennem effektivisering af ruten. Initiativet demonstrerer det betydelige potentiale i dataunderstøttet ruteoptimering, og der planlægges tilsvarende optimeringstiltag i 2026.
- Selskabet har i 2025 indfaset biodiesel som delvis erstatning for MGO på dele af flåden. Brugen af biobaseret brændstof har medført en estimeret reduktion i CO₂e-udledningen på 398 tons. Initiativet markerer et vigtigt skridt i flådens gradvise omstilling til alternative brændstoffer og understøtter Royal Arctic Lines langsigtede mål om reduktion af drivhusgasudledninger i henhold til internationale klimakrav.

Samlede scope 1, scope 2 og scope 3-udledninger samt samlede drivhusgasudledninger

Royal Arctic Line's GHG emissions i 2025	2025	2024	2023	2022	2021
Scope 1					
Bruttodrivhusgasemissioner scope 1 (tCO ₂ eq)	71.476	83.625	92.182	N/A	N/A
% af Scope 1-drivhusgasemissioner fra regulerede emissionshandelssystemer	39 %	34 %	31 %	N/A	N/A
Scope 2					
Lokalitetsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO ₂ eq)	664	708	946	1.241	N/A
Markedsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO ₂ eq)	664	708	946	1.241	N/A
Scope 3					
Samlede indirekte bruttodrivhusgasemissioner (scope 3) (tCO₂eq)	73.029	62.421	N/A	N/A	N/A
1. Indkøbte varer og tjenester	18.012	15.993	N/A	N/A	N/A
2. Kapitalgoder	87	79	N/A	N/A	N/A
3. Affald dannet under driften	78	46	N/A	N/A	N/A
4. Forarbejdning af solgte produkter	16	10	N/A	N/A	N/A
5. Nedstrøms transport	-	9	N/A	N/A	N/A
6. Opstrøms leasede aktiver	360	786	N/A	N/A	N/A
7. Opstrømstransport og distribution	52.505	43.961	N/A	N/A	N/A
8. Forretningsrejser	1.825	1.537	N/A	N/A	N/A
9. Pending for ansatte	145	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede GHG emissions					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) (tCO ₂ eq)	145.169	146.755	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) (tCO ₂ eq)	145.169	146.755	N/A	N/A	N/A
Drivhusgasintensitet pr. nettoindtægt					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO ₂ eq/monetær enhed)	0,1202	0,1301	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO ₂ eq/monetær enhed)	0,1202	0,1301	N/A	N/A	N/A

Energiforbrug – og miks

Royal Arctic Line's GHG emissions i 2025	2025	2024	2023	2022	2021
1. Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
2. Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
3. Brændstofforbrug fra naturgas (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
4. Brændstofforbrug fra andre fossile kilder (MWh)	203.044	295.270	N/A	N/A	N/A
5. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra fossile kilder (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
6. Samlet fossilt energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 1 til 5)	203.044	295.270	N/A	N/A	N/A
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	96 %	97 %	N/A	N/A	N/A
7. Forbrug af nukleare kilder (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
Andel af forbrug fra nukleare kilder i det samlede energiforbrug (%)	-	-	N/A	N/A	N/A
8. Brændstofforbrug til vedvarende energikilder, herunder biomasse (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
9. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder (MWh)	8.675	8.405	N/A	N/A	N/A
10. Forbruget af egenproduceret vedvarende energi, der ikke er brændsel (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
11. Samlet forbrug af vedvarende energi (MWh) (beregnet som summen af linje 8 til 10)	8.675	8.405	N/A	N/A	N/A
Vedvarende kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	4 %	3 %	N/A	N/A	N/A
Samlet energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 6 og 11)	211.719	303.675	N/A	N/A	N/A
Energiintensitet pr. nettoindtægt (MWh/monetær enhed)	0,175	0,269	N/A	N/A	N/A

Forurening

Luftforurening

SOx og NOx emissioner

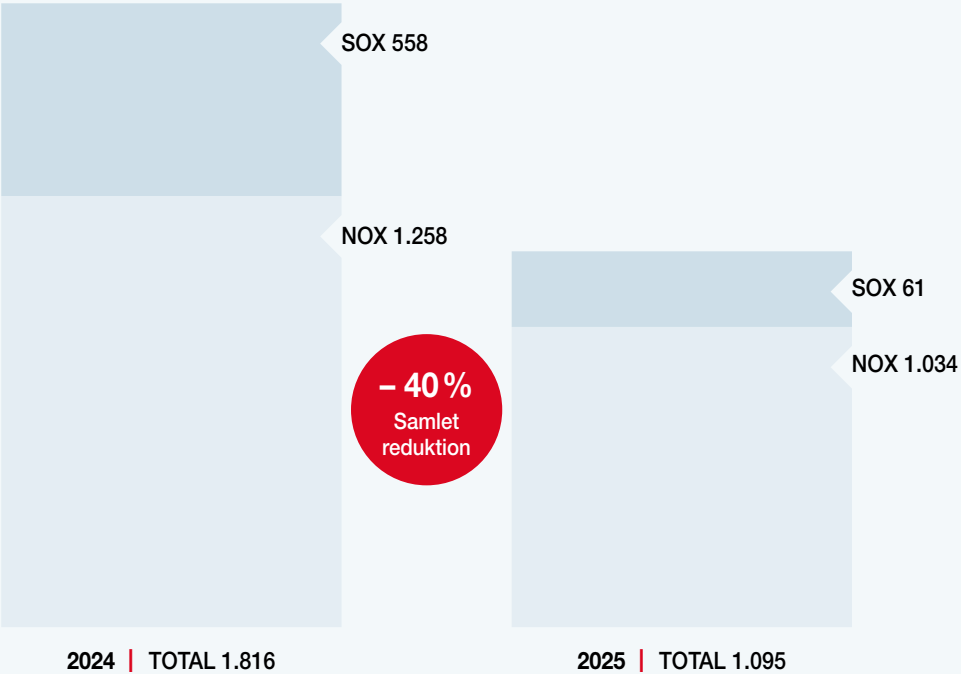
Emissioner fra skibsmotorer, herunder SOx, NOx og partikler, bidrager til både luftforurening og klimaforandringer. I Arktis er sodpartikler fra SOx særligt problematiske.

De kan lægge sig på indlandsisen, øge varmeoptagelsen og dermed fremskynde afsmeltningen. NOx kan føre til dannelse af ozon nær jordoverfladen, som påvirker mennesker og natur negativt. Samlet set kan dette have både miljømæssige og sundhedsmæssige konsekvenser.

SOx- og NOx-emissioner er en uundgåelig konsekvens af forbrændingsmotorer, men Royal Arctic Line arbejder aktivt med tiltag, der kan reducere påvirkningen. Dette indebærer blandt andet Slow Steaming, ligesom optimeret sejladsplanlægning hjælper os med at minimere brændstofforbruget og dermed udledning af SOx og NOx. Vores overgang fra HFO til MGO bidrager til lavere SOx- og NOx-udledninger. Samlet set gør disse tiltag det muligt at nedbringe luftforurening, og indvirkningen vurderes derfor som reduceret, men fortsat relevant at monitorere som en identificeret miljømæssig risiko.

Overgangen til MGO medfører en reduktion i svovludledningen og fjerner behovet for at anvende Open Loop-scrubber på Tukuma Arctica. Med dette, fjerner Royal Arctic Line datapunkter tilknyttet til vandforurening.

Reduktion i SOx og NOx



Modellen illustrerer selskabets reduktion af SOx- og NOx-udledninger som følge af omlægningen fra HFO til MGO. Omlægningen har bidraget til en markant nedbringelse af luftforureningen og understøtter en mere miljømæssigt ansvarlig drift.

Finansiell risiko

Standard	Underemne	Risiko	Beskrivelse	Økonomisk konsekvens	Sandsynlighed	Tidshorisont	Kategori	Forebyggende tiltag
E2 Forurening	Luftforurening	Stigende udgifter forbundet med regulering af luftemissioner	Royal Arctic Line står over for en finansiell risiko som følge af skærpede krav til reduktion af SOx- og NOx-emissioner. Reguleringer fra blandt andet EU og IMO kan nødvendiggøre investeringer i emissionskontrollsystemer og overgang til mere miljøvenlige brændstoffer.	Høj	Meget sandsynligt	Mellem	Overgangsrisiko	Selskabet har i 2025 udfaset brugen af HFO, og overgået til MGO. MGO er en mere ren brændstoftype, med lavere SOx- og NOx-emissioner.

SOCIALE FORHOLD

Royal Arctic Lines medarbejdere udgør grundlaget for, at selskabet kan varetage sit samfundskritiske ansvar for forsyning og transport i Grønland. Medarbejdernes indsats gør det muligt at forene driftsstabilitet med ansvarlig forretningsdrift.

Det sociale ansvar er en naturlig og integreret del af Royal Arctic Lines drift og kultur.

Selskabet arbejder aktivt for at sikre et trygt, inkluderende og motiverende arbejdsmiljø, hvor mangfoldighed værdsættes, og hvor alle vores medarbejdere får mulighed for både faglig og personlig udvikling.

Samspeilet mellem medarbejdere, organisationen og samfundet understøtter vores ambition om at være en drivkraft for positiv forandring og bæredygtig udvikling i Grønland.



Vores sociale ansvar i praksis

Royal Arctic Lines strategi og forretningsmodel bygger på en bevidsthed om, at selskabet er Grønlands livline, og at vores drift både til søs og på land påvirker mennesker direkte. Royal Arctic Line forbinder Grønland med omverdenen og sikrer dermed forsyningen, og understøtter eksporten.

Rederiets strategiperiode 2025–2029 har et særligt fokus på mennesker og kultur. Det indebærer, at selskabet prioriterer trivsel, sikkerhed, kompetenceudvikling og et stærkt fællesskab på tværs af hele organisationen.

På alle områder gælder princippet *"Altid sætte sikkerhed først"*, understøttet af konkrete målepunkter for arbejdsulykker og nærved-hændelser samt planlagte investeringer i forbedrede kontor- og arbejdsforhold på havnene langs kysten.

Vores politikker bygger bl.a. på FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder og ILO's kernekonventioner. Royal Arctic Line støtter foreningsfrihed og retten til kollektive forhandlinger og arbejder for fair og ordentlige ansættelsesvilkår. Selskabet minimerer derfor løbende potentielle negative indvirkninger.



Kompetenceudvikling & uddannelse

Royal Arctic Line har en stærk tradition for at fremme uddannelse og kompetenceudvikling i Grønland. En uddannelse hos os giver ikke blot adgang til en karriere i rederiet, men skaber et solidt fundament for videre udvikling i det grønlandske erhvervsliv.

Selskabet prioriterer lige adgang til uddannelse for alle medarbejdere uanset køn, alder, arbejdssted eller baggrund.

Royal Arctic Line tager aktivt ansvar for at udvikle Grønlands fremtidige arbejdsstyrke ved løbende at udbygge vores elev- og efteruddannelses programmer. Disse programmer er en central del af vores forretningsstrategi, der giver nye og forstærkede uddannelsesmuligheder for ufaglærte unge og voksne på alle niveauer, herunder fra folkeskolen til voksenuddannelse.

Royal Arctic Line ser uddannelse som en central drivkraft for samfundsudvikling, ligestilling og langsigtet økonomisk robusthed. Effekten af vores uddannelsesindsatser følges løbende gennem dialog og evaluering, så erfaringer kan anvendes i udviklingen af nye initiativer.

I 2026 vil selskabet udarbejde og implementere en samlet kompetenceudviklings- og uddannelsespolitik, der tydeliggør vores samfundsmæssige mål og principper på området.

Vores ambition for 2026 er at skabe lokale uddannelsesforløb, udvide samarbejdet med uddannelsesinstitutioner i Grønland.

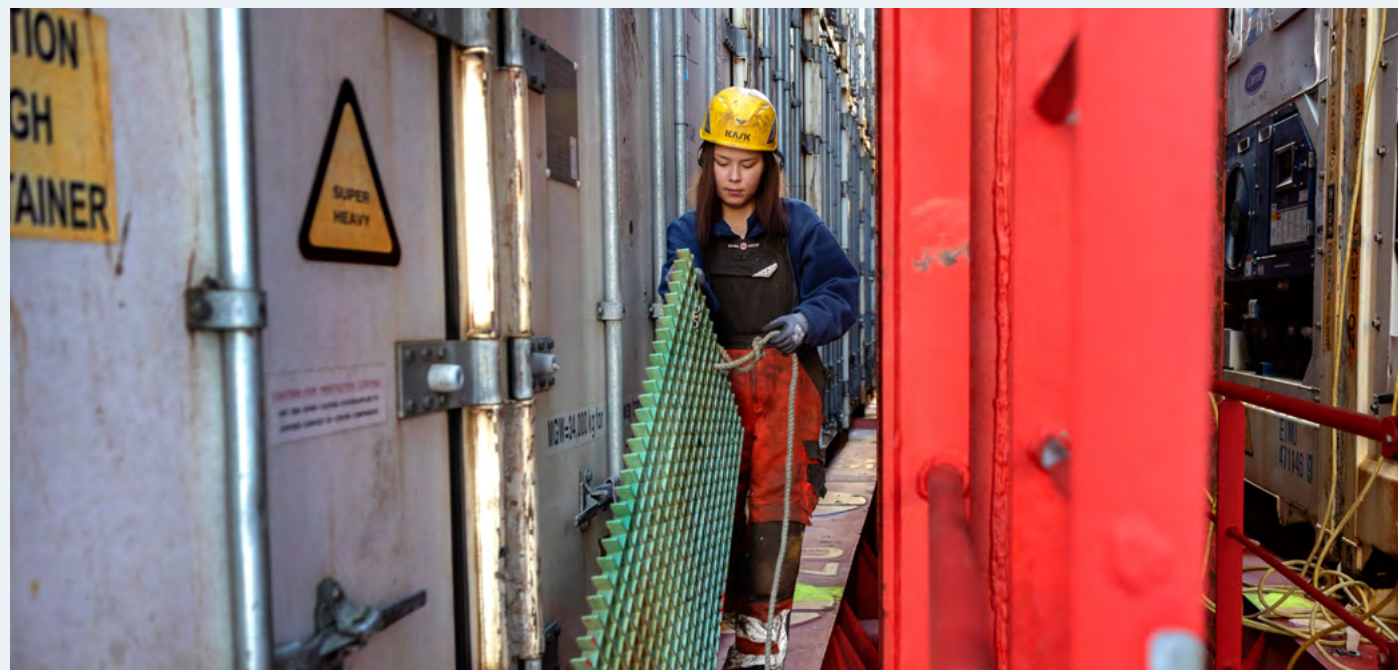
Elever og aspiranter

I 2025 arbejdede selskabet målrettet med at udvide antallet af elevpladser og styrke adgangen til kompetenceudvikling på tværs af organisationen. Selskabet havde i 2025 i alt 71 elevpladser.

