



Til styret i HAVILA SHIPPING ASA  
Postboks 215  
6099 FOSNAVÅG

VÅR REFERANSE  
20/3275

DERES REFERANSE

DATO  
15.12.2021

## Kontroll av finansiell rapportering

### 1. Innledning

Finanstilsynet har gjennomgått enkelte regnskapsmessige forhold ved Havila Shipping ASA ("Havila Shipping" / "Foretaket") sitt årsregnskap for 2019 og halvårsregnskap for 2020, jf. verdipapirhandelloven (vphl) § 19-1 andre ledd. Det vises til tidligere korrespondanse, senest foretakets brev av 25. oktober 2021. Finanstilsynet beklager lang saksbehandlingstid.

Finanstilsynet pålegger Havila Shipping retting av tre identifiserte feil i forhold til reglene i IAS 36 *Verdifall på eiendeler* i foretakets test for nedskrivning av skip både per 31. desember 2019 og per 30. juni 2020 (se punkt 3.2 og punkt 7).

Kontrollen har i tillegg omfattet:

- i. En vurdering av om vilkår i avtaler knyttet til den første runden med gjeldsrestrukturering og etterfølgende hendelser i 2019 medførte at foretaket mistet kontroll over enkelte av sine skipseiende datterselskaper (se punkt 2). Finanstilsynets vurdering er at långivernes rettigheter endret seg på en slik måte at det kunne endret utfallet av kontrollvurderingen. Foretakets vurdering er at det beholdt makten over de relevante aktivitetene som påvirker avkastningen mest. Finanstilsynet har tatt dette til etterretning.
- ii. En vurdering av foretakets avskrivning av skip (se punkt 3.1). Finanstilsynets vurdering er at Havila Shipping ikke avskriver skipene over en utnyttbar levetid som samsvarer med foretakets egne forventninger og erfaringer slik IFRS krever. Det anses ikke å eksistere grunnlag for å konkludere med at dette har gitt opphav til vesentlige feil i den finansielle rapporteringen for perioder omfattet av Finanstilsynets kontroll.
- iii. En vurdering av måling og noteopplysninger om kundefordringer og andre fordringer vurdert etter den forenklede metoden (se punkt 4). Finanstilsynets vurdering er at foretakets regnskapspraksis ikke var fullt ut i overensstemmelse med IFRS. Det anses ikke å eksistere grunnlag for å konkludere med at dette har gitt opphav til vesentlige feil i den finansielle rapporteringen for perioder omfattet av Finanstilsynets kontroll.
- iv. Finanstilsynets påpekning av vesentlige mangler ved foretakets noteopplysninger i konsernregnskapet (se punkt 5) om inntekter, operasjonelle leieavtaler og transaksjoner med nærstående parter, samt diverse noteopplysninger i selskapsregnskapet (se punkt 6). Havila Shipping har tatt de påpekte manglene til etterretning, og inntatt ytterligere noteopplysninger i etterfølgende finansiell rapportering.

## 2. Regnskapsføring av eierinteresser i skipseiende selskaper

Finanstilsynets kontroll har omfattet en vurdering av om Havila Shipping i henhold til IFRS 10 *Konsernregnskap* mistet kontroll over enkelte av sine datterselskaper i 2019 som følge av klassifisering av skip som "non-performing" ved gjennomføring av "performance test" påkrevd i henhold til låneavtaler tilknyttet foretakets første gjeldsrefinansiering i 2017. Det faktum som presenteres reflekterer foretakets avtaler og situasjon i 2019, og det presiseres at kontrollen ikke har omfattet en vurdering av foretakets andre runde med gjeldsrefinansiering i 2020, og regnskapsføringen av denne.

### Bakgrunn

Havila Shipping eier og drifter totalt 17 skip, de fleste gjennom datterselskaper som direkte eller indirekte er 100% eid. Den 28. februar 2017 lyktes foretaket å gjennomføre en gjeldsrestrukturering som omfattet långiverne til alle 17 skip. I henhold til den reforhandlede låneavtalen ("GAA") måtte Havila Shipping den 28. februar 2019 gjennomføre en "core performance test" på alle skip. Skip som i det forutgående halvår ikke hadde hatt en inntjening hvor EBITDA oversteg 2% av skipets gjeld, ble klassifisert som "non-performing". GAA ga långiverne retten til å ta over eller selge, uavhengig av pris, skip som ble klassifisert som "non-performing". Långivere som innen de påfølgende 6 måneder valgte å ikke utøve disse rettighetene, ble ansvarlig for å dekke alle fremtidige drifts- og eller opplagskostnader fra og med 1. september 2019.

Den 28. februar 2019 ble 13 av Havila Shipping sine skip klassifisert som "non-performing", inkludert AHTS skipene "Havila Jupiter" og "Havila Venus" og CSV-skipet "Havila Harmony". Ingen av skipene ble tatt over eller solgt av långiverne innen 31. august 2019, men Havila Shipping valgte så lenge forhandlingene med långiverne om en andre runde med gjeldsrestrukturering pågikk, å avstå fra å kreve betaling for skipenes drifts- og opplagskostnader.

Noen av datterselskapene eier flere skip, mens andre bare ett. Hvert skip har sine egne lånefasiliteter, men vilkårene i disse avtalene utgjør ikke en så effektiv "ringfencing" at hvert skip er en egen silo, jf. IFRS 10.B76-B79. Som følge av dette og enkelte andre sider av faktum og omstendigheter, har Finanstilsynet fokusert på kontrollvurderingen av de tre datterselskapene Havila Jupiter AS, Havila Venus AS og Havila Harmony AS. Disse datterselskapene eier ett skip hver, og hver av disse skipene har 2-4 långivere.

Det er den som kan styre de relevante aktivitetene som har makten over et foretak, jf. IFRS 10.10. Da de tre datterselskapene er strukturert på en måte hvor det ikke er noen andre eiendeler eller aktiviteter enn det som knytter seg til det enkelte skip, er de relevante aktivitetene primært styrt gjennom kontraktsregulerte ordninger i form av GAA og underliggende lånefasiliteter, samt avtaler for tjenester knyttet til befraktning, bemanning, drift og vedlikehold, jf. IFRS 10.11 og IFRS 10.B8. Bare reelle rettigheter skal tas med i vurderingen av hvem som har makt over de relevante aktivitetene, jf. IFRS 10.B22. Sentralt i kontrollvurderingen er spørsmålet om hendelsene i 2019 utløste et krav om å gjøre en oppdatert vurdering av hvem som hadde kontroll, jf. IFRS 10.8 og IFRS 10.B80. Videre, om långivernes rettigheter til å ta over eller selge skipene, som opprinnelig var ment å være beskyttelsesrettigheter, den 28. februar 2019 ble endret til å bli reelle rettigheter.

### **Foretakets vurdering**

Havila Shipping har tatt til etterretning at klassifisering av skipene som "non-performing" den 28. februar 2019 endret långivernes rettigheter under GAA så betydelig at det skulle ha blitt foretatt en oppdatert vurdering av om foretaket fortsatt hadde kontroll, jf. IFRS 10.8 og IFRS 10.B80. Foretaket anser derimot at en slik vurdering ville vise at det aldri mistet kontrollen, og at denne konklusjonen vil være uendret inntil det fremtidige tidspunkt hvor långiverne eventuelt besluttet å benytte seg av sin rett til å ta over eller selge skipet. Om Havila Shipping mottok slik skriftlig varsel fra långiverne, anser foretaket at det først ville vurdere om skipet skulle fraregnes etter reglene i IAS 16 *Eiendom, anlegg og utstyr*, jf. IFRS 15 *Driftsinntekter*. I tilfeller hvor skipet var eiet av et datterselskap som bare eide det ene skipet, så anser foretaket at det ved mottak av slikt varsel også ville måtte vurdere om man hadde mistet kontrollen over datterselskapet.

Havila Shipping anser at klassifiseringen av skipene som "non-performing" utgjorde en endring i långivernes opprinnelige beskyttelsesrettigheter til å ta over eller selge skipene, men vurderer ikke at långiverne fra og med 28. februar 2019 fikk slike reelle rettigheter. Foretaket baserer dette på en vurdering av at långiverne ikke hadde mulighet til å utøve rettighetene i praksis, både som følge av finansielle insentiver og operasjonelle barrierer og at långiverne ikke kunne forventes å dra fordeler av å ta over eller selge skipene, jf. IFRS 10.B22-B25. Uavhengig av om långivernes rettigheter til å ta over eller selge skipene den 28. februar 2019 ble endret til en reell rettighet, anser Havila Shipping at det fortsatt hadde makten til å styre over de relevante aktivitetene som mest påvirker avkastningen fra de tre datterselskapene, jf. IFRS 10.13. Dette da foretaket anser at beslutninger om befraktning, bemanning, drift og vedlikehold er avgjørende for avkastningen i et marked preget av stort press på rater og marginer.

### **Finanstilsynets vurdering**

Finanstilsynet legger til grunn at långiverne ikke initierte overtakelse eller salg av skipene eiet av de tre datterselskapene, eller for øvrig grep inn i beslutninger knyttet til investeringer, drift mv. Det eksisterer derimot ikke noe krav om at långiverne allerede skal ha utøvd noen av sine reelle rettigheter eller beskyttelsesrettigheter. Forutsatt at långiverne på det aktuelle tidspunktet hadde eksisterende rettigheter til å styre de aktivitetene som påvirket avkastningen mest, vil foretaket ikke lenger kunne anses å ha makt over og derfor heller ikke kontroll, jf. IFRS 10.10 og IFRS 10.12.

Finanstilsynet deler foretakets vurdering av markedet for salg av skipene og at prisene som kunne oppnås var langt lavere enn lånenes pålydende, men anser at hverken dette, eller andre argumenter fremlagt av Havila Shipping, utgjør tilstrekkelig effektive hindre, jf. IFRS 10.B22-B25, for at långivernes rett til å ta over eller selge skipene ikke skal anses å være reelle. Finanstilsynet vurderer derfor at disse rettighetene til å ta over eller selge skipene, gitt i GAA av 2017, endret seg fra å være beskyttelsesrettigheter til reelle rettigheter da skipene den 28. februar 2019 ble klassifisert som "non-performing". Dette medfører at en oppdatert kontrollvurdering på dette tidspunktet, som foretaket i henhold til IFRS 10.8 skulle ha gjort, ville kunne lede til en endret konklusjon.

Etter Finanstilsynets vurdering har långivere normalt bare en passiv interesse. Den 28. februar 2019 opphørte alle betalinger av lån og avdrag på lånene, og fra og med 1. september 2019 skulle også långiverne dekke alle driftskostnader for skipene eid av de tre datterselskapene. En slik betydelig endring i eksponeringen mot variabilitet i avkastning vil etter Finanstilsynets vurdering endre långivernes insentiver til å utøve både sine reelle og beskyttelsesrettigheter, jf. IFRS 10.B20, og således også potensielt kunne endre konklusjonen i vurderingen av om Havila Shipping fortsatt har

kontroll. Det fremstår for Finanstilsynet uklart om Havila Shipping, ved oppstart av forhandlinger om en andre gjeldsrefinansieringsrunde, frasa seg den juridiske retten til å kreve dekning for skipenes driftskostnader etter 1. september 2019, men Finanstilsynet har lagt til grunn at långiverne ikke har dekket slike kostnader.