Fokus på mennesker

Royal Arctic Line respekterer menneskerettigheder i hele værdikæden – fra egen arbejdsstyrke til leverandører og forretningspartnere. Med afsæt i en grundlæggende respekt for menneskerettigheder arbejder selskabet for at udvikle medarbejdere til gavn for både selskabet, samfundet og den enkelte. Som led i strategien for 2025-2029 har selskabet afsat 11 millioner DKK til forbedring af kontor-, arbejds-, pause- og sanitære forhold i 11 havne langs kysten. Royal Arctic Lines politik for menneskerettigheder er tilgængelig på selskabets hjemmeside og via interne kanaler.

Der blev ikke modtaget klager, bøder eller sanktioner vedrørende egen arbejdsstyrke. I 2025 blev der registreret 0 alvorlige menneskerettighedshændelser i Royal Arctic Line.



Ligestilling & mangfoldighed

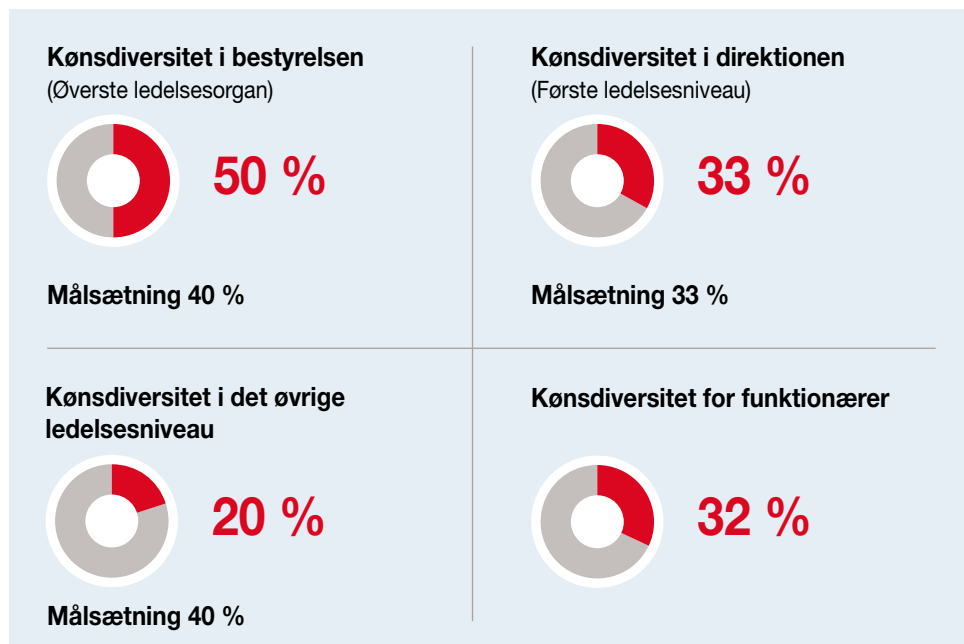
Ligestillingspolitik og indsats

Som en af Grønlands største arbejdsgivere anerkender Royal Arctic Line sit særlige ansvar for at skabe et respektfuldt og inkluderende arbejdsmiljø. Vores ligestillings- og mangfoldighedspolitik fastlægger rammerne for at forebygge og håndtere diskrimination og krænkende adfærd. Selskabet arbejder for at sikre lige muligheder for ansættelse, udvikling og advancement på alle organisatoriske niveauer, herunder vores ledelsesniveauer.

Royal Arctic Line har underskrevet Danske Rederiers Charter for flere kvinder i shipping og har dermed tilsluttet sig branchens mål om øget mangfoldighed og lige karrieremuligheder. Charteret fungerer som selskabets pejlemærke for udviklingen af en kultur med bedre kønsbalance, idet blandede arbejdsfællesskaber styrker både samarbejde, trivsel og resultater.

I 2025 udgjorde kvinder 50 % af bestyrelsen, hvilket overstiger målsætningen på 40 %.

På direktionsniveau var andelen af kvinder 33 %, mens det øvrige ledelsesniveau bestod af 20 % kvinder. Der er fortsat et behov for at styrke kvinders repræsentation i rekrutteringslaget, hvor 32 % af funktionærerne er kvinder.



Kønsdiversitet angiver antal kvinder i procent (underrepræsenteret køn) i Royal Arctic Line.

Selskabet har endnu ikke opnået den fastsatte målsætning for det øvrige ledelsesniveau. Vi har i 2025 arbejdet målrettet på at styrke kønsdiversiteten i ledelseslagene, herunder gennem en aktiv og struktureret rekrutteringsindsats. Ved nye ansættelser anmoder vi vores headhuntere om at tilstræbe et lige antal kvalificerede kvindelige og mandlige kandidater for at sikre et bredt og balanceret rekrutteringsgrundlag.



Altersfordeling på ansatte i selskabet er opgjort for funktionærer og timelønnede i koncernen. Beregningen tager udgangspunkt i antal ansatte, og er derfor ikke sammenligneligt med selskabets FTE.



Tryghed & Sikkerhed

Hos Royal Arctic Line arbejdes der under meget forskellige risikoforhold til søs og på land, men en tryk og sikker arbejdsplads er afgørende uanset funktion. Selskabet tilpasser derfor løbende sine sikkerheds- og sundheds-procedurer til de enkelte driftsområder.

Væsentlige menneskerettighedsrisici

Selskabet har særligt fokus på medarbejdere, der arbejder med tungt gods og maskineri under barske arktiske vejrforhold. Disse arbejdsforhold indebærer en iboende risiko, som selskabet løbende arbejder på at minimere gennem uddannelse, træning, daglige briefinger og sikkerhedsmøder. På skibene følges Søfartsstyrelsens regler, mens arbejdsforholdene på havnene er reguleret af Arbejdstilsynet.

Arbejdstagerrettigheder og arbejdsforhold i værdikæden kan være under pres, og uden en målrettet indsats kan der opstå risiko for helbredsmæssige konsekvenser og brud på menneskerettigheder. Det er derfor væsentligt at sikre ansvarlige og ordentlige arbejdsforhold gennem systematiske og løbende due diligence-processer. Vi forpligter os til at overholde internationale menneskerettigheds-standarder og vil fremadrettet styrke vores indsigt i og opfølgning på arbejdsforholdene hos leverandører og samarbejdspartnere længere nede i værdikæden. Dette gælder særligt ved skibskøb, og ophugninger hvor risici er særligt store.

Forebyggelse af ulykker og sikkerhedskultur

Forebyggelse er centralt i vores arbejde med sundhed og sikkerhed. Vores sikkerhedsorganisationer ombord og på land gennemfører løbende inspektioner, sikkerhedsrunderinger og risikovurderinger. Erfaringer fra hændelser og nearmisses bruges aktivt til at forbedre procedurer, udstyr og arbejdsgange. Forebyggelse og læring er centralt i vores sikkerhedskultur.

Alle søfarende gennemfører regelmæssige sikkerhedsøvelser og obligatoriske genopfriskningskurser, der sikrer beredskab under ekstreme forhold. Derudover afholdes årlige seminarer med skibsledelserne, hvor sikkerhed, trivsel og læring fra året gennemgås.

For at beskytte unge har Royal Arctic Line klare regler om, at ingen under 18 år må arbejde eller opholde sig i risikofyldte områder, herunder havnene. Praktikanter under 18 år må derfor ikke indgå i arbejdsopgaver eller ophold, hvor sikkerhedsrisiciene er forhøjede. Selskabets Sikkerheds- og miljøbeskyttelses-politik kan findes på vores hjemmeside.



LTAF

Lost-Time Accidents Frequency (LTAF) beregnes som en frekvens af arbejdsulykker, som har resulteret i fravær mere end én arbejdsdag. Vores LTAF er antallet af lost-time accidents per 200.000 eksponeringstimer. Selvom arbejdet i Arktis altid indebærer særlige risici, er vores ambition i 2026 fortsat at nedbringe antallet af hændelser gennem forebyggelse, træning og en stærk sikkerhedskultur.

Skibe
Havne

1,15

15,2

Lost-Time Accidents Frequency

Royal Arctic Line tager alle ulykker alvorligt, uanset omfang og udvikling. Selskabet arbejder løbende på at forbedre arbejdsmiljøet og styrke sikkerhedskulturen på tværs af organisationen. Målet er at skabe sikre arbejdsforhold, hvor trivsel og sikkerhed altid har høj prioritet. Med dette fokus arbejder Royal Arctic Line målrettet for at reducere antallet af arbejdsulykker med fravær i de kommende år, og en ambition om ingen arbejdsulykker.

Nearmisses på Skibe og Havne

I løbet af 2025 blev der registreret 104 nearmiss-hændelser på vores flåde og 17 nearmiss-hændelser på vores havne. Antallet af nearmiss-rapporteringer på skibene i 2025 er tilfredsstillende, mens niveauet i havnene viser, at der fortsat er behov for øget opmærksomhed på rapportering og læring af hændelser på tværs af hele organisationen.

I 2025 har selskabet desuden styrket rapporteringsprocessen, så alle nearmiss-hændelser nu bliver rapporteret kvartalsvis direkte til ledelsen. Det betyder, at der handles hurtigere på observationer, og at læring fra hændelser deles på tværs af organisationen for hurtigere at imødegå hændelserne inden, at de udvikler sig til egentlige ulykker.

Selskabet har fortsat arbejdsmiljøorganisationer i 13 grønlandske havne, der fokuserer på forebyggelse af arbejdsulykker i overensstemmelse med arbejdsmiljøloven og bekendtgørelsen for arbejdsmiljøtilsynet. Royal Arctic Lines centrale sikkerhedsudvalg mødes mindst fire gange årligt for at drøfte indkomne hændelser, forebyggende tiltag og fremme læring på tværs af organisationen.

ANSVARLIG LEDELSE

Hos Royal Arctic Line er ansvarlig ledelse en forudsætning for at varetage rollen som samfundsejet selskab med ansvar for kritisk infrastruktur. Selskabets måde at drive forretning på har betydning langt ud over virksomheden selv og påvirker borgere, erhvervsliv og samfundet. Derfor arbejder Royal Arctic Line med omtanke for miljøet, de mennesker der berøres af vores aktiviteter, vores økonomiske forvaltning og det særlige samfundsansvar, der følger med vores ejerskab.

Som samfundsejet virksomhed er gennemsigtighed, ansvarlighed og ordentlighed centralt for at opretholde offentlig tillid. Selskabet har derfor etableret ordninger og rammer, der skal beskytte medarbejdere, samarbejdspartnere og samfundet mod uregelmæssigheder og uhensigtsmæssig adfærd.

Selskabet arbejder målrettet med corporate governance, dataetik og compliance for at sikre, at beslutninger træffes på et ansvarligt grundlag, og at følsomme oplysninger håndteres med respekt. Dette er særligt vigtigt i en offentlig ejet virksomhed, hvor kravene til korrekt forvaltning, lovmedholdelighed og etisk adfærd er høje.

Vores politikker og procedurer hjælper os med at se risici, før de udvikler sig, og handle hurtigt, hvis det bliver nødvendigt. Det gør os mere robuste i mødet med fremtidige udfordringer.



Corporate Governance

Bestyrelsens sammensætning og diversitet

Bestyrelsens sammensætning og diversitet	Enhed	2025
Antal direktionsmedlemmer	Antal	0
Antal generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer	Antal	6
Procent af kvinder i bestyrelsen	%	50
Procent af mænd i bestyrelsen	%	50
Antal mænd	Antal	3
Antal kvinder	Antal	3

Bestyrelsens sammensætning og organisering

Bestyrelsens revisionsudvalg bliver løbende orienteret om arbejdet med compliance, databeskyttelse, cybersikkerhed og whistleblowerordning. De får typisk oplæg på hvert ordinært bestyrelsesmøde, og efter behov holdes særskilte temadrøftelser. Informationen bygger på data fra vores risikostyring, driftssystemer og feedback fra interessenter.

Bestyrelsen fører tilsyn med vores strategi og godkender mål, politikker og større beslutninger om klima, miljø, sociale forhold og god selskabsledelse.

I arbejdet indgår vurderinger af mulige afvejninger, som f.eks. balancen mellem miljøpåvirkning og forsyningssikkerhed eller mellem investeringer og økonomisk bæredygtighed.

Direktionen står for at gennemføre beslutningerne i den daglige drift og rapporterer om fremdrift, udfordringer og behov for justeringer.

Royal Arctic Line har i 2025 afholdt fem bestyrelsesmøder.

Fremmødeprocent til bestyrelsesmøder i 2025: 100 %.

Der er ligelig kønsfordeling for det øverste ledelsesorgan (bestyrelsen) i 2025.



Royal Arctic Lines bestyrelse



Inooraq Brandt, Bestyrelsesleder

Medlem af nominerings- og vederlagsudvalget.
Tiltrådt i 2024.

Uddannelse

Arktisk ingeniør, civilingeniør, Danmarks Tekniske Universitet

Nuværende job

Administrerende direktør, Rambøll Grønland A/S

Øvrige ledelseshverv

Bestyrelsesmedlem, CSR Greenland

Særlige kompetencer

Mange års erfaring i ledelse af infrastrukturprojekter i Grønland, herunder havneanlæg, lufthavne og forsyningsanlæg. Særligt med fokus på samfundsøkonomiske forhold, myndighedskrav, udbudsstrategier og -processer, kontrakt- og risikostyring samt strategisk ledelse og organisering.



Jóhanna á Bergi, Vicebestyrelsesleder

Tiltrådt i 2024.

Uddannelse

- MSc in Management
- EE – Den Danske Exportskole

Nuværende job

CEO Atlantic Airways

Øvrige ledelseshverv

- Bestyrelsesmedlem, European Regions Airline Association
- Bestyrelsesmedlem, Føroyagrunnurin fra 1971
- Bestyrelsesmedlem, Visit Faroe Islands

Særlige kompetencer

Salg og marketing – inden for fiskeribranchen med fokus på internationale markeder som Salgsdirektør i JFK Seafood (1998-2006), og salgschef i Faroe Seafood France (1994-2006).

- Logistik og shipping – solid ledelsesbrancheerfaring som direktør i Faroe Ship (2006-2015)
- Luftfart – ledelses- og driftskompetencer som CEO og AM i Atlantic Airways (2015-nu) med kendskab til kommerciel styring, operationer og regulativer
- Bestyrelsesarbejde – stor erfaring fra diverse bestyrelser, med fokus på strategi og værdiskabelse
- Beredskabschef



Barbara Agersnap, Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt i 2023.

Uddannelse

MBA. HD (U) Shipping uddannet hos Mærsk.

Nuværende job

Administrerende Direktør Copenhagen Malmö Port

Øvrige ledelseshverv

Bestyrelsesmedlem, Danske Havne
Bestyrelsesmedlem, Sveriges Hamnar
Bestyrelsesmedlem, ØK Fonden/ Asia House

Særlige kompetencer

30 års erfaring indenfor maritime fag; shipping og havne. Udviklet og implementeret et antal strategier. Stakeholder management. +10 års bestyrelseserfaring.



Flemming Drechsel, Bestyrelsesmedlem

Formand for revisionsudvalget.
Tiltrådt i 2024.

Uddannelse

Bach.mag.

Nuværende job

Selvstændig konsulent

Øvrige ledelseshverv

- Bestyrelsesformand, Kalaallit Forsikring Agentur A/S
- Direktør, Illuigaaq ApS

Særlige kompetencer

Virksomhedsstrategi og -ledelse, økonomisk analyse, government relations, erhvervsudvikling, telekommunikation, program- og projektledelse.



Minannguaq Zeeb, Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionsudvalget.
Tiltrådt i 2018.

Uddannelse

- Strategisk ledelse
- Lederuddannelse
- Mastercoach uddannelse
- Kundeservice instruktør
- Bestyrelsesuddannelse

Nuværende job

Udviklingskonsulent hos INI A/S

Særlige kompetencer

Mange års erhvervs erfaring.
Mange års erfaring i ledelse.



Tommy Ege Kristensen, Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionsudvalget.
Tiltrådt i 2025.

Uddannelse

- Jurist / Cand.jur.
- Diplom i Ledelse
- Diplom i International Governance, Risk & Compliance
- Certificeret Data Privacy, Protection & Regulation
- Mini-MBA i ESG & Sustainability

Nuværende job

Juridisk Rådgiver / Senior Legal Manager

Øvrige ledelseshverv

- Direktør, Cadvi ApS
- Direktør, TREM ApS
- Direktør og bestyrelsesmedlem, GTG Invest ApS
- Bestyrelsesformand, Betoncentralen af 15/7-1976 ApS
- Bestyrelsesformand, Donnas Dyreklinik
- Bestyrelsesmedlem, Guide To Greenland ApS

Særlige kompetencer

Jura/erhvervsret, bestyrelsesarbejde, Ledelse – Human Resources/ organisationsudvikling, Corporate Governance, compliance, risikostyring, Arbejdsret, ESG/Sustainability, investor, rådgivning/ konsulentvirksomhed.



Eyðun Simonsen, Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Tiltrådt i 2018.

Uddannelse

Skibsfører

Nuværende job

Skibsfører i Royal Arctic Line

Særlige kompetencer

Mere end 30 år erfaring i sejlads til, fra og internt i Grønland. Samt sejlads i andre dele af verden.



Laust L. Vestergaard, Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Tiltrådt i 2018.

Uddannelse

Skibsfører

Nuværende job

Kaptajn på Irena Arctica

Særlige kompetencer

Samlet 17 års erfaring i Rederiet. I 4 år udlånt til DMI, som isobservatør og leder af Iscentralen i Narsarsuaq. I 13 år som skibsofficer i rederiets skibe.



Tina Lange Olsen, Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Tiltrådt i 2022.

Uddannelse

Entreprenørmaskinmekaniker

Nuværende job

Værkfører

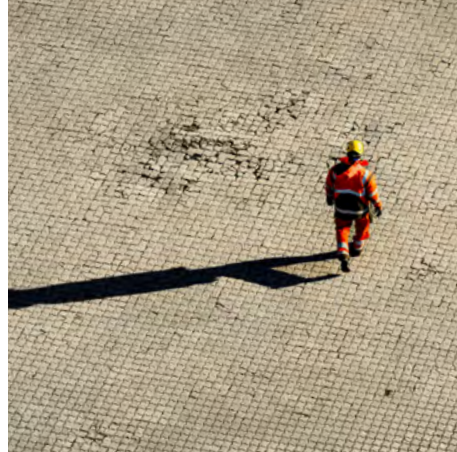
Redegørelse for due diligence

Royal Arctic Line arbejder løbende med due diligence som en del af vores arbejde med bæredygtighed og ansvarlig virksomhedsdrift. De centrale elementer i due diligence, herunder identifikation, vurdering og håndtering af væsentlige virkninger, risici og muligheder, afspejles på tværs af vores bæredygtighedsrapport.

Vores due diligence-praksis fremgår bl.a. i afsnittene om menneskerettigheder, arbejdsmiljø og sikkerhed, leverandørstyring samt forebyggelse af korruption. Her beskriver selskabet, hvordan negative påvirkninger vurderes, hvordan relevante tiltag iværksættes, samt hvordan effekten af indsatserne overvåges. Denne kortlægning gør det muligt at forstå, hvordan due diligence indgår i vores daglige beslutningsprocesser og rapportering, og hvordan arbejdet udvikles i takt med kommende lovkrav, herunder CSRD og EU's due diligence-regulering.

Risikostyringsproces og interne kontrolsystemer

Bestyrelsen, revisionsudvalget og direktionen overvåger løbende væsentlige risici og interne kontrolmekanismer, herunder dem relateret til bæredygtighedsrapportering. Interne kontroller overvåges af selskabets revisionsudvalg. Selskabets bestyrelse og direktion drøfter løbende bæredygtighedsrelaterede målsætninger, herunder for medarbejdere og miljø.



I 2025 har selskabet styrket og modnet sine kontrolmekanismer gennem et nyt leverancestyringsværktøj. Dette værktøj bruges til indsamling af data, og skal være med til at styrke vores governance og vores dataindsamlingsprocesser, heri sikre kvaliteten heraf. Selskabets ESG-data indsamles gennem dette leverancestyringsværktøj, og kontroller er opsat for at sikre rettidig omhu.

Risikovurderingsmetode og prioritering

Risici relateret til ESG-rapportering er identificeret gennem vores dobbelt væsentlighedsanalyse. Heri, er der identificeret væsentlige virkninger, risici og muligheder, som løbende revurderes. Risikoejere er tilføjet disse risici med henblik på kontinuerlig opfølgning, og indsamling af viden vedrørende mitigerende handlinger.

Risikovurdering og afbødning

Selskabets strategiske og operationelle risici vurderes og afbødes igennem vores Enterprise Risk Management funktion og igennem vores ESG-rapportering. I selskabets ESG-rapportering håndteres bæredygtighedsrelaterede risici, som revurderes minimum én gang årligt. Risici, der ligger uden for ESG, håndteres internt i vores Enterprise Risk Management funktion, som kontinuerligt rapporterer til selskabets ledelse. Ledelsen vurderer løbende driftsmæssige risici, og der aflægges rapporter til bestyrelsen og revisionsudvalget. Som en del af denne proces udarbejder virksomheden årligt en Fraud Management-rapport i samarbejde med rådgivere, som deles med vores ejer.

Kontrolaktiviteter

Specifikke kontrolaktiviteter er defineret og implementeret på tværs af forretningsområder, herunder interne kontroller relateret til ESG-KPI'er, som udføres af relevante funktioner. Nøgledata er i videst muligt omfang automatiseret for at sikre datakvalitet, og der tages løbende stikprøvekontroller, hvor dataindsamlingsprocessen testes igennem selskabets ESG-funktion. Udvalgte ESG-nøgletal rapporteres på månedlig basis til ledelse og bestyrelsen, som er med til at øge bevågenheden og sikre fokus på udvikling af området.

Monitorering

Overvågningen af risikostyrings- og kontrolsystemer for integreret rapportering sker gennem løbende vurderinger på flere niveauer i organisationen. Væsentlige svagheder, mangler og overtrædelser rapporteres til direktionen. Bestyrelsen og revisionsudvalget modtager regelmæssige opdateringer fra direktionen om overholdelse af retningslinjer, herunder ESG-rapportering.

Usikkerheder og estimer

Selskabet prioriterer anvendelse af direkte indsamlede data. I visse tilfælde kan det dog være nødvendigt at anvende skøn eller tekniske forudsætninger, afhængigt af konteksten. Disse metoder er tydeligt beskrevet i den anvendte regnskabspraksis. Selskabet er opmærksom på risici forbundet med dataintegritet og fuldstændighed, især i forbindelse med dataindsamling længere ude i værdikæden.

Etisk forretningspraksis

Plads til klager og bekymringer

Royal Arctic Line arbejder kontinuerligt for at sikre, at alle medarbejdere trygt kan udtrykke bekymringer eller oplevelser uden frygt for repressalier. Det er en central del af vores sociale ansvar at tilbyde klare, tilgængelige og fortrolige kanaler til klager og dialog.

Klagemuligheder

For det maritime personale er der etableret flere muligheder for at rapportere bekymringer og klager, både mundtligt og skriftligt, og med mulighed for anonym håndtering. Klager kan indgives til nærmeste leder eller skibsfører, som sikrer korrekt registrering og opfølgning. Hvis medarbejderen ikke ønsker at rejse sagen ombord, kan bemandingschefen kontaktes direkte for rådgivning.

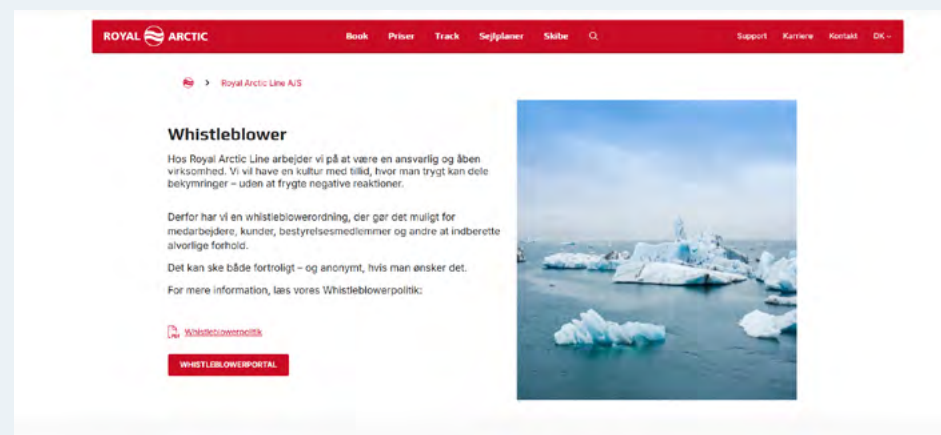
Medarbejdere på land kan indgive klager til HR-afdelingen eller drøfte dem med deres nærmeste leder. Både søfarende og ansatte på land kan desuden anvende Royal Arctic Lines Whistleblowerordning til at indberette alvorlige forhold.

Udvikling af ny klagemekanisme

I 2025 har Royal Arctic Line igangsat arbejdet med at udvikle en intern klagemekanisme for medarbejdere på land, der skal styrke håndteringen af medarbejderhenvendelser og sikre et højt niveau af fortrolighed og tryghed. Målet er, at mekanismen færdiggøres i 2025 og implementeres i løbet af 2026.

Den nye mekanisme skal give medarbejderne adgang til en ensartet, uafhængig og fortrolig kanal til at indrapportere bekymringer, oplevelser eller brud på politikker. Den skal fremme gennemsigtighed og understøtte en kultur præget af tillid og åbenhed på tværs af organisationen.

Indtil implementeringen er gennemført, kan medarbejdere fortsat indgive klager gennem nærmeste leder, HR-afdelingen eller via whistleblowerordningen.



Whistleblowerordning

Vores whistleblowerordning er en central del af arbejdet med ansvarlig ledelse og etik i Royal Arctic Line. Ordningen giver medarbejdere, eksterne samarbejdspartnere, leverandører, kunder og øvrige interessenter mulighed for trygt og anonymt at indberette bekymringer om ulovlig eller alvorligt grænseoverskridende adfærd.

Ordningen administreres af et eksternt advokatfirma, der uafhængigt af selskabet modtager, screener og håndterer indberetninger. Denne struktur skal sikre fortrolighed, uafhængighed og beskyttelse af whistleblowerne.

I direktionen er der nedsat en kontaktgruppe, som følger op på sager og vurderer eventuelle tiltag. Hvis en sag vedrører medlemmer af direktionen, overgår behandlingen til en tilsvarende kontaktgruppe i bestyrelsen for at sikre fuld uafhængighed.

Ordningen understøtter vores forpligtelse til FN's konvention mod korruption og indgår som en integreret del af vores governance-struktur. Whistleblowerordningen er tilgængelig via vores hjemmeside og interne platforme, hvor der findes information om, hvordan indberetninger foretages, og hvordan anonymitet beskyttes.

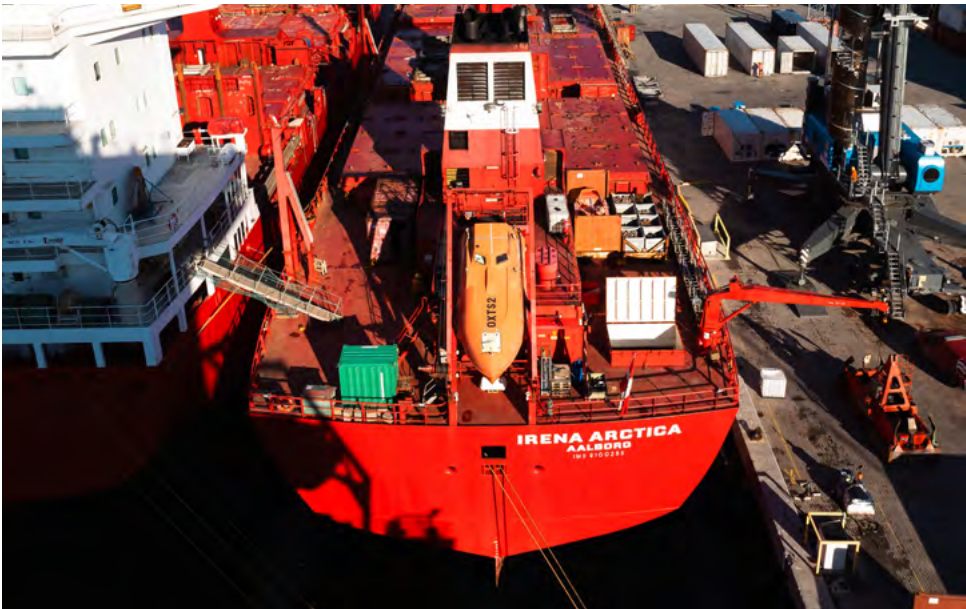
I 2025 har Royal Arctic Line modtaget 2 whistleblowerindberetninger. Efter gennemgang er ingen af sagerne sendt videre til yderligere behandling.