Etter 28. februar 2019 har långiverne en rett til å beslutte at Havila Shipping ikke skal eie og drive skipene i de tre datterselskapene Havila Jupiter AS, Havila Venus AS og Havila Harmony AS videre. Gitt markedssituasjonen anser Finanstilsynet både estimerer for prisen som kan oppnås ved salg og verdien ved videre drift for å være usikre. Selv om det fremstår som klart at långivernes rett til å fatte disse beslutningene har en betydelig innvirkning på forventet avkastning, har Finanstilsynet konkludert med å ta til etterretning foretakets vurdering om at det er evnen til å styre de øvrige relevante aktivitetene tilknyttet befraktning, bemanning, drift og vedlikehold som er mest avgjørende for avkastningen, jf. IFRS 10.13. **Finanstilsynet tar derfor til etterretning foretakets vurdering av at det i 2019 ikke mistet kontroll over de tre datterselskapene.**

### 3. Regnskapsføring av skip

Havila Shipping sine 17 skip var per 31. desember 2019 alle 10-15 år gamle, med et gjennomsnitt på 12 år. På grunn av sviktende markedsforhold hadde flere av foretakets skip på det tidspunktet ligget i opplag de siste 3-4 årene. Forbruket av eiendelers økonomiske fordeler, og deres verdiforringelse, reflekteres regnskapsmessig gjennom avskrivninger og eventuelle nedskrivninger. Finanstilsynets kontroll har omfattet begge deler.

#### 3.1 Avskrivning av skip

##### Bakgrunn

Avskrivning skjer over driftsmidlenes utnyttbare levetid. Dersom foretak har retningslinjer som angir at eiendelen skal avhendes til andre etter et nærmere angitt tidsrom så kan utnyttbar levetid være kortere enn eiendelens økonomiske levetid, jf. IAS 16.57. For å komme frem til beløpet som skal være gjenstand for avskrivning må det gjøres et fradrag for driftsmiddelets estimerte restverdi på slutten av en slik kortere periode.

##### Foretakets vurderinger

Havila Shipping anser, i likhet med de fleste av de andre aktørene i offshore service bransjen, at skipene har en teknisk og økonomisk levetid på 30 år og at restverdi på det tidspunktet er tilnærmet null. For 16 av sine 17 skip foretok Havila Shipping i 2019 avskrivninger basert på en forventet utnyttbar levetid på 15 år. For ett skip økte Havila Shipping i 2019 forventet utnyttbar levetid fra 15 til 20 år. Dette skipet som da var 14 år gammelt, var blant skipene med lavest utnyttelsesgrad i 2019, og foretaket anså at det fantes få villige kjøpere av skipet i annenhåndsmarkedet. Foretakets økning av forventet utnyttbar levetid med ytterligere 5 år, og der tilhørende justering av estimert restverdi, innebar en ca. 30% reduksjon av skipets avskrivninger i 2019. I halvårsregnskapet for 2020 var det dette skipet foretaket nedskrev relativt sett mest (37% av bokført verdi).

Havila Shipping fastsatte sitt hovedprinsipp om en 15 års forventet utnyttbar levetid i 2015, begrunnet med foretakets ønske om å operere en nyere flåte heller enn en eldre flåte. Etter at markedssituasjonen forverret seg og foretaket innledet forhandlinger med långiverne, har foretaket ikke utarbeidet noen oppdatert strategi, men en overordnet målsetning har vært å beholde så mange

skip som mulig gjennom vanskelige tider. Annenhåndsmarkedet for salg av brukte skip beskriver Havila Shipping som særdeles vanskelig, med fravær av kjøpere på prisnivåer akseptable for rederier som har som formål å bestå. Foretakets vurdering er videre at det i lang tid fremover vil være særs krevende å skaffe egenkapital og finansiering til nybygg, og at det faktisk vil gjøre det mer aktuelt å vedlikeholde dagens flåte enn å erstatte den av nybygg. I den nåværende situasjonen anser Havila Shipping derfor at sannsynligheten for at flåten i markedet eldes er større enn at den fornyes. Til tross for at foretaket ikke har finansiell kapasitet til å fornye flåten eller planer om å selge skipene man har i det nåværende markedet, anser Havila Shipping likevel at det kan opprettholde målsetningen om heller å drive en nyere flåte enn en eldre. Foretaket anser derfor at det har fastsatt utnyttbar levetid i overensstemmelse med kravene i IAS 16.

### **Finanstilsynets vurderinger**

Finanstilsynet har i sine vurderinger lagt til grunn at utnyttbar levetid for like driftsmidler vil kunne variere mellom foretak innad i en bransje, dersom foretakene har ulike strategier. Havila Shipping oppgir at det ikke har noen oppdatert strategi, og det synes for Finanstilsynet klart at det i lengre tid ikke har eksistert en rimelig forventning om at foretaket skal kunne opprettholde målsetningen om å ha en yngre flåte enn konkurrentene i bransjen. I henhold til IAS 16.57 skal utnyttbar levetid fastsettes etter foretakets skjønn, men etter Finanstilsynets vurdering er det ikke samsvar mellom Havila Shipping sine egne fremtidsvurderinger og planer og foretakets fastsatte utnyttbare levetider for skipene. I sine videre vurderinger har Finanstilsynet konkludert med at det ikke er grunnlag for å pålegge foretaket å sette skipenes utnyttbare levetid lik deres økonomiske levetid på 30 år. Avskrivbart beløp vil da påvirkes av skjønsmessig fastsatte restverdier ved forventet avhending på et tidligere tidspunkt. Som følge av dette, og det samspillet som eksisterer mellom avskrivninger og nedskrivninger, anser Finanstilsynet at det ikke er grunnlag for å konkludere med at forholdet har gitt opphav til vesentlige feil i foretakets finansielle rapportering for perioder omfattet av Finanstilsynets kontroll. Finanstilsynet har på dette punkt ingen ytterligere merknader.