Forsyningsforstyrrelser som følge af mangelfuld compliance

I tilfælde af, at Royal Arctic Line ikke overholder gældende lovgivning og krav til ansvarlig forretningsledelse, kan det medføre driftsforstyrrelser og forsyningsproblemer, der øger omkostningerne og påvirker forbrugernes adgang til nødvendige varer. Dette kan få negative konsekvenser for samfund og økonomi i Grønland.

For at mitigere den potentielt negative indvirkning, det kan have for vores drift og vores forsyningsikkerhed, har selskabet etableret et omfattende compliance- og risikostyringssystem, der skal sikre overholdelse af gældende lovgivning, internationale standarder og interne politikker.

Der foretages løbende kontroller, audit og ledelsesrapportering for at sikre rettidig håndtering af risici og forebyggelse af driftsforstyrrelser. Derudover gennemføres regelmæssig opdatering af processer og medarbejdertræning for at sikre, at krav til ansvarlig forretningsledelse efterleves i hele organisationen.



Finansiell risiko

Standard	Underemne	Risiko	Beskrivelse	Økonomisk konsekvens	Sandsynlighed	Tidshorisont	Kategori	Forebyggende tiltag
G1 Forretningsadfærd	Virksomhedskultur	Mistillid ved mangelfuld fokus på ansvarlig ledelse	Manglende overholdelse af lovgivning og krav til ansvarlig forretningsledelse kan have alvorlige finansielle konsekvenser for Royal Arctic Line. Brud på forventningerne til god selskabsledelse kan svække tilliden hos ejere og samfund og i yderste konsekvens påvirke Grønlands Selvstyres beslutning om at forny selskabets enekoncession.	Høj	Usandsynligt	Mellem	Overgangsrisiko	Vi har etableret klare governance-strukturer, løbende compliance-kontrol og tydelige politikker for ansvarlig forretningsledelse for at sikre overholdelse af lovgivning og opretholde tilliden hos ejere og samfund.

GDPR

Vores GDPR-politikker følger EU's persondataforordning samt gældende lovgivning i både Grønland og Danmark.

Selskabet gennemfører hvert år GDPR-træning for de medarbejdere, der arbejder med persondata.

Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse

Royal Arctic Line accepterer ikke korruption eller bestikkelse. Derfor har Royal Arctic Line indført en anti-korrupsionspolitik og en whistleblowerpolitik, som skal sikre en åben, ansvarlig og tillidsfuld kultur i hele organisationen og understøtte vores overholdelse af grønlandsk lovgivning og internationale standarder.

Politikken er tilgængelig for alle medarbejdere og interessenter på vores hjemmeside og deles løbende gennem vores interne kanaler. Medarbejdere i særligt udvalgte funktioner gennemfører hvert år træning i antikorrupsion. Formålet er at styrke opmærksomheden på risici og give konkrete værktøjer til at undgå fejl og håndtere situationer, hvor der kan opstå tvivl.

Hvis en medarbejder oplever eller får mistanke om korruption, bestikkelse, svig eller andre ulovlige handlinger, opfordres der til, at dette straks indberettes til nærmeste leder, HR eller direktionen.

Selskabet stiller desuden en whistleblowerordning til rådighed, som giver mulighed for anonym indberetning.

Selskabets drift på tværs af flere lokationer og enheder med selvstændige ansvarsområder kan øge risikoen for uetisk adfærd, herunder interessekonflikter, svig og utilbørlig påvirkning. Den fysiske afstand mellem aktiviteterne og den centrale ledelse kan gøre det vanskeligere at sikre fuld gennemsigtighed og ensartet praksis i hele organisationen.

For at forebygge og håndtere disse risici arbejder vi målrettet med klare retningslinjer for god forretningssskik og integritet. Vi understøtter dette gennem interne kontroller, løbende kompetenceudvikling samt en uafhængig whistleblowerordning, der giver mulighed for fortrolig indberetning og opfølgning på potentielle overtrædelser.

Styrket intern kontrol

Som offentligt ejet selskab har Royal Arctic Line et særligt ansvar for at opretholde høj integritet og tillid i alle dele af forretningen. I overensstemmelse med krav fra Grønlands Selvstyre, etablerede selskabet i 2023 et Fraud Management program, der skal styrke vores indsats i at forebygge, opdage og håndtere eventuelle tilfælde af bedrageri eller fejl.

Programmet er tæt integreret i vores interne kontrolrammeverk. Gennem selskabets leverancestyrings-platform, overvåges centrale kontroller på tværs af procesområder for at sikre gennemsigtighed og reducere risikoen for fejl og misbrug.

Royal Arctic Line arbejder løbende med risikovurderinger, medarbejdertræning og awareness-initiativer for at styrke en kultur, hvor etisk adfærd og ansvarlighed er i fokus. Mistanke om uregelmæssigheder kan indberettes via vores whistleblowerordning, og alle sager håndteres i henhold til fastlagte procedurer.

Indsatser i 2025:

- Styrket Risk Management funktion, med mere systematisk evaluering af selskabets risici, og risikomitigerende tiltag.
- En ny compliance-awareness-platform er implementeret med forbedrede kurser målrettet medarbejderne. Kurserne er nu også tilgængelige på grønlandsk for at sikre bredere organisatorisk deltagelse og øge gennemførelsesraten.

Dataetik

Selskabet har udarbejdet og implementeret en politik for dataetik i overensstemmelse med årsregnskabslovens § 99 d. Formålet med politikken er at understrege vigtigheden af, at data håndteres etisk ansvarligt og i overensstemmelse med gældende lovgivning. Politikken for dataetik blev implementeret i første kvartal af 2025.

Relevant træning i dataetik er gennemført for at styrke forståelsen af korrekt datahåndtering og sikre overholdelse af gældende regler og retningslinjer.

Politikken for dataetik er tilgængelig på selskabets hjemmeside.

Leverandør Code of Conduct

Som led i arbejdet med etisk forretningsførelse har selskabet indført en Leverandør Code of Conduct, der tydeliggør forventningerne til leverandørernes adfærd. Selskabet accepterer ikke uetisk praksis som bestikkelse, korruption eller brud på menneskerettigheder.

Ud over at overholde lokale og nationale love kræver selskabet, at leverandører respekterer internationale principper, herunder FN's Menneskerettighedserklæring, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og ILO's grundlæggende arbejdstagerrettigheder.

Disse standarder fastlægger krav til arbejdstageres vilkår, sikkerhed og rettigheder.

Royal Arctic Line forventer, at leverandører løbende forbedrer deres praksis i tråd med selskabets Code of Conduct, så en ansvarlig og bæredygtig værdikæde understøttes.

Betalingspraksis

Royal Arctic Line forvalter sine leverandørrelationer med fokus på rettidig betaling, ensartet behandling og gennemsigtighed i hele indkøbsprocessen.

Selskabet bestræber sig på altid at betale fakturaer til tiden, forudsat at de er korrekt fremsendt og opfylder de aftalte betingelser.

Denne praksis understøtter stabile forretningsrelationer og mindsker risici i vores forsyningskæde. I 2025 har der ikke været retssager om forsinkede betalinger.



DKK 1.000

DKK 1.000				Kriterier for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier (Gør ikke væsentlig skade)										
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Omsætning (3)	Andel af omsætning (4)	Modvirkning af klimaeændringer (5)	Tilpasning til klimaeændringer (6)	Vand (7)	Forurening (8)	Cirkulær økonomi (9)	Biodiversitet og økosystemer (10)	Modvirkning af klimaeændringer (5)	Tilpasning til klimaeændringer (6)	Vand (7)	Forurening (8)	Cirkulær økonomi (9)	Biodiversitet og økosystemer (10)	Minimumsgarantier (17)	Andel af taksonomi-tilpasset (A.1.) eller taksonomi-egnet (A.2.) omsætning, år N-1 (18)	Kategori (muliggørende aktivitet) (19)	Kategori (overgangsskivitet) (21)	
		DKK	%	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y; N; N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T	
A. Taksonomi-egnede aktiviteter			95 %																	
A.1. Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (taksonomi-tilpassede)																				
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7	0	0 %	N	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	%	%	%	%	Y	%			
Sø- og kysttransport af gods, fartøjer til havneoperationer og hjælpevirksomhed	CCM 6.10	0	0 %	N	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N	N	N	N	N	N	Y	%		T	
Omsætning fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (taksonomi-tilpassede) (A.1)		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	N	N	N	N	N	N	Y	0 %			
Heraf muliggørende		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	-	-	-	-	-	-	%			
Heraf overgangsaktiviteter		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	-	-	-	-	-	-	%			
A.2 Taksonomi-egnede, men ikke miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (ikke Taksonomi-tilpassede aktiviteter)																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL									%		
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7	11.068	1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									%		
Sø- og kysttransport af gods, fartøjer til havneoperationer og hjælpevirksomhed	CCM 6.10	1.135.816	94 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									%		
Omsætning fra taksonomi-egnede, men ikke miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (ikke taksonomi-tilpassede aktiviteter) (A.2)		1.146.884	95 %																	
Omsætning fra taksonomi-egnede aktiviteter (A.1 + A.2)		1.146.884	95 %																	
B. Ikke-taksonomi-egnede aktiviteter																				
Omsætning fra ikke-taksonomi-egnede aktiviteter		60.904	5 %																	
Total		1.207.788	100 %																	

[illegible]

EU Taksonomi

Royal Arctic Line arbejder med at dokumentere og synliggøre selskabets bidrag til den grønne omstilling i overensstemmelse med EU's taksonomiregler. Taksonomien fastsætter fælles europæiske kriterier for, hvornår økonomiske aktiviteter kan betragtes som miljømæssigt bæredygtige, og skaber dermed et ensartet grundlag for rapportering og sammenlignelighed på tværs af virksomheder og sektorer.

Som central aktør inden for søtransport og logistik i Nordatlanten har Royal Arctic Line aktiviteter, der falder ind under flere af taksonomiens kategorier. Selskabet har i 2025 foretaget vurderinger af, hvilke dele af forretningen der er omfattet af reglerne, og i hvilket omfang aktiviteterne lever op til kravene for at kunne klassificeres som bæredygtige.

Rapporteringen viser, at en væsentlig del af virksomhedens omsætning og investeringer relaterer sig til aktiviteter, der er omfattet af taksonomien. Andelen, der fuldt ud opfylder kravene til at være taksonomitilpasset, er fortsat under udvikling. Dette afspejler, at omstillingen af flåde, drift og værdikæde er en flerårig proces, hvor investeringer i nye løsninger og teknologier gradvist implementeres.



5-årstabel

Royal Arctic Line's GHG emissions in 2025	2025	2024	2023	2022	2021
Scope 1					
Bruttodrivhusgasemissioner scope 1 (tCO ₂ eq)	71.476	83.625	92.182	N/A	N/A
% af Scope 1-drivhusgasemissioner fra regulerede emissionshandelssystemer	39 %	34 %	31 %	N/A	N/A
Scope 2					
Lokalitetsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO ₂ eq)	664	708	946	1.241	N/A
Markedsbaserede bruttodrivhusgasemissioner scope 2 (tCO ₂ eq)	664	708	946	1.241	N/A
Scope 3					
Samlede indirekte bruttodrivhusgasemissioner (scope 3) (tCO₂eq)	73.029	62.421	N/A	N/A	N/A
1. Indkøbte varer og tjenester	18.012	15.993	N/A	N/A	N/A
2. Kapitalgoder	87	79	N/A	N/A	N/A
3. Affald dannet under driften	78	46	N/A	N/A	N/A
4. Forarbejdning af solgte produkter	16	10	N/A	N/A	N/A
5. Nedstrøms transport	-	9	N/A	N/A	N/A
6. Opstrøms leasede aktiver	360	786	N/A	N/A	N/A
7. Opstrømstransport og distribution	52.505	43.961	N/A	N/A	N/A
8. Forretningsrejser	1.825	1.537	N/A	N/A	N/A
9. Pending for ansatte	145	N/A	N/A	N/A	N/A
Samlede GHG emissions					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) (tCO ₂ eq)	145.169	146.755	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) (tCO ₂ eq)	145.169	146.755	N/A	N/A	N/A
Drivhusgasintensitet pr. nettoindtægt					
Samlede drivhusgasemissioner (lokalitetsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO ₂ eq/monetær enhed)	0,1202	0,1301	N/A	N/A	N/A
Samlede drivhusgasemissioner (markedsbaserede) pr. nettoindtægt (tCO ₂ eq/monetær enhed)	0,1202	0,1301	N/A	N/A	N/A

Royal Arctic Line's GHG emissions in 2025	2025	2024	2023	2022	2021
1. Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
2. Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
3. Brændstofforbrug fra naturgas (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
4. Brændstofforbrug fra andre fossile kilder (MWh)	203.044	295.270	N/A	N/A	N/A
5. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra fossile kilder (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
6. Samlet fossilt energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 1 til 5)	203.044	295.270	N/A	N/A	N/A
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	96 %	97 %	N/A	N/A	N/A
7. Forbrug af nukleare kilder (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
Andel af forbrug fra nukleare kilder i det samlede energiforbrug (%)	-	-	N/A	N/A	N/A
8. Brændstofforbrug til vedvarende energikilder, herunder biomasse (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
9. Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder (MWh)	8.675	8.405	N/A	N/A	N/A
10. Forbruget af egenproduceret vedvarende energi, der ikke er brændsel (MWh)	-	-	N/A	N/A	N/A
11. Samlet forbrug af vedvarende energi (MWh) (beregnet som summen af linje 8 til 10)	8.675	8.405	N/A	N/A	N/A
Vedvarende kilders andel af det samlede energiforbrug (%)	4 %	3 %	N/A	N/A	N/A
Samlet energiforbrug (MWh) (beregnet som summen af linje 6 og 11)	211.719	303.675	N/A	N/A	N/A
Energiintensitet pr. nettoindtægt (MWh/monetær enhed)	0,175	0,269	N/A	N/A	N/A

5-årstabel

Social Performance	Enhed	2025	2024	2023	2022	2021
Arbejdsstyrken						
Fuldtidsarbejdsstyrke	Antal	753	735	742	787	900
Elever	Antal	71	60	51	42	55
Diversitet						
Antal direktionsmedlemmer	Antal	3	3	7	7	3
Kønsdiversitet i direktionen	%	33	33	50	43	33
Målsætning for direktionens kønsdiversitet	%	33	40	40	N/A	N/A
Antal personer i det øvrige ledelsesniveau	Antal	5	5	N/A	N/A	N/A
Kønsdiversitet i det øvrige ledelsesniveau	%	20	20	N/A	N/A	33
Målsætning for kønsdiversitet i det øvrige ledelsesniveau	%	40	N/A	N/A	N/A	N/A
Årstal for opfyldelse af måltal	År	2027	N/A	N/A	N/A	N/A
Kønsdiversitet for funktionærer	%	32	32	22	33	N/A
Lønforstel mellem køn	Forholdstal	1,05	1,03	1	1	N/A
Medarbejderomsætningshastighed						
Medarbejderomsætningshastighed funktionæransatte	%	12	18	7	14	N/A
Medarbejderomsætningshastighed maritime ansatte	%	23	20	26	N/A	N/A
Sundhed og Sikkerhed						
Nearmisses på skibe	Antal	104	96	93	98	110
Nearmisses på havne	Antal	17	29	26	7	10
Lost-time Accidents Frequency på skibe	Frekvens	1,15	1,87	1,18	N/A	N/A
Lost-time Accidents Frequency på havne	Frekvens	15,2	N/A	N/A	N/A	N/A

Ledelse	Enhed	2025	2024	2023	2022	2021
Whistleblowersager	Antal	0	0	1	0	0
Antal generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer	Antal	6	6	6	6	6
Antal mænd	Antal	3	3	3	3	3
Antal kvinder	Antal	3	3	3	3	3
Bestyrelsens kønsdiversitet	%	50	50	50	50	50
Målsætning for bestyrelsens kønsdiversitet	%	40	40	N/A	N/A	N/A
Samlet antal bestyrelsesmedlemmer (inklusiv medarbejdervalgte)	Antal	9	9	9	9	9
Fremmødeprocent til bestyrelsesmøder	%	100	100	98	95	N/A

Anvendt regnskabspraksis for ESG-data

Miljø

Bruttodrivhusgasemissioner scope 1

– Direkte drivhusgasudledninger

Royal Arctic Lines Scope 1 CO₂e emissioner er kalkuleret baseret på forbrug af Marine Gas Oil (MGO) og Biodiesel. For MGO bruges en omregningsfaktor på 3,226 CO₂e pr. ton brændstof. For biodiesel bruges en omregningsfaktor på 0,00017 CO₂e pr. ton brændstof. Forbruget er relateret til skibe, som selskabet ejer og opererer. Chartret skibe er uden for vores direkte operationelle kontrol, og er derfor inkluderet i selskabets scope 3 opgørelse, for indirekte emission. Selskabet anvender emissionstal oplyst af Storbritanniens Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ).

Bruttodrivhusgasemissioner scope 2

– direkte udledning fra energi

Scope 2 defineres som indirekte emissioner fra Royal Arctic Line. For Scope 2 anvendes direkte emissionsdata, da disse oplysninger er tilgængelige.

Bruttodrivhusgasemissioner scope 3

– Indirekte udledninger i værdikæden

Scope 3 omfatter indirekte emissioner fra aktiviteter udført af tredjeparter. Da der ikke foreligger direkte emissionsdata for Scope 3, beregnes udledningerne i CO₂-ækvivalenter ved hjælp af en alternativ metode baseret på prisrelaterede omregningsfaktorer. Disse faktorer tager udgangspunkt i den økonomiske værdi af en aktivitet eller kilde og angiver, hvor mange drivhusgasser der udledes pr. enhed værdi. Metoden er særlig nyttig, når aktivitetsdata mangler, er usikre eller når kilderne er komplekse og vanskelige at sammenligne. Prisbaserede omregningsfaktorer kan hentes fra blandt andet GHG Protocol, nationale eller regionale myndigheder, brancheorganisationer eller livscyklusvurderinger. Det er afgørende, at de anvendte faktorer er ajourførte og afspejler gældende markedspriser og emissionsintensiteter.



Sociale forhold

Fuldtidsækvivalenter (FTE)

FTE'er opgøres for at kunne måle den fuldtidsarbejdsstyrke, der kræves for at drive virksomheden. Beregningen inkluderer det gennemsnitlige antal fuldtidsansatte, omregnede hyreansatte og timeansatte samt midlertidigt ansatte og vikarer. Dette sikrer en samlet og præcis opgørelse af arbejdsstyrken i virksomheden.

Elever

Elever opgøres som antal personer og omregnes ikke til FTE, selv når de er på skoleophold. Eleverne forbliver tilknyttet Royal Arctic Line og modtager elevløn under hele deres uddannelsesforløb.

Kønsdiversitet

Kønsdiversitet angiver andelen af kvinder i forhold til det samlede antal medarbejdere. Denne måling dækker over FTE kvinder og kvinder ansat i vikarstillinger. Direktionen omfatter personer ét ledelseslag under bestyrelsen. Det øvrige ledelsesniveau omfatter personer to ledelseslag under bestyrelsen. Vores kønsdiversitet er udregnet som et gennemsnit for året.

Lønforskelle mellem køn

Lønforskellen mellem køn beregnes ved at dividere medianlønnen for mænd med medianlønnen for kvinder. Beregningen inkluderer kun den kontraktmæssige grundløn og udelader pension samt andre ydelser. Der udregnes kun for funktionæransatte. Denne metode giver et klart billede af forskellen i grundløn mellem mænd og kvinder i organisationen.

Medarbejderomsætningshastighed

Medarbejderomsætningshastigheden beregnes ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der forlader virksomheden i en given periode, med det gennemsnitlige antal medarbejdere i samme periode. Beregningen baseres på antal funktionæransatte og maritimt ansatte. Medarbejderomsætningshastigheder medregner frivillige ansættelsesophør og ufrivillige ansættelsesophør. Fratrædelsen registreres i beregningen fra den måned, hvor medarbejderen ikke længere modtager løn. I tilfælde hvor en medarbejder fortsat har ret til lønudbetaling i en periode efter fratrædelsen, medtages vedkommende først i omsætningsberegningen, når denne periode er afsluttet. Selskabet opdeler sine beregning i hhv. medarbejdere til lands og medarbejdere til søs, da der er store forskelle i disse medarbejdergruppers arbejdsforhold.



Aldersfordeling

Vores aldersfordeling for selskabets medarbejdere er en del af vores mangfoldighedsparametre i henhold til ESRS E1 oplysningskrav S1-9. Aldersfordelingen er angivet for medarbejdere under 30 år, 30-50 år, og medarbejdere over 50 år. Aldersfordelingen er angivet som et gennemsnit for året, og beregnes som antal hoveder. Der vil derfor være forskelle mellem den samlede arbejdsstyrke i beregningen for aldersfordeling, og den samlede arbejdsstyrke i FTE.

Formler

Bestyrelsens fremmøde

$$\left(\frac{\sum (\text{antal bestyrelsesmøder, hvor man har været til stede}) \text{ pr. bestyrelsesmedlem}}{(\text{Antal bestyrelsesmøder} \times \text{antal bestyrelsesmedlemmer})} \right) \times 100 = \text{Fremmøde.}$$

Fuldtidsækvivalenter (FTE)

$$\text{Antal fuldtidsansatte} + \text{Antal vikarer} = \text{Fuldtidsækvivalenter.}$$

Kønsdiversitet

$$\left(\frac{\text{Antal FTE kvinder} + \text{Antal kvinder i vikarstillinger}}{\text{FTE} \times 100} \right) = \text{Kønsdiversitet.}$$

Lønforskelle imellem køn

$$\left(\frac{\text{Medianløn FTE mænd}}{\text{Medianløn FTE kvinder}} \right) = \text{Lønforskelle mellem køn.}$$

MOT

$$\left(\frac{\text{Frivillige ansættelsesophør funktionærer} + \text{Ufrivillige ansættelsesophør funktionærer}}{\text{Fuldtidsansatte funktionærer}} \right) = \text{MOT.}$$

Lost Time Accidents Frequency

$$\left(\frac{\text{Antal LTA'er} \times 200,000}{\text{Antal timer arbejdet til søs}} \right) = \text{LTA.}$$

Ordliste

B
Black Carbon: En type partikeludledning fra forbrænding af fossile brændstoffer, som har en opvarmende effekt på klimaet.

C
CAPEX (Capital Expenditure): Investeringer i anlægsaktiver, f.eks. nye skibe, bygninger eller udstyr.

Carbon Intensity Indicator (CII): International Maritime Organization (IMO) har pr. 1. januar 2023 indført, at alle skibe over 5000GT skal være klassificeret i kategoriseringen Carbon Intensity Indicator (CII). Målet er at give hvert skib en energiklasse på baggrund af de emissioner det enkelte skib udleder. For at kunne bevæge sig fra en gruppe til en anden skal der udarbejdes en handlingsplan, som benævnes som Ship Operational Carbon Intensity Plan (SEMP). Denne beskriver tiltag til at forbedre det enkelte skibs udledning.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD): EU's direktiv, der skærper kravene til virksomhedernes rapportering om bæredygtighed, herunder Environment, Social, Governance (ESG).

D
Dataetik: Principper og retningslinjer for ansvarlig håndtering, brug og beskyttelse af data, herunder persondata og forretningskritiske oplysninger.

Dobbelt Væsentlighedsvurdering (DVV): Handler om at vurdere både, hvordan vi påvirker omverdenen, og hvordan omverdenen påvirker os. Denne tilgang hjælper os med at identificere de vigtigste bæredygtighedsrisici og -muligheder, som bør indgå i strategiske beslutninger. Metoden er en central del af CSRD-rapporteringen.

Due diligence: Processen for at identificere, forebygge og håndtere bæredygtighedsrisici i forsyningskæden.

E
Engagementsmåling: En undersøgelse, der måler medarbejdernes tilfredshed, motivation og engagement på arbejdspladsen, ofte som grundlag for forbedringer i arbejdsmiljø og ledelse.

Europæiske Menneskerettighedskonvention (EFMK): En international konvention, der beskytter grundlæggende menneskerettigheder og frihedsrettigheder i Europa.

Konventionen sikrer bl.a. retten til liv, forbud mod tortur, ytrings- og religionsfrihed samt retten til en retfærdig rettergang. Den er bindende for de stater, der har tiltrådt den, og overholdelsen kontrolleres af Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol.

European Sustainability Reporting Standards (ESRS): EU's standarder for bæredygtighedsrapportering under CSRD.

Eksponeringstimer: Det samlede antal arbejdstimer, hvor medarbejdere eller besætningsmedlemmer har været udsat for potentielle arbejdsmiljørisici i en given periode.

F
Feederskibe: Mindre skibe, der transporterer gods mellem større havne og mindre terminaler.

FN's Menneskerettighedserklæring: Et internationalt dokument, der fastsætter grundlæggende rettigheder og friheder for alle mennesker, herunder lighed, frihed og beskyttelse mod diskrimination.

Fuel EU Maritime: Fuel EU Maritime er den seneste EU-forordning rettet mod den maritime sektor, som trådte i kraft den 1. januar 2025. Den er en del af EU's bredere "Fit for 55"-lovgivningspakke, som har til formål at reducere nettodrivhusgasser. emissioner med mindst 55 % i 2030 sammenlignet med 1990-niveauer og opnå klimaneutralitet i 2050. Brændstof EU Maritime er designet til at tilskynde til optagelsen af alternative brændstoffer med lavere kulstofindhold i skibe ved at straffe brugen af de fleste konventionelle fossilbaserede skibsbrændstoffer.

Fuldtidsækvivalenter: En standardiseret måleenhed, der angiver, hvor mange fuldtidsansatte en virksomhed har. Fuldtidsækvivalenter bruges til at sammenligne arbejdsstyrkens størrelse på tværs af virksomheder og perioder.

G
General Data Protection Regulation (GDPR): EU's lovgivning om beskyttelse af persondata og privatliv.

H
Heavy Fuel: En generel betegnelse for tungt brændstof, typisk HFO.

HFO (Heavy Fuel Oil): En tung bunkerolie, der bruges som brændstof i skibsfarten, men som har et højt svovlindhold.

I
ILO's Konventioner om grundlæggende arbejdstagerrettigheder: Internationale standarder fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO), der beskytter arbejdstagerrettigheder, herunder retten til organisering, forbud mod tvangsarbejde og børnearbejde samt ligebehandling.

International Maritime Organization (IMO): International Maritime Organization (IMO) er FN's specialiserede agentur med ansvar for skibsfarts sikkerhed og forebyggelse af hav- og atmosfærisk forurening fra skibe. IMO's arbejde understøtter FN's SDG'er.

K
Klagemekanisme: En formel procedure, hvor medarbejdere kan rapportere krænkelse eller uretfærdig behandling.

L
Leverandør Code of Conduct: Et sæt etiske retningslinjer, som leverandører forventes at følge, typisk inden for menneskerettigheder, arbejdsvilkår, miljøhensyn og antikorrupition.

Lost-time Accidents (LTA): LTA på skibe er en kritisk sikkerhedsmåling, der defineres som en ulykke, der har medført uarbejdsdygtighed i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

Lost-Time Accidents: Arbejdsulykker, der medfører fravær fra arbejdet ud over ulykkesdagen.

Lost-Time Accidents Frequency (LTAF): LTAF er en frekvens af vores lost-time accidents, målt per 200.000 arbejdstimer.

M
Marine Gas Oil (MGO): En lettere og renere type brændstof til skibe med lavere svovlindhold end HFO.

Medarbejderomsætningshastighed: En indikator for, hvor mange medarbejdere der forlader virksomheden i en given periode.

MTU (Medarbejdertrivselsundersøgelse): En systematisk spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejdere, der bruges til at måle trivsel, engagement, arbejdsmiljø og ledelseskvalitet. Resultaterne anvendes som ledelsesværktøj til at identificere styrker og forbedringsområder samt til at iværksætte målrettede indsatser for at forbedre arbejdspladsen.

N
Naalakkersuisut: Grønlands regering.

Nearmisses: Hændelser uden personskade eller materiel skade, som under andre omstændigheder kunne have medført en ulykke, og som bruges til forebyggelse og læring.

NOx (Kvælstofoxider): Udstødningsgasser fra forbrænding, som bidrager til luftforurening og syreregn.