## **3.2 Nedskrivning av skip**

### **Bakgrunn**

Som følge av den tidligere omtalte forverring av markedsforholdene, nedskrev Havila Shipping i perioden fra 2016-2018 skipene foretaket fortsatt eier med til sammen ca. MNOK 1.380. I 2019 medførte foretakets nedskrivningstest ingen nedskrivning eller reversering, mens ytterligere MNOK 521 i nedskrivninger ble bokført per 30. juni 2020. Nedskrivningene i halvårsregnskapet for 2020 er av foretaket oppgitt at skyldes endringer i de fremtidige markedsforventningene som er lagt til grunn i kontantstrømestimatene. Om de overordnede markedsforventningene som var lagt til grunn i estimatene på de ulike tidspunktene, skrev foretaket i styrets årsberetning for 2019; "Selskapet legger nå til grunn utfordrende marked og svekket inntjening gjennom 2020 og 2021, med forventning om bedring fra 2022." I halvårsregnskapet for 2020 ble det så opplyst at "Selskapet legger nå til grunn lavere forventninger til inntekspotensialet for gjenværende økonomisk levetid for fartøyene." Finanstilsynet har foretatt en gjennomgang av foretakets kontantstrømestimater anvendt i beregning av bruksverdi, både per 31. desember 2019 og 30. juni 2020. I bruksverdi-beregningene på begge de to aktuelle tidspunktene, anvendte foretaket for de fleste skipene forutsetninger som reflekterer en betydelig forbedring i forventede oppnådde dagrater over 6 års perioden fra 2020-2025, samt en beskjefligelsesgrad i 2025 (og resten av den økonomiske levetiden) på [redacted] på alle PSV skip, [redacted] på alle AHTS skip og [redacted] for to av foretakets subsea skip. Finanstilsynet stilte spørsmål ved rimeligheten av forutsetninger foretaket

hadde lagt til grunn i beregningen av bruksverdien til det enkelte skip, og om de anvendte forutsetningen var internt konsistente med det markedssynet og den usikkerheten foretaket hadde redegjort for i sine regnskaper.

I det etterfølgende gjengis foretakets og Finanstilsynets vurderinger knyttet til følgende tre krav i IAS 36:

- A. Med mindre ledelsen på bakgrunn av tidligere erfaringer kan dokumentere sin evne til å gi korrekte prognoser av kontantstrømmer over en lengre periode, følger det av IAS 36.35 og IAS 36.33 at slike prognoser fra ledelsen skal benyttes for en periode på høyst 5 år, og at framskrivning skal skje med utgangspunkt i siste år i prognoseperioden.
- B. Bruksverdiberegninger skal gjenspeile forventninger om mulige variasjoner i beløpet eller tidsplanen for de fremtidige kontantstrømmene, jf. IAS 36.30b og IAS 36.32.
- C. IAS 36.44 angir at fremtidige kontantstrømmer ikke skal omfatte inngående og utgående kontantstrømmer som forventes å oppstå som følge av en forbedring av eller oppgradering av eiendelens inntjening, men som det fremgår av IAS 36.42 så skal estimatene inkludere forventede utgående kontantstrømmer som vil påløpe frem til eiendelen er klar til bruk.

Mens vurderingene av forholdene nevnt i A og B berører bruksverdiberegningene til mange av foretakets 17 skip, så knytter de nærmere vurderingene rundt kravet nevnt i C seg spesifikt til forhold ved tre av foretakets skip som i lengre tid har ligget i opplag. Skip som ligger i opplag over lengre perioder blir bare gjenstand for absolutt minimumsvedlikehold, og gjennomgår ikke den periodiske klassing som de i henhold til forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger må gjennomføre for fortsatt å kunne brukes i foretakets virksomhet. Dette innebærer at det ved å ta skip ut av opplag, vil påløpe betydelige reaktiveringskostnader for å gjøre skipene klare til bruk.

### Foretakets vurderinger

Om de overordnede markedsforsventningene som ble lagt til grunn i bruksverdiestimatene skrev foretaket i styrets årsberetning for 2019: "*Selskapet legger nå til grunn utfordrende marked og svekket inntjening gjennom 2020 og 2021, med forventning om bedring fra 2022.*" I halvårsregnskapet for 2020 hvor foretaket gjorde ytterligere nedskrivninger, ble det opplyst om at "*Selskapet legger nå til grunn lavere forventninger til inntekspotensialet for gjenværende økonomisk levetid for fartøyene.*".

Felles for Havila Shipping sine bruksverdiberegninger på begge tidspunktene, og for alle skip, er at foretaket har benyttet seg av individuelt fastsatte kontantstrøm prognoser for perioden til og med 2025, med en videre framskrivning av kontantstrømmene for resten av skipenes økonomiske levetid (30 år). Foretaket har i redegjørelsen for sine nedskrivningsvurderinger understreket at det ved estimering av kontantstrøm for det enkelte fartøy har hatt fokus på resultatet av dagrate multiplisert med beskjeftigelsesgrad, mer enn dagrate og beskjeftigelsesgrad isolert sett. I sine nedskrivningsvurderinger har foretaket benyttet en beskjeftigelsesgrad på [REDACTED] for 2025 og resten av den økonomiske levetiden for alle skip, unntatt for foretakets fem ankerhåndteringskip hvor den er satt til [REDACTED]. I tillegg ble det i vurderingen per 30. juni 2020 foretatt en reduksjon i forventet langsiktig beskjeftigelsesgrad til [REDACTED] for ett av foretakets tre konstruksjonsskip.

Vedrørende de foran nevnte tre kravene i IAS 36 har Havila Shipping redegjort for at:

- A. Foretaket i sine bruksverdberegninger per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 har anvendt 2020-2025 som prognoseperiode for kontantstrømmer. Dette innebærer at det i nedskrivingsvurderingene på de to tidspunktene er lagt til grunn en prognoseperiode på henholdsvis 6 år og 5,5 år. I prognoseperioden er det for de fleste skipene lagt til grunn en gradvis forbedring i forventede dagrater og i bruksverdberegningene per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 er det for henholdsvis 7 skip og alle unntatt 3 skip, også lagt til grunn økninger i ratene fra 2024 til 2025. For skipet med relativt størst økning, var det i nedskrivingsvurderingen på de to tidspunktene lagt til grunn en økning i ratene fra 2024 til 2025 på henholdsvis 25% og 16,7%. Slike rateøkninger etter år 5 blir i foretakets kontantstrømestimer da framskrevet for skipenes resterende økonomiske levetid.

Havila shipping har opplyst at foretakets styregodkjente budsjetter har en varighet på ett år, og at prognosen for resten av perioden baserer seg på ledelsens estimer. Ved utarbeidelse av nedskrivningstesten for 2019 tok foretaket utgangspunkt i forretningsplanene som ble utarbeidet i samarbeid med eksterne rådgivere i forbindelse med forhandlingene med långiverne om en andre runde med gjeldsrestrukturering. Havila Shipping har for øvrig opplyst om at det i utvikling av sine kontantstrømestimer frem til og med 2025, ikke har innhentet og vurdert eksterne data eller analyser.