O
Open Loop-Scrubber: En teknologi installeret på skibe for at reducere svovludledninger ved at rense røggassen.

Operational Expenditure (OPEX): De løbende driftsomkostninger såsom brændstof, vedligeholdelse og bemanning.

P
PULS-måling: En mindre trivselsundersøgelse der foretages med et to-årigt interval. Selskabet kører større trivselsmåling hvert 2. år, og PULS-måling hvert 2. år. Dette er med til at give os et kontinuerligt indblik i vores medarbejderes trivsel.

S
Slow Steaming: Sejlads med reduceret hastighed for at mindske brændstofforbrug, CO₂-udledning og driftsomkostninger.

SOx (Svovloxider): Forurenende gasser, der dannes ved forbrænding af fossile brændstoffer.



ÅRSREGNSKAB 2025



LIEBHERR

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 for Royal Arctic Line A/S. Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

Årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af selskabets og koncernens aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af selskabets og koncernens pengestrømme for 2025.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Nuuk, den 10. marts 2026

Royal Arctic Lines ledelse



Niels Clemensen
Administrerende direktør



Aviâja Lyberth Lennert
Vicedirektør

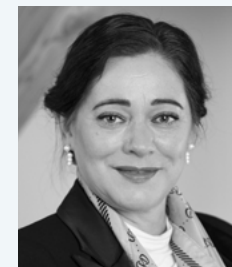


Jørgen Aqe Møller
Økonomidirektør

Royal Arctic Lines bestyrelse



Inooraq Brandt
Bestyrelsesleder



Jóhanna á Bergi
Vicebestyrelsesleder



Barbara Agersnap



Flemming Drechsel



Minannguaq
Hilda Zeeb



Tommy Ege Kristensen

Royal Arctic Lines medarbejdervalgte medlemmer



Eydun Simonsen



Laust Lindskov
Vestergaard



Tina Lange Olsen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til kapitalejerne i Royal Arctic Line A/S

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Royal Arctic Line A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som selskabet, samt pengestrømsopgørelse for selskabet og koncernen ("regnskabet").

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af regnskabet". Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisors etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Grønland, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om regnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af regnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med regnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven som gældende i Grønland.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav som gældende i Grønland. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Ledelsens ansvar for regnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven som gældende i Grønland. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et regnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af regnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere koncernen eller selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af regnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af regnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Grønland, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.

- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Planlægger og udfører vi koncernrevisionen for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne i koncernen som grundlag for at udforme en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde til brug for koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Hellerup, den 10. marts 2026
PricewaterhouseCoopers
 Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
 CVR-nr. 33 77 12 31

Thomas Wraae Holm
 Statsautoriseret revisor
 Mne30141

Nuuk, den 10. marts 2026
Grønlands Revision
 Godkendt revisionspartnerskab
 CVR-nr. 46 20 15 15

Per Jansen
 Statsautoriseret revisor
 Mne21323



Resultatopgørelse 2025

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
1	Nettoomsætning	1.204.927	1.229.263	1.146.884	1.185.497
2	Andre driftsindtægter	37.862	18.019	60.904	41.223
	Samlede indtægter	1.242.789	1.247.282	1.207.788	1.226.720
3	Fragtrelaterede omkostninger	(157.745)	(162.850)	(153.172)	(158.605)
4	Andre eksterne omkostninger	(561.390)	(575.080)	(542.242)	(556.725)
	Bruttofortjeneste	523.654	509.352	512.374	511.390
5	Personaleomkostninger	(374.211)	(380.274)	(370.824)	(374.489)
6	Af- og nedskrivninger af anlægsaktiver	(114.849)	(103.834)	(109.401)	(98.127)
	Driftsresultat	34.594	25.244	32.149	38.774
13	Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	0	0	1.835	(9.974)
13	Indtægter af kapitalinteresser	250	235	250	235
7	Andre finansielle indtægter	12.309	17.348	12.291	17.309
8	Øvrige finansielle omkostninger	(32.073)	(36.775)	(32.057)	(36.972)
	Resultat før skat	15.080	6.052	14.468	9.372
9	Skat af årets resultat	(4.219)	1.042	(3.607)	(2.278)
10	Årets Resultat	10.861	7.094	10.861	7.094

Aktiver pr. 31. december

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
	Software	4.890	6.558	2.911	4.204
	Udledningskvoter	10.556	6.928	10.556	6.928
	Udviklingsprojekter	18.432	705	18.432	486
11	Immaterielle anlægsaktiver i alt	33.878	14.191	31.899	11.618
	Skibe	900.772	949.261	894.479	938.899
	Bygninger	40.074	45.973	40.074	45.973
	Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	106.045	114.151	106.045	114.151
	Anlæg under opførelse	10.110	4.594	9.568	4.594
12	Materielle anlægsaktiver i alt	1.057.001	1.113.979	1.050.166	1.103.617
	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	0	0	19.140	17.305
	Kapitalinteresser i associerede virksomheder	5.536	5.286	5.536	5.286
	Andre værdipapirer og kapitalandele	1.006	1.009	1.006	1.009
13	Finansielle anlægsaktiver i alt	6.542	6.295	25.682	23.600
	Anlægsaktiver i alt	1.097.421	1.134.465	1.107.747	1.138.835
	Driftsbeholdninger	13.060	8.624	12.402	7.686
	Varebeholdninger i alt	13.060	8.624	12.402	7.686
	Tilgodehavender fra salg	102.028	107.855	100.970	106.929
	Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	0	0	2.369	2.164
14	Andre tilgodehavender	25.375	19.550	25.352	19.211
15	Periodeafgrænsningsposter	4.786	4.830	4.563	3.984
	Tilgodehavender i alt	132.189	132.235	133.254	132.288
	Likvider beholdninger	104.164	127.826	82.259	116.953
	Omsætningsaktiver i alt	249.413	268.685	227.915	256.927
	Aktiver i alt	1.346.834	1.403.150	1.335.662	1.395.762

Passiver pr. 31. december

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
16	Aktiekapital	120.000	120.000	120.000	120.000
	Reserve for sikringstransaktioner	10.054	10.588	10.054	10.588
	Reserve for netto opskrivning af kapitalandele:				
	– tilknyttede virksomheder	0	0	14.140	12.305
	– Associerede virksomheder	2.039	1.789	2.039	1.789
	Øvrige lovpligtige reserver:				
	Reserve for udviklingsomkostninger, netto	0	0	13.824	357
	Overført resultat	516.313	505.702	488.349	493.040
	Forslag til udbytte	0	0	0	0
	Egenkapital i alt	648.406	638.079	648.406	638.079
9	Udskudt skat	23.815	19.774	25.847	22.418
	Andre hensatte forpligtigelser	1.238	552	1.238	552
	Hensatte forpligtigelser i alt	25.053	20.326	27.085	22.970
	Pantegæld i skibe	415.948	478.865	415.948	478.865
	Prioritetsgæld	567	567	567	567
	Leasinggæld	20.989	27.100	20.989	27.100
17	Langfristede gældsforpligtelser i alt	437.504	506.532	437.504	506.532
17	Næste års afdrag på langfristede gældsforpligtelser	70.984	71.114	70.984	71.114
	Leverandørgæld	49.185	56.236	47.649	54.099
	Gæld til tilknyttede selskaber	0	0	7	19
18	Anden gæld	99.506	92.891	87.831	84.977
	Forudfaktureret omsætning	16.196	10.453	16.196	10.453
	Periodeafgrænsningsposter	0	7.519	0	7.519
	Kortfristede gældsforpligtelser i alt	235.871	238.213	222.667	228.181
	Gældsforpligtelser i alt	673.375	744.745	660.171	734.713
	Passiver i alt	1.346.834	1.403.150	1.335.662	1.395.762

23 Pantsætninger og sikkerhedsstillelser

24 Leasing- og lejeforpligtelser

Egenkapitalopgørelse

DKK 1.000	Aktiekapital	Reserve for sikrings-transaktioner	Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele	Reserve for udviklings-omkostninger, netto	Forslag til udbytte	Overført overskud	Egenkapital i alt
Royal Arctic koncernen							
Egenkapital 1. januar 2025	120.000	10.588	1.789	0	0	505.702	638.079
Årets resultat			250	0	0	10.611	10.861
Regulering af afledte instrumenter, netto		(534)					(534)
Egenkapital 31. december 2025	120.000	10.054	2.039	0	0	516.313	648.406
Egenkapital 1. januar 2024							
Egenkapital 1. januar 2024	120.000	11.982	1.554	0	0	498.843	632.379
Årets resultat			235			6.859	7.094
Regulering af afledte instrumenter, netto							0
Overførsel af reguleringer i tidligere år		(1.394)				0	(1.394)
Egenkapital 31. december 2024	120.000	10.588	1.789	0	0	505.702	638.079
Royal Arctic Line A/S							
Egenkapital 1. januar 2025	120.000	10.588	14.094	357	0	493.040	638.079
Årets resultat			2.085	13.467	0	(4.691)	10.861
Regulering af afledte instrumenter, netto		(534)					(534)
Egenkapital 31. december 2025	120.000	10.054	16.179	13.824	0	488.349	648.406
Egenkapital 1. januar 2024							
Egenkapital 1. januar 2024	120.000	11.982	23.833	78	0	476.486	632.379
Årets resultat			(9.739)	279		16.554	7.094
Regulering af afledte instrumenter, netto							0
Overførsel af reguleringer i tidligere år		(1.394)					(1.394)
Egenkapital 31. december 2024	120.000	10.588	14.094	357	0	493.040	638.079

Pengestrømsopgørelse

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
Pengestrømme fra driftsaktivitet					
	Driftsresultat	34.594	25.244	32.149	38.774
	Regulering af omkostninger på leasingaktiv	(7.967)	(7.811)	(7.967)	(7.811)
	Af- og nedskrivninger	114.849	103.834	109.401	98.127
	Gevinst /tab ved salg af anlægsaktiver	(5.922)	(7.065)	(5.922)	(7.065)
19	Ændring i driftskapital	10.168	(6.779)	5.704	(4.768)
	Pengestrømme fra primær drift	145.722	107.423	133.365	117.257
	Nettorentebetalinger	(15.294)	(14.965)	(15.296)	(15.201)
9	Betalt skat	0	(170)	0	67
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	130.428	92.288	118.069	102.123
Pengestrømme fra investeringsaktivitet					
11,12,20	Investeringer	(93.704)	(56.410)	(92.377)	(44.714)
	Salg af anlægsaktiver	5.542	9.491	5.542	9.491
	Køb og salg af finansielle anlægsaktiver	3	3	3	3
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	(88.159)	(46.916)	(86.832)	(35.220)
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet					
21	Årets låneoptagelse	0	0	0	0
22	Årets afdrag	(65.931)	(66.021)	(65.931)	(66.021)
10	Udbetalt udbytte	0	0	0	0
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	(65.931)	(66.021)	(65.931)	(66.021)
	Ændringer i likvider	(23.662)	(20.649)	(34.694)	882
	Likvider ved årets begyndelse	127.826	148.475	116.953	116.071
	Likvider ved årets udgang	104.164	127.826	82.259	116.953
Fordelt således:					
	Likvide midler	104.164	127.826	82.259	116.953
	I alt	104.164	127.826	82.259	116.953

Noter

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
1	Nettoomsætning				
Selskabets indtægter sammensætter sig hovedsageligt af transportydelser mellem Grønland, Island og Danmark, mellem byer i Grønland, for- og eftertransport, stevedoreydelser og andre ydelser i naturlig forlængelse heraf. Omsætningen er opdelt i indtægterne fra den koncessionerede søtransport samt øvrige ikke-koncessionerede indtægter.					
Indeholdt i nettoomsætning er indtægter ved kystsejlads					
		60.708	46.367		
Nettoomsætningen kan specificeres således:					
	Koncessionerede fragtindtægter	1.001.059	1.013.333	992.634	1.005.005
	ikke-koncessionerede indtægter	203.868	215.930	154.250	180.492
	Nettoomsætning i alt	1.204.927	1.229.263	1.146.884	1.185.497
2	Andre driftsindtægter				
Andre driftsindtægter kan specificeres således:					
	Serviceindtægt Grl Selvstyre – havnemyndighed	3.322	3.250	3.322	3.250
	Udlejning af personale til AUL	0	0	23.059	23.195
	Personale refusioner og øvrige andre indtægter	7.857	6.940	7.840	6.949
	Gevinst ved salg af anlægsaktiv	6.623	7.829	6.623	7.829
	Tilskud Grl. Selvstyre – Maniitsoq Havn	20.060	0	20.060	0
	Andre driftsindtægter i alt	37.862	18.019	60.904	41.223
3	Fragtrelaterede omkostninger				
Disse vedrører omkostninger, der direkte medgår til opnåelse af indtægter, og vedrører primært omkostninger til for- og eftertransport.					
4	Andre eksterne omkostninger				
	Skibe	334.772	345.313	317.847	329.587
	Terminaler	104.574	104.508	104.567	104.502
	Containerdrift	65.766	63.765	65.766	63.765
	Salg og administration	55.634	61.494	54.062	58.871
	Andre driftsomkostninger	644	0	0	0
	Andre eksterne omkostninger i alt	561.390	575.080	542.242	556.725

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
5	Personaleomkostninger				
	Personaleomkostningerne kan specificeres således:				
	Lønninger og gager	326.804	326.205	323.877	321.060
	Pensionsbidrag	37.273	44.595	36.993	44.200
	Sociale omkostninger	6.305	5.733	6.277	5.718
	Andre personaleomkostninger	3.829	3.741	3.677	3.511
	Personaleomkostninger i alt	374.211	380.274	370.824	374.489
	Direktion				
	Vederlag	6.643	8.250	6.643	8.250
	Bonus	0	1.342	0	1.342
	Bestyrelse	1.590	1.536	1.590	1.536
	Vederlag i alt	8.233	11.128	8.233	11.128
		Vederlag 2025			
	Niels Clemensen	3.431			
Aviåja Lyberth Lennert	1.605				
Jørgen Aqe Møller	1.607				
	6.643				
Direktionen består af tre medlemmer efter at bestyrelsen besluttede at nedbringe antallet af direktionsmedlemmer pr. 1. juni 2024.					
Direktionen har i 2025 ikke haft firmabil stillet til rådighed. To medlemmer bor i egen bolig og et medlem bor i personalebolig.					
Direktionen har 12 måneders opsigelse fra selskabet og egen opsigelse på 6 måneder.					
Gennemsnitligt antal heltidsansatte		753	735	749	730
Heraf er der ved årets udgang i Royal Arctic Line A/S ansat følgende medarbejdere som er udlejet til Arctic Umiaq Line A/S				44	44

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
6	Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver				
	Skibe	85.276	72.915	81.207	67.946
	Bygninger	5.761	6.296	5.761	6.296
	Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar	19.966	20.675	19.966	20.675
	Software	3.846	3.948	2.467	3.210
	Af- og nedskrivninger i alt	114.849	103.834	109.401	98.127
7	Finansielle indtægter				
	Urealiserede valuta kursgevinster vedr. langfristede gældsforpligtelser	479	372	479	372
	Renteindtægter bank	9.012	15.708	9.004	15.676
	Andre finansielle indtægter	2.818	1.268	2.808	1.261
	Finansielle indtægter i alt	12.309	17.348	12.291	17.309
8	Øvrige finansielle omkostninger				
	Urealiserede valuta kurstab vedr. langfristede gældsforpligtelser	4.700	1.524	4.700	1.524
	Renteomkostninger bank	20.835	27.620	20.835	27.620
	Andre finansielle omkostninger	6.538	7.631	6.492	7.570
	Andre finansielle omkostninger fra tilknyttede virksomheder	0	0	30	258
	Finansielle omkostninger i alt	32.073	36.775	32.057	36.972
	Herudover er omkostninger til finansiering vedrørende nybygning af skibe indregnet i balancen	16.395	18.686	16.395	18.686

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
9	Skat af årets resultat				
Skat af årets resultat sammensætter sig således:					
Aktuel skat, Grønland		0	0	0	0
Udskudt skat, Grønland		(4.229)	977	(3.617)	(2.343)
Regulering vedr. tidligere år, Grønland		10	65	10	65
Tilknyttede virksomheder					
Aktuel skat, Grønland		0	0	0	0
Skat af årets resultat		(4.219)	1.042	(3.607)	(2.278)
Indkomstskat		0	(170)	0	67
Betalt skat i alt		0	(170)	0	67
Hensættelse primo		19.774	21.224	22.418	20.548
Regulering vedr. tidligere år		(10)	(8)	(10)	(8)
Regulering vedr. egenkapital		(178)	(465)	(178)	(465)
Årets ændring		4.229	(977)	3.617	2.343
Hensættelse ultimo		23.815	19.774	25.847	22.418
Udskudt skat hviler på følgende poster:					
Immaterielle anlægsaktiver		1.223	1.639	728	1.051
Materielle anlægsaktiver		28.355	26.789	30.301	28.128
Finansielle anlægsaktiver		4.045	3.527	4.045	3.527
Omsætningsaktiver		160	(488)	160	(488)
Langfristede gældsforpligtelser		(5.092)	(6.480)	(5.092)	(6.480)
Kortfristede gældsforpligtelser		(3.985)	(3.182)	(3.985)	(3.182)
Fremført underskud til senere indkomstår		(581)	(1.893)	0	0
Øvrige		(310)	(138)	(310)	(138)
I alt		23.815	19.774	25.847	22.418
10	Forslag til resultatdisponering				
Foreslået udbytte for regnskabsåret				0	0
Henlagt til reserve for nettoopskrivning af kapitalandele				2.085	(9.739)
Reserve for udviklingsomkostninger				13.467	279
Overførsel til næste år				(4.691)	16.554
I alt				10.861	7.094

11 Immaterielle anlægsaktiver

DKK 1.000	Koncern			
	Immaterielle anlægsaktiver			
	Software	Udledningskvoter	Udviklingsprojekter	Total
Kostpris				
Kostpris primo	57.894	6.928	705	65.527
Tilgang i året	785	13.017	19.120	32.922
Afgang i året	(10.271)	(9.389)	0	(19.660)
Overførsler	1.393	0	(1.393)	0
Kostpris ultimo	49.801	10.556	18.432	78.789
Af- og nedskrivninger				
Af- og nedskrivninger primo	(51.336)	0	0	(51.336)
Årets afskrivninger	(3.846)	0	0	(3.846)
Af- og nedskrivninger på afgang i året	10.271	0	0	10.271
Af- og nedskrivninger ultimo	(44.911)	0	0	(44.911)
Bogført værdi 31.12.2025	4.890	10.556	18.432	33.878
Bogført værdi 31.12.2024	6.558	6.928	705	14.191

Moderselskab			
Immaterielle anlægsaktiver			
Software	Udledningskvoter	Udviklingsprojekter	Total
54.802	6.928	486	62.216
0	13.017	19.120	32.137
(10.271)	(9.389)	0	(19.660)
1.174	0	(1.174)	0
45.705	10.556	18.432	74.693
(50.598)	0	0	(50.598)
(2.467)	0	0	(2.467)
10.271	0	0	10.271
(42.794)	0	0	(42.794)
2.911	10.556	18.432	31.899
4.204	6.928	486	11.618

12 Materielle anlægsaktiver

DKK 1.000					
Koncern					
Materielle anlægsaktiver					
	Skibe	Bygning	Andet driftsmateriel	Anlæg under opførelse	Total
Kostpris					
Kostpris primo	1.466.752	172.408	365.575	4.594	2.009.329
Tilgang i året	0	0	5	60.777	60.782
Afgange i året	0	(10.778)	(20.203)	0	(30.981)
Overførsler	36.787	6.147	12.327	(55.261)	0
Kostpris ultimo	1.503.539	167.777	357.704	10.110	2.039.130
Af- og nedskrivninger					
Af- og nedskrivninger primo	(517.491)	(126.435)	(251.424)	0	(895.350)
Årets afskrivninger	(85.276)	(5.761)	(19.966)	0	(111.003)
Afskrivninger tilbageført fra tidligere år	0	4.493	19.731	0	24.224
Af- og nedskrivninger ultimo	(602.767)	(127.703)	(251.659)	0	(982.129)
Bogført værdi 31.12.2025	900.772	40.074	106.045	10.110	1.057.001
Heraf finansielt leasede aktiver			26.773		
Bogført værdi 31.12.2024	949.261	45.973	114.151	4.594	1.113.979
Heraf finansielt leasede aktiver 31.12.2024			26.463		

Pantsætninger, se note 23

Moderselskab					
Materielle anlægsaktiver					
	Skibe	Bygning	Andet driftsmateriel	Anlæg under opførelse	Total
	1.440.392	172.408	365.575	4.594	1.982.969
	0	0	5	60.235	60.240
	0	(10.778)	(20.203)	0	(30.981)
	36.787	6.147	12.327	(55.261)	0
	1.477.179	167.777	357.704	9.568	2.012.228
	(501.493)	(126.435)	(251.424)	0	(879.352)
	(81.207)	(5.761)	(19.966)	0	(106.934)
	0	4.493	19.731	0	24.224
	(582.700)	(127.703)	(251.659)	0	(962.062)
	894.479	40.074	106.045	9.568	1.050.166
			26.773		
	938.899	45.973	114.151	4.594	1.103.617
			26.463		

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
13	Finansielle anlægsaktiver				
	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder				
	Kostpris				
	Kostpris primo			5.000	5.000
	Tilgang i året			0	0
	Afgang i året			0	0
	Kostpris ultimo			5.000	5.000
	Op- og nedskrivninger				
	Op- og nedskrivninger primo			12.305	22.279
	Afgang i året			0	0
	Andel af årets resultat			1.835	(9.974)
	Udbetalt udbytte			0	0
	Op- og nedskrivninger ultimo			14.140	12.305
	Bogført værdi ultimo			19.140	17.305
	Navn	Hjemsted		Selskabs kapital (1.000)	Stemme- og ejerprocent
	Arctic Umiaq Line A/S	Nuuk, Grønland		2.000	100 %

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
13	Finansielle anlægsaktiver – fortsat				
	Kapitalinteresser i associerede virksomheder				
	Kostpris				
	Kostpris primo	3.497	3.497	3.497	3.497
	Tilgang i året	0	0	0	0
	Afgang i året	0	0	0	0
	Kostpris ultimo	3.497	3.497	3.497	3.497
	Op- og nedskrivninger				
	Op- og nedskrivninger primo	1.789	1.554	1.789	1.554
	Andel af årets resultat	250	235	250	235
	Udbetalt udbytte	0	0	0	0
	Op- og nedskrivninger ultimo	2.039	1.789	2.039	1.789
	Bogført værdi ultimo	5.536	5.286	5.536	5.286
				Selskabs kapital	Stemme- og ejerprocent
	Navn				
	Hjemsted				
	Ejendomsselskabet Suliffik A/S			11.000	30 %
	Værdipapirer				
	Kostpris				
	Kostpris primo	1.009	1.012	1.009	1.012
	Tilgang i året	0	0	0	0
	Afgang i året	(3)	(3)	(3)	(3)
	Kostpris ultimo	1.006	1.009	1.006	1.009
	Bogført værdi ultimo	1.006	1.009	1.006	1.009
	Finansielle anlægsaktiver i alt	6.542	6.295	25.682	23.600

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
14 Andre tilgodehavender					
I regnskabsposten andre tilgodehavender indgår finansielle instrumenter.					
Der er indgået én valutaswap, hvor formålet er kurssikring af et EUR lån (hovedstol EUR 24 millioner) i forhold til DKK samt to rente swaps til fastlåsning af renten på 2 lån i DKK. (hovedstol DKK 258 millioner kr.) Markedsværdiopgørelsen på sikringsinstrumenterne er pr. 31.12 på DKK 13.4 millioner kr. og er indgået med Jyske Bank med udløb i hhv. 2032 og 2035.					
Markedsværdiopgørelsen korrigeres løbende for egen kreditværdigheds påvirkning af markedsværdien.					
Der er ikke foretaget en korrektion i indeværende regnskabsår da markedsværdien er positiv i selskabets favør og modpartsrisikoen på Jyske Bank vurderes på et lavt niveau.					
15 Periodeafgrænsningsposter					
Periodeafgrænsningsposter udgøres af forudbetalte omkostninger vedrørende husleje, forsikringspræmier, IT licenser, abonnementer og renter					
16 Aktiekapital					
Aktiekapitalen er ikke opdelt i klasser.					
Aktiekapitalen består af én aktie á DKK 80 millioner og én aktie á DKK 40 millioner.					
Aktiekapitalen er ikke ændret de seneste fem år.					
17 Langfristede gældsforpligtelser					
Den langfristede gældsforpligtelse forfalder således:					
Kortfristet del af pantegæld i skibe		65.592	65.542	65.592	65.542
Kortfristet del af leasinggæld		5.392	5.572	5.392	5.572
Kortfristet del i alt		70.984	71.114	70.984	71.114
Langfristet del i alt		437.504	506.532	437.504	506.532
Bogført værdi i alt		508.488	577.646	508.488	577.646
Efter mere end 5 år forfalder (amortiseret kostpris)					
Pantegæld i skibe		165.516	211.816	165.516	211.816
Leasinggæld		1.032	1.308	1.032	1.308
Prioritetsgæld		567	567	567	567
Amortiseret kostpris i alt		167.115	213.691	167.115	213.691

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
18 Anden gæld					
Skyldige poster vedrørende løn og hyre indgår med		61.823	68.632	57.991	64.299
Endvidere indgår der skyldige omkostninger med		37.683	24.259	29.840	20.678
Anden gæld i alt		99.506	92.891	87.831	84.977
19 Ændring i driftskapital					
Forskydning i tilgodehavender		(444)	(1.441)	(1.453)	(981)
Forskydning i driftsbeholdninger		(4.436)	7.291	(4.716)	7.101
Forskydning i garantforpligtelser		686	(630)	686	(630)
Forskydning i leverandørgæld		(7.051)	(3.671)	(6.462)	(4.580)
Værdireguleringer vedrørende finansielle instrumenter		(712)	(1.859)	(712)	(1.859)
Forskydning i anden gæld m.v.		22.125	(6.469)	18.361	(3.819)
Ændring i driftskapital i alt		10.168	(6.779)	5.704	(4.768)
20 Investeringer					
Investering i immaterielle anlæg		32.922	11.862	32.137	10.132
Investering i skibe		36.787	34.290	36.787	22.330
Investering i bygninger		6.147	3.131	6.147	3.131
Investering i andre anlægsaktiver		12.332	7.365	12.332	7.365
Forskydning i anlæg under opførelse		5.516	(238)	4.974	1.756
Investeringer i alt		93.704	56.410	92.377	44.714
21 Årets låneoptagelse					
Låneoptagelse, leasing		0	0	0	0
Årets låneoptagelse i alt		0	0	0	0
22 Årets afdrag					
Årets afdrag, pantegæld i skibe		65.556	65.533	65.556	65.533
Årets afdrag, leasing		375	488	375	488
Årets afdrag i alt		65.931	66.021	65.931	66.021

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
23	Pantsætninger og sikkerhedsstillelser				
	Pantebrevenes nominelle værdi på skibe udgør:	1.312.999	1.311.569	1.312.999	1.311.569
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte skibe udgør:	869.352	903.782	869.352	903.782
	Prioritetsgæld er sikret ved pant i ejendomme				
	Pantebrevenes nominelle værdi udgør:	50.567	50.567	50.567	50.567
	Den regnskabsmæssige værdi af pantsatte ejendomme udgør:	18.612	13.646	18.612	13.646
24	Leasing- og lejeforpligtelser				
	Ud over de balanceførte forpligtelser har selskabet følgende væsentlige forpligtelser:				
	Leje af containere med udløb i 2028 og en samlet betaling på USD 11,05 millioner svarende til TDKK 71.488: hvoraf der i 2026 forfalder USD 4,02 millioner svarende til TDKK 26.160	71.488	63.799	71.488	63.799
	Leje af containere med udløb i 2033: hvoraf der i 2026 forfalder TDKK 228	2.290	2.507	2.290	2.507
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2026:	10.223	10.039	10.223	10.039
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2027:	1.356	1.526	1.356	1.526
	Forpligtelser i henhold til lejeaftaler frem til udløb i 2028:	0	1.297	0	1.297
	Derudover er der indgået lejeaftale med Sikuki vedrørende containerterminalen i Nuuk, der løber frem til 31.12.2042. Den årlige leje udgør 49,23 millioner kr. for 2026 med en aftalt stigning på 2 % om året. Ved eventuel koncessionsophør kan aftales opsiges med 12 måneders varsel.				
	Leje af kraner fra Sikuki med udløb i 2029 og en samlet betaling på DKK 23,24 millioner: hvoraf der i 2026 forfalder TDKK 5.165	18.079	23.244	18.079	23.244
	Forpligtelser i henhold til øvrig leasing: hvoraf der i 2026 forfalder EUR 2,4 millioner svarende til TDKK 17.926 samt TDKK 212	36.648	66.796	36.648	66.796

DKK 1.000		Royal Arctic koncernen		Royal Arctic Line A/S	
		2025	2024	2025	2024
25 Honorar til generalforsamlingsvalgte revisorer					
Der er i årsrapporten udgiftsført honorar til den generalforsamlingsvalgte revisor som følger:					
Grønlands Revision					
Lovpligtig revision		440	439	360	359
Andre erklæringer		26	28	26	28
Skatterådgivning		0	42	0	42
Andre ydelser		10	169	0	95
I alt		476	678	386	524
PricewaterhouseCoopers					
Lovpligtig revision		840	980	840	980
Skatterådgivning		0	6	0	6
Andre ydelser		153	255	153	255
I alt		993	1.241	993	1.241
I alt		1.469	1.919	1.379	1.765

26 Nærtstående parter

Som nærtstående parter anses medlemmer af selskabet bestyrelse, direktion, selskabets enekaktionær Grønlands Selvstyre samt koncernens tilknyttede selskaber Arctic Umiaq Line A/S samt det associerede selskab Suliffik A/S. Væsentlige transaktioner gennemført med selskabets ejer, Grønlands Selvstyre, har grundlag i koncessionsaftalen mellem selskabet og Grønlands Selvstyre. Grønlands Selvstyre har tildelt Royal Arctic Line A/S enekoncession til al søtransport af gods til og fra Grønland og mellem de grønlandske byer og bygder. Med koncessionen følger en række forpligtelser om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningssikkerhed for alle byer på både Vest- og Østkyst.