Havila Shipping erkjenner at ordlyden i IAS 36.33 trekker i retning av en mekanisk fremskriving av kontantstrømestimatene i år 5 av budsjettperioden. Foretaket legger derimot til grunn at det for å ende med et rimelig anslag på bruksverdi, ikke ville ha rettet denne feilen uten også ha foretatt kompenserende endringer på andre faktorer i bruksverdberegningen. Ut fra et slikt rasjonale anser foretaket derfor feilen knyttet til lengden på prognoseperioden og hvilken periode som benyttes til fremskriving, for å være uvesentlig.

- B. I sin beregning av bruksverdi benytter foretaket to scenarioer, benevnt "*base case*" og "*base case reduced*". I note 4.2 til årsregnskapet for 2019 redegjør foretaket for de to scenarioene på følgende vis: "*Gjennomsnittlig kontantstrøm er beregnet basert på to scenario. Scenario 1 er basert på forutsetningene nevnt ovenfor vektet med 80 % sannsynlighet for å inntreffe. Scenario 2 er basert på 15 % lavere dagrater i hele perioden fartøyene er uten fast kontrakt vektet med 20 % sannsynlighet for å inntreffe.*" Foretaket bekrefter at effekten av å inkludere scenarioet "*base case reduced*" således er at de sannsynlighetsveide inntektsstrømmene som anvendes i bruksverdberegningen blir 3% lavere enn det foretakets "*base case*" scenario tilsier. Inkludering av et eksplisitt "*low case scenario*" anser foretaket at ikke samsvarer med foretakets grunnsyn om at offshoremarkedet er syklisk og vil forbedre seg. Et grunnsyn som foretaket oppfatter at markedsaktørene deler.

Havila Shipping viser i sin vurdering til at IAS 36.32 tillater at forventede kontantstrømmer kan uttrykkes som én kontantstrøm, som da reflekterer det veide gjennomsnitt av alle mulige utfall. Foretaket viser til at det ved utviklingen av sitt "*base case*" scenario har vurdert informasjon tilgjengelig i markedet om mulige utfall. Sammen med foretakets tilnæringsmetode for fastsettelse av rateforutsetninger og utnyttelsesgrader, anser foretaket at dette har bidratt til en justering av inntjeningsforventningene tilsvarende effekten bruk av alternative scenarioer ville kunne medføre. Foretaket ser at det mulige utfallsrommet kunne vært bedre reflektert om "*base case*" scenarioet hadde blitt splittet i flere scenario, men anser samtidig at man da ville inkludert

utfall som både var bedre og dårligere enn base case. Følgelig anser Havila Shipping at det ikke kan konkluderes med at bruksverdiene hadde blitt lavere ved bruk av flere scenarioer.

- C. For foretakets tre ankerhåndteringsskip som på de aktuelle tidspunktene hadde ligget i opplag i 3-4 år ble det, både i foretakets bruksverdiregninger per 31. desember 2019 og 30. juni 2020, forutsatt at to skip ble reaktivert i 1. kvartal 2022 og den siste i 1. kvartal 2023. I foretakets bruksverdiregning per 31. desember 2019 var det inkludert utgående kontantstrømmer knyttet til ordinær hovedklasse i 2021 i forkant av reaktivering, mens det i bruksverdiregningen per 30. juni 2020 ikke er inkludert noen klassekostnader før skipene tas i bruk på nytt.

Foretaket har bekreftet at det når skip tas ut av opplag vil påløpe reaktiveringskostnader i form av utsatt vedlikehold og klassekostnader før det igjen kan tas i bruk. For skipet som har ligget lengst i opplag har Havila Shipping selv estimert at slike reaktiveringskostnader vil være ca. MNOK 25, og noe lavere for de andre. Vedrørende test for nedskrivning per 31. desember 2019, viser Havila Shipping til at foretaket under de pågående forhandlingene om en andre gjeldsrestrukturering, hadde en berettiget forventning om at långiverne ville finansiere slike reaktiveringskostnader, og på det grunnlaget ikke hadde inkludert slike kostnader i bruksverdiregningen. Havila Shipping har videre opplyst Finanstilsynet om at det etter gjennomføring av foretakets andre gjeldsrestrukturering i 2020, bare er tillatt å reaktivere skipene om långiverne tillater det. Videre, at det som følge av de reforhandlede lånevilkårene, er långiverne som bærer den reelle økonomiske risikoen knyttet til reaktivering av skipene. Slik foretaket ser det, er derfor reaktivering ikke Havila Shipping, men långiverne sin kostnad.

Havila Shipping har den vurdering at den estimerte bruksverdien totalt sett representerte det beste estimatet på bruksverdi respektivt per 31. desember 2019 og 30. juni 2020. Foretaket fremhever at forutsetningene i nedskrivingsvurderingene er konsistent med forutsetninger lagt til grunn i forhandlingene om en andre gjeldsrestrukturering, og at manglende innsigelser fra långiverne til de benyttede forutsetningene understøtter at de ble sett på som markedsmessige og ikke urimelige. Havila Shipping viser videre til at mens ratenivået i bruksverdiregningene reflekterer en gradvis normalisering av markedet, så er ratene fortsatt på et så lavt nivå at bestilling av nye skip ikke ville være en lønnsom investering. Foretaket anser videre at en vurdering av foretakets nedskrivningstester må basere seg på en overordnet vurdering. Om foretaket skulle foreta retting av enkelte forutsetninger på bakgrunn av Finanstilsynets vurdering, anser Havila Shipping at det vil være nødvendig å foreta oppveidende justeringer i andre forutsetninger, for at estimatet fortsatt skal representere foretakets beste estimat på skipenes bruksverdi. Nåverdien av kontantstrømmer etter den innledende prognoseperioden frem til og med 2024, anses av foretaket å være en alternativ presentasjon av en terminalverdi, og foretaket mener blant annet at det ved retting av forutsetninger nevnt i punktene A-C overfor da måtte tillates anvendt en kompensierende høyere langsiktig vekstrate i et slikt implisitt terminalledd.

### **Finanstilsynets vurdering**

Vedrørende de foran nevnte tre kravene i IAS 36, er Finanstilsynets vurdering at:

- A. Detaljerte, uttrykkelige og pålitelige prognoser for fremtidige kontantstrømmer er vanligvis ikke tilgjengelige for perioder langt frem i tid. Foretakets eksisterende kontrakter anses ikke å gi økt sikkerhet eller visibilitet i forhold til fremtidige ratenivåer som kan legges til grunn, da ingen av foretakets egne skip hadde kontrakter med en fast periode som går lengre enn mars 2023. Det følger av IAS 36.35 og IAS 36.33 at prognoser fra ledelsen skal benyttes for en periode på



høyst 5 år og at framskrivningen for resten av perioden inkludert i bruksverdberegningen skal gjøres med utgangspunkt i kontantstrømmene for år 5, med mindre foretaket på bakgrunn av tidligere erfaringer kan dokumentere sin evne til å gi korrekte prognoser av kontantstrømmer over en lengre periode. Finanstilsynets vurdering er at det ikke foreligger grunnlag for slikt unntak. Foretakets estimerte ratenivåer for 2025 anses derfor ikke å basere seg på rimelig og dokumenterbare forutsetninger fastsatt i tråd med IAS 36. Ved måling av bruksverdi per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 skulle foretaket ha benyttet det estimerte ratenivået for 2024 til ekstrapolering av kontantstrømmer i det resterende av skipenes levetid, jf. IAS 36.35 og IAS 36.33. Finanstilsynet kan for øvrig ikke se at retting av en slik feil skulle gi Havila Shipping rimelig og dokumenterbart grunnlag til å gjøre kompensierende endringer i andre forutsetninger anvendt i bruksverdberegningen.

- B. De to scenarioene og vekten av dem som Havila Shipping benyttet i beregning av bruksverdi, vurderes av Finanstilsynet i liten eller ingen grad å reflektere den usikkerhet i markedsutsettene som foretaket selv har gitt uttrykk for at forelå på vurderingstidspunktet. Finanstilsynet anser derfor at scenarioene benyttet av foretaket i nedskrivningstesten ikke reflekterer et rimelig utfallsrom. Foretaket viser til at ulike utfall er hensyntatt i "base case" scenarioet, og at IAS 36.32 tillater at bruk av ett kontantstrømestimat. Etter Finanstilsynets vurdering er bestemmelsen i IAS 36.32 å forstå slik at det er tillatt å bruke ett kontantstrømestimat dersom foretaket alternativt reflekterer usikkerheten ved fastsettelse av diskonteringsrenten, noe foretaket ikke har oppgitt at er foretatt. I fravær av en slik justering av diskonteringsrenten tilsier bestemmelsene i IAS 36.30 og IAS 36.32 etter Finanstilsynets vurdering, at mulige variasjoner i beløp og tidsplan for fremtidig kontantstrømmer skal gjenspeiles i flere alternative fremtidige kontantstrømestimater som vektet i henhold til deres sannsynlighet. Finanstilsynets vurdering er at foretakets bruksverdberegninger per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 ikke reflekterer mulige variasjoner i fremtidige kontantstrømmer i en grad som er tilstrekkelig til at de kan anses som rimelige og dokumenterbare, jf. IAS 36.30-33. Dette knytter seg først og fremst til beskjeftigelsesgradene foretaket har anvendt i bruksverdberegningene. Den historiske beskjeftigelsesgraden til foretakets ulike skipstyper var (tallene viser utnyttelsesgrad per år 2016-2019, opplagsdager inkludert); henholdsvis for PSV [redacted] AHTS [redacted] og Subsea [redacted]. Noe som er lavere enn det foretaket har benyttet som forventning for de siste 10-15 årene av skipenes økonomiske levetid. Forskjellen er spesiell stor for foretakets AHTS skip, samt to av foretakets subsea skip (foretakets tredje subsea skip [redacted] var i perioden under langsiktig kontrakt med tilnærmet full beskjeftigelse). Bransjen Havila Shipping opererer i er syklisk, og det er etter Finanstilsynets vurdering ikke rimelig og dokumenterbart at foretaket vil realisere en så vedvarende høy beskjeftigelse for alle sine skip fra 2025 og ut deres økonomiske levetid, som det foretaket har lagt til grunn i sine nedskrivingsvurderinger. Etter Finanstilsynets vurdering skulle foretaket konkret ha inkludert et reelt "low case" scenario som reflekterte variasjoner forårsaket av sannsynligheten for en lavere beskjeftigelsesgrad i skipenes gjenværende levetid enn det foretaket legger til grunn i sitt "base case"-scenario. Foretaket har gitt uttrykk for at Finanstilsynets vurderinger oppfattes som et krav om å anvende tre, fremfor to scenarier. Dette var ikke Finanstilsynets intensjon. Finanstilsynets vurdering er at hensyntagen av et utfall med lavere beskjeftigelsesrater enten skulle vært reflektert i foretakets "base case reduced" scenario med lavere rater, eller ved at foretaket la til et separat tredje scenario. Videre, at scenarioet (-ene) tilordnes en vektning som med rimelighet reflekterer sannsynligheten for alternative utfall.

C. Finanstilsynets vurdering er at reaktiveringskostnader i størrelsesorden MNOK 20-25 for hver av de tre skipene som antas tatt ut av opplag, er uunngåelige kostnader som er nødvendige for at de skal kunne tas i bruk. Av foretakets argumentasjon og fremlagte dokumentasjon fremkommer det at långiverne vurderte å la Havila Shipping holde igjen tilstrekkelig likviditet til å foreta slik reaktivering av skipene, fremfor å betale renter og avdrag på gjeld. At långiverne på denne måten var villige til å bidra til finansieringen av reaktiveringen, endrer ikke på det faktum at reaktiveringen ville være Havila Shippings kostnad, og ikke långivernes. Finanstilsynet har ikke sett på og vurdert regnskapsføringen av foretakets andre gjeldsrestrukturering gjennomført i 2020. Slik Finanstilsynet ser det så vil eventuelle kompensereffekter knyttet til regnskapsføring av foretakets gjeld, uansett om det skjer over egenkapital eller som en finanspost i resultatet, ikke endre det faktum at utgifter til reaktivering vil påvirke driftsresultatet i regnskapene til datterselskapene konsolidert inn i Havila Shipping sitt konsernregnskap. Finanstilsynets vurdering er følgelig at det i bruksverdieregningene per 31. desember 2019 og 30. juni 2020, i henhold til IAS 36.42, skulle ha vært inntatt utgående kontantstrømmer i nevnte størrelsesorden knyttet til vedlikehold og klassing av de tre skipene forut for reaktiveringen.