Royal Arctic line A/S varetager efter aftale med Grønlands Selvstyre følgende services:

- Drift af Selvstyrets havneanlæg samt funktionel udøvelse af lokal havnemyndighed (serviceaftale vederlag udgør TDKK 3.322)
- Godsbefordring af Qaanaaq (serviceaftale vederlag udgør TDKK 895)
- Bygdebesejling med gods i Grønland (serviceaftale vederlag udgør TDKK 59.968)
- Godsbefordring til landbrug (serviceaftale vederlag udgør TDKK 1.227)
- Ekstraordinær godsbefordring til Maniitsoq i forbindelse med havnerenovation (serviceaftale vederlag udgør TDKK 20.060)

Transaktioner gennemført med direktion og bestyrelse består af vederlag jf. note 5.

Der har ikke været gennemført andre væsentlige transaktioner udover koncerninterne transaktioner, der elimineres ved udarbejdelsens af årsregnskabet. Alle transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår.

27 Begivenheder efter regnskabsårets afslutning

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt andre begivenheder som forrykker vurderingen af årsrapporten.

28 Ledelseshverv

Bestyrelsen og direktionens ledelseshverv :

Inooraq Brandt

Adm. Direktør i Rambøll Grønland A/S
Bestyrelsesmedlem i CSR Greenland

Flemming Drechsel

Direktør i Illuigaq ApS
Bestyrelsesformand i Kalaallit Forsikring Agentur A/S

Jóhanna á Bergi

Adm. Direktør Atlantic Airways
Bestyrelsesformand i European Regions Airline Association
Bestyrelsesmedlem i Visit Faroe Islands
Bestyrelsesmedlem i Føroyagrunnurin

Barbara Agersnap

CEO Copenhagen Malmö Port og Filialbestyrer i Copenhagen Malmö Port
Bestyrelsesmedlem i Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond
Bestyrelsesmedlem i Danske Havne
Bestyrelsesmedlem i Sveriges Hamnar

Tommy Ege Kristensen

Adm. Direktør i Cadvi ApS
Adm. Direktør i TREM ApS
Direktør og bestyrelsesmedlem i GTG Invest ApS
Bestyrelsesformand i Betoncentralen af 15/7-1976 ApS
Bestyrelsesformand, Donnas Dyreklinik
Bestyrelsesmedlem, Guide To Greenland ApS

Niels Clemensen

Bestyrelsesformand i Arctic Umiaq Line A/S

Aviäja Lyberth Lennert

Bestyrelsesmedlem i Nuup Bussii A/S
Bestyrelsesmedlem i CSR Greenland

Jørgen Aqe Møller

Ejer og direktør af Active ApS
Direktør og bestyrelsesformand i Q-Planning ApS
Bestyrelsesmedlem i Ihedge A/S
Bestyrelsesmedlem i Illuut A/S
Bestyrelsesmedlem i Siu Tsiu
Bestyrelsesmedlem i Great Greenland

Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Royal Arctic Line er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven, som er gældende i Grønland for virksomheder i regnskabsklasse D.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Årsrapporten er aflagt i DKK 1.000, hvor andet ikke er anført.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde koncernen, og aktivets værdi kan måles pålideligt. Forpligtelser indregnes i balancen, når koncernen som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå koncernen, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret. Værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser indregnes i resultatopgørelsen som finansielle indtægter eller finansielle omkostninger.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter Royal Arctic Line A/S (modervirksomheden) og tilknyttede virksomheder med igangværende kommercielle aktiviteter, som kontrolleres af modervirksomheden jfr. Koncernoversigten side 27. Kontrol opnås ved, at moderselskabet enten direkte eller indirekte ejer mere end 50 % af stemmerettighederne.

Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20 % og 50 % af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaberne for Royal Arctic Line A/S og dets tilknyttede virksomheder.

Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved dispositioner mellem de konsoliderede virksomheder, samt urealiserede interne avancer. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes tilknyttede virksomheders regnskabsposter 100 %.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder udlignes med den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders nettoaktiver på overtagelsestidspunktet opgjort til dagsværdi.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af kapitalandele

Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på afhændelses- henholdsvis afviklingstidspunktet, inklusive ikke afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Fortjeneste og tab indregnes i resultatopgørelsen under andre driftsindtægter henholdsvis andre driftsomkostninger.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs eller til de valutakurser, hvortil beløbene er sikrede. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen henholdsvis balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter klassificeres som "Andre tilgodehavender" henholdsvis "Anden gæld".

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter indregnes i resultatopgørelsen, medmindre det afledte finansielle instrument klassificeres som og opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, jf. nedenfor.

Regnskabsmæssig sikring

Ændringer i dagsværdien af finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med de ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse, som kan henføres til den risiko, der er sikret.

Ændringer i dagsværdien af finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af forventede fremtidige transaktioner, indregnes på egenkapitalen under reserve for regnskabsmæssig sikring for så vidt angår den effektive del af sikringen. Den ineffektive del indregnes i resultatopgørelsen.

Resultterer den sikrede transaktion i et aktiv eller en forpligtelse, overføres det beløb, som er udskudt under egenkapitalen, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen.

Resultterer den sikrede transaktion i en indtægt eller en omkostning, overføres det beløb, som er udskudt under egenkapitalen, fra egenkapitalen til resultatopgørelsen i den periode, hvor den sikrede transaktion indregnes. Beløbet indregnes i samme post som den sikrede transaktion.



Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Basisfragtindtægter indregnes, hvis det forventede ankomsttidspunkt til udleveringshavnen (ETA) er senest ved regnskabsårets udgang. Øvrige indtægter omfatter de i året leverede ydelser. Udgifter medtages i resultatopgørelsen i den periode, de vedrører. Olie- og valutakursstillæg indregnes med den andel, der kan henføres til perioden.

For skibe, der indgår i VSA-samarbejdet, gælder, at hvert rederi afholder omkostninger for egne skibe, og der indgår ikke omsætnings- eller overskudsdeling imellem rederierne.

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til virksomhedernes hovedaktivitet, herunder avance og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Omkostninger

På tidspunktet for, hvor fragtindtægter med videre indtægtsføres, omkostningsføres de hertil henførbare omkostninger.

Fragtrelaterede

Posten består primært af omkostninger relateret til håndtering af fragt i egne og fremmede havne samt afledte omkostninger forbundet med levering af time-charter og trawlerserviceydelser.

Skibe

Posten består primært af omkostninger til skibenes brændstofforbrug samt omkostninger til vedligeholdelse af skibene.

Terminaler

Posten består primært af ejendomsomkostninger og omkostninger til drift af terminalerne.

Containerdrift

Posten består primært af containerleje samt vedligehold og forsikring af containere samt køb af paller.

Salg og administration

Posten indeholder omkostninger ved salg, markedsføring og administration. I posten indgår desuden omkostninger til IT-drift og køb af rådgivningsydelser samt nedskrivninger af tilgodehavender indregnet under omsætningsaktiver.

Personale

Personaleomkostninger omfatter løn og gager såvel som omkostninger til social sikring, pension samt øvrige personalerelaterede omkostninger for virksomhedens medarbejdere.

Indtægter af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder

I moderselskabets resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de enkelte tilknyttede virksomheders resultat efter skat efter eliminering af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab og med fradrag eller tillæg af afskrivning på koncerngoodwill henholdsvis negativ koncerngoodwill. I koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af associerede virksomheders resultat efter skat.

Finansielle poster

Finansielle poster omfatter renteindtægter og renteomkostninger, realiserede og ikke-realiserede kursgevinster og tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, samt amortiseringstillæg vedrørende pantegæld og prioritetsgæld. For finansielle poster, der har anden termin end regnskabsåret, foretages periodisering.

Skat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og ændring af udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen tillige med eventuelle reguleringer vedrørende tidligere år.

Aktuelle skatteforpligtelser indregnes i balancen opgjort som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen. Skatteeffekten af udbytte indregnes som transaktion med ejeren direkte over egenkapitalen. Skat beregnes med 25 %.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle aktiver omfatter færdiggjorte samt erhvervede immaterielle rettigheder i form af softwarerettigheder mv., udledningskvoter (CO₂ kvoter) samt igangværende softwareudviklingsprojekter.

Udviklingsprojekter vedrørende systemer, processer mv., der er klart definerede og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og fremtidige økonomiske fordele kan påvises, og hvor det er hensigten at færdiggøre projektet og anvende det immaterielle aktiv, indregnes som immaterielle aktiver, der afskrives over den forventede brugstid.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, der direkte kan henføres til udviklingsprojekterne. Afskrivning på færdiggjorte udviklingsprojekter påbegyndes, når aktivet tages i brug.

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af af- og nedskrivninger. Afskrivning foretages lineært over 3-5 år.

Udledningskvoter i henhold til European emission trading scheme (ETS)

Selskabet er på visse ruter underlagt det europæiske ETS. Koncernen ejer CO₂-kvoter (EUA – EU allowances) med det formål at afvikle denne emissionsforpligtelse. CO₂-kvoterne klassificeres som immaterielle aktiver og måles til kostpris eller en lavere genindvindingsværdi. CO₂-kvoterne afskrives ikke, da de handles på et aktivt marked.

Der indregnes en hensættelse til emissionsforpligtelsen. Hensættelsen måles til den regnskabsmæssige værdi af CO₂-kvoter, der ejes for de korresponderende emissioner, og til prisen på balancedagen for eventuel overskydende emission, hvortil der ikke er tilkøbt kvoter.

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver måles til anskaffelsesprisen med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen, omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug samt for skibes vedkommende udgifter til klassesdokning.

Endvidere indgår udgifter til skibes ombygning i kostprisen, hvis ombygningen kan henføres til sikkerhedsmæssige, levetidsforlængende eller indtjeningsforbedrende foranstaltninger.

Renter af kapital, som i fremstillingsperioden er anvendt til forudbetaling på nybygningskontrakter, medregnes i anskaffessummen for det aktiv forudbetalingen vedrører.

Under bygninger indgår ombygningsudgifter til lejede lokaler.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet scrapværdi efter afsluttet brugstid. Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurderinger af aktivernes forventede brugstider:

- Skibe, 10 - 20 år
- Skibe – klassesdokning, 2,5 år
- Bygninger, 5 - 30 år
- Transportudstyr, havnebåde, maskiner og inventar, 3 - 10 år

Materielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, hvor genindvindingsværdien repræsenterer den højeste værdi af aktivernes kapitalværdi ved fortsat brug af aktiverne henholdsvis aktivernes dagsværdi pr. balancedagen.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af immaterielle og materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den bogførte værdi. Finansielt leasede aktiver måles og indregnes efter samme principper som materielle anlægsaktiver.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandelene i balancen måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi med tillæg eller fradrag af ikke-afskrevet positiv henholdsvis negativ koncerngoodwill og med fradrag eller tillæg af ikke-realiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til nul, og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives med moderselskabets andel af den negative indre værdi i det omfang, det vurderes uerholdeligt. Hvis den regnskabsmæssige negative indre værdi overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under hensatte forpligtelser i det omfang, modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder og associerede virksomheder overføres til reserve for nettoopskrivning af kapitalandele i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

Ved køb af tilknyttede virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, jf. beskrivelsen ovenfor under koncernregnskab.

Andre værdipapirer

Værdipapirer indregnet under anlægsaktiver omfatter børsnoterede obligationer og kapitalandele, der måles til dagsværdi (børskurs) på balancedagen. Ikke-realiserede gevinster og tab føres over resultatopgørelsen. Værdipapirer som ikke er handlet på et aktivt marked, måles til kostpris eller en lavere genindvindingsværdi.

Varebeholdninger

Varebeholdninger måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden, eller nettorealiseringsværdi, hvor denne er lavere.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Udbytte

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Eventuelt foreslået udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Hensatte forpligtelser

Udskudt skat indregnes og måles efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssige og skattemæssige værdier af aktiver og forpligtelser. Den skattemæssige værdi af aktiverne opgøres med udgangspunkt i den planlagte anvendelse af det enkelte aktiv.

Udskudt skat måles på grundlag af gældende skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat.

Udskudt skat beregnes med 25 %.

Garantiforpligtelser omfatter forpligtelser i henhold til søloven.

Langfristet gæld

Gæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris, svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gæld til amortiseret kostpris, svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Finansielle leasingforpligtelser

Leasingkontrakter, hvor koncernen har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiell leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod eller en tilnærmet værdi heraf som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for koncernens øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser indregnes til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter til resultatføring i efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme ved køb og salg af virksomheder vises separat under pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter. I pengestrømsopgørelsen indregnes pengestrømme vedrørende købte virksomheder fra anskaffelsestidspunktet, og pengestrømme vedrørende solgte virksomheder indregnes frem til salgstidspunktet.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultatet reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital samt betalt selskabsskat.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder og aktiviteter samt køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af koncernens aktiekapital og omkostninger forbundet hermed, samt optagelse af lån, afdrag på rentebærende gæld og betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger.