Finanstilsynets vurdering er at forholdene redegjort for nærmere i punktene A-C foran, tilsier at foretakets kontantstrømestimer anvendt i bruksverdieregninger på de to nevnte tidspunkt ikke var bygget på rimelige og dokumenterbare forutsetninger, og utarbeidet i overensstemmelse med kravene i IAS 36.30-54. Finanstilsynets vurdering er at feilene i de anvendte forutsetninger redegjort for i A-C medførte at foretakets bruksverdiestimat per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 var systematisk skjevt (optimistisk). De forhold som av foretaket fremholdes som argumenter for at de anvendte forutsetningene samlet sett var rimelige, anses ikke å utgjøre klare holdepunkter for en slik konklusjon. Markedet for offshoreservice skip, og fremtidsutsiktene på de aktuelle tidspunktene, var utfordrende. Mange foretak var i likhet med Havila Shipping i gjeldsreforhandlinger og aktørenes markedssyn tilsa at få eller ingen nye skip ble bestilt. Finanstilsynet forholder seg i sin vurdering til foretakets bruksverdieregning, basert på årlige forventede kontantstrømmer fra egen bruk i hele skipenes økonomiske levetid, og har heller ikke blitt forelagt opplysninger av Havila Shipping som tilsier at det i en alternativ terminalverdi beregning ville være rimelig og dokumenterbart å legge til grunn en høyere langsiktig vekstfaktor.

Feilene i foretakets bruksverdieregninger tilsier at det per 31. desember 2019 skulle ha vært foretatt nedskrivning av 6 av foretakets skip (Havila Jupiter, Havila Venus, Havila Mars, Havila Mercury, Havila Neptune og Havila Subsea), mens det per 30. juni 2020 skulle ha blitt foretatt ytterligere nedskrivninger på flertallet av foretakets skip. Finanstilsynets vurdering er at feilen er vesentlig for begge de to aktuelle periodene. En nedskrivning i 2019 vil nødvendigvis påvirke både foretakets avskrivning og nedskrivingsvurdering av skip i den påfølgende periode. Finanstilsynet anser likevel at det hensyntatt retting av feil i den finansielle rapporteringen for 2019, også vil være vesentlige ytterligere nedskrivninger knyttet til feilene angitt i A-C i første halvår 2020. Havila Shipping foretok i siste halvår 2020 nedskrivninger på MNOK 261. Finanstilsynet har forstått det slik at dette ikke knyttet seg til retting av forhold som nevnt i A-C, men var hovedsakelig forårsaket av endringer i langsiktige kontrakter etter 30. juni 2020 for skip hvor det etter Finanstilsynets vurdering ikke forelå et nedskrivingsbehov hverken per 31. desember 2019 eller 30. juni 2020. Finanstilsynet pålegger foretaket å foreta fornyede nedskrivingsvurderinger per 31. desember 2019 og 30. juni 2020, hvor det korrigeres for de tre feilene nevnt i A-C foran. Se Finanstilsynets vedtak i dette brevets punkt 7

I sitt brev av 25. oktober 2021 opplyser Havila Shipping at en retting vil være krevende for foretaket. Dette da foretakets gjeld etter gjennomføring av en andre gjeldsrestrukturering, regnskapsføres til virkelig verdi og at foretaket i den målingen har anvendt flere av de samme forutsetningene som ble benyttet ved nedskrivningstesting av skipene. Foretaket viser til at å hensynta Finanstilsynets vurderinger, derfor ventelig også vil få konsekvenser for målingen av gjelden. Finanstilsynet presiserer at kontrollen av foretakets finansielle rapportering ikke har inkludert en gjennomgang og vurdering av regnskapsmessige konsekvenser av foretakets andre gjeldsrestrukturering, og legger til grunn at foretaket foretar de nødvendige vurderinger og eventuelle rettinger som en del av sin innretting etter pålegget.

#### **4. Kundefordringer og andre fordringer - måling av forventet kredittap og noteopplysninger**

##### **Bakgrunn**

Havila Shipping hadde per 31. desember 2019 kundefordringer, påløpte-ikke fakturerte inntekter, samt netto langsiktig fordring på investering i leie i skipet Havila Troll, med en samlet verdi på brutto MNOK 305. Debitorene var oljeselskaper og oljeserviceselskaper, til sammen i overkant av 20 stykk, og fordringene mot de tre største debitorer utgjorde MNOK 231.

IFRS 9 *Finansielle instrumenter* krever at det for slike finansielle eiendeler som måles til amortisert kost, skal foretas en avsetning for forventet kredittap og ikke kun inntrådt tap. Den aktuelle metoden som IFRS 9.5.5.15 angir for de aktuelle finansielle eiendelene innebærer videre at det ikke er forventet kredittap over de neste 12 måneder, men over hele den forventede levetiden som alltid skal legges til grunn, noe som innebærer den forenklingen at det ikke må gjøres løpende vurderinger av om kredittaksjonen er økt. Enkelte øvrige forenklinger er også tillatt i forbindelse med selve målingen, f.eks. ved bruk av slike tapsmatriser som er beskrevet i IFRS 9.B5.5.35.

##### **Foretakets vurderinger**

På grunn av det begrensede antallet debitorer har Havila Shipping ikke benyttet seg av tapsmatriser, men heller foretatt individuelle vurderinger av forventet kredittap av fordringene knyttet til hver enkelt debitor.

Av de nevnte finansielle eiendelene per 31. desember 2019 utgjorde kundefordringene MNOK 166, hvorav 60% var forfalt, men ikke betalt. Foretaket hadde i siste kvartal 2019 økt avsetningen for forventet kredittap fra 0 til MNOK 30,8, alt knyttet til en enkelt kunde. For denne kunden var foretaket i januar 2020 blitt meddelt at situasjonen var kritisk. Den 27. februar ble det inngått en avtale om omgjøring av deler av utestående kundefordringer til et to-årig lån, og avsetningen for forventet kredittap i årsregnskapet for 2019 var identisk med pålydende på den delen av kundefordringen som var blitt omgjort. Frem til 30. juni 2020 økte foretaket avsetningen for forventet kredittap med ytterligere MNOK 52,8 fordelt på kundefordringer knyttet til denne og ytterligere en annen kunde. Til Finanstilsynet har foretaket opplyst at denne avsetningen per 30. juni 2020 ble vurdert heller å være noe høy (konservativ) enn noe for lav. Når det gjelder forventet tap på øvrige fordringer, så har foretaket opplyst at det ikke ble avsatt noe for forventet tap på disse fordi det ble ansett for å være uvesentlig.

### Finanstilsynets vurderinger

Utbredt praksis synes å være at foretak benytter tapsmatriser i kombinasjon med individuelle vurderinger av enkelte større, forfalte fordringer. Etter Finanstilsynets vurdering er det adgang til å foreta individuelle vurderinger av hver enkelt, under forutsetning at dette gjøres på en måte som innebærer regnskapsføring av forventet tap i henhold til de overordnede prinsippene i IFRS 9.5.5.17. Flere av oljeserviceselskapene som leide skip av Havila Shipping under lengre kontrakter hadde på balansedagen 2019 varierende grad av finansielle problemer. Finanstilsynet har bedt om og mottatt foretakets vurderinger og måling av forventet livstids kredittap for fordringer overfor disse og enkelte andre av de største debitorerne. Av disse vurderingene fremkommer det at flere av debitorerne som følge av sine finansielle problemer i noe tid forut hadde vært i dialog med foretaket for å forhandle endrede betalingsordninger og/eller rater for leie av skipene.

Finanstilsynets vurdering er at foretakets regnskapspraksis for måling av forventet livstidstap på slike finansielle eiendeler ikke sikrer en tidsriktig innregning av forventet tap i tråd med IFRS 9, og at den konkrete målingen av forventet livstidstap per 31. desember 2019 og 30. juni 2020 var basert på overordnede og omtrentlige individuelle vurderinger som ikke tilfredstilte kravene i IFRS 9.5.5.17. Dette knyttet seg blant annet til at det ved målingen ikke var innhentet og reflektert rimelige og dokumenterbare opplysninger som var tilgjengelige uten urimelige utgifter eller anstrengelser på rapporteringstidspunktet, jf. IFRS 9.5.5.17c, foretakets vurderinger av effektene av garantier mv.

Samlet sett anser Finanstilsynet likevel at det ikke eksisterer grunnlag for å konkludere med at dette har gitt opphav til vesentlige feil i den finansielle rapporteringen for perioder omfattet av Finanstilsynets kontroll.

### Presentasjon og noteopplysninger

Finanstilsynets påpekte at foretakets noteopplysninger om kredittrisiko knyttet til slike finansielle eiendeler som her omtalt, ikke var tilstrekkelige i forhold til kravene i IFRS 7 *Finansielle instrumenter – opplysninger*. Herunder at det i henhold til IFRS 7.34c, jf. IFRS 7.B8 skulle ha vært gitt ytterligere kvalitative og kvantitative opplysninger om konsentrasjonsrisikoen. I sitt årsregnskap for 2020 inkluderte Havila Shipping ytterligere noteopplysninger om slike forhold. Her presenterte foretaket også avsetning tap på fordringer på egen linje i resultatregnskapet, jf. IAS 1.97, og omarbeidet sammenlikningstall for 2019 tilsvarende. Dette er tatt til etterretning.

## 5. Øvrige noteopplysninger i konsernregnskapet

Foretakets salgsinntekter kommer i hovedsak fra tidscerteparti kontrakter ("leieavtaler").

Slike leieavtaler inneholder et leasing-element (rett til bruk av skipet) og et service-element (bemanning, tekniske og operasjonelle tjenester). Finanstilsynet påpekte at foretaket i henhold til IFRS 15.114-115 skulle ha gitt noteopplysninger hvor salgsinntektene ble delt opp i ulike kategorier etter deres type mv., og denne informasjonen skulle vært avstemt med opplysningene som gis for hvert rapporteringssegment. Finanstilsynet påpekte videre at foretaket i henhold til IFRS 16 *Leieavtaler* skulle ha gitt tilstrekkelige kvalitative og kvantitative opplysninger også om slike leieavtaler hvor foretaket er utleier av skip. Konkret at foretaket: i) i henhold til IFRS 16.97 som minimum skulle ha opplyst om slike fremtidige leieinntekter for henholdsvis hvert av de første fem årene og summen av slike inntekter i perioder lenger frem, ii) i henhold til IFRS 16.90b skulle ha gitt kvantitative opplysninger om variable leiebetalinger mottatt i perioden, iii) i henhold til IFRS 16.89 og IFRS 16.92 skulle ha gitt opplysninger om leiekontraktene som var tilstrekkelige for at

brukerne av den finansielle rapporteringen forstår hvordan foretakets leieavtaler påvirker dets finansielle stilling, og konkret hvordan foretaket styrer ulike risikoer knyttet til avtalene.

Foretaket inkluderte slike noteopplysninger i årsregnskapet for 2020, med sammenlikningstall for 2019. Dette er tatt til etterretning.

Havila Shipping hadde i sin virksomhet inngått flere avtaler med nærstående parter, som etter deres art og størrelse var vesentlig, men unnlatt å gi de noteopplysningene som er påkrevd i henhold til IAS 24 *Opplýsninger om nærstående parter*. Konkret påpekte Finanstilsynet at det i forbindelse med leieavtalen for to av foretakets skip med det tilknyttede selskapet Axxis Geo Solutions ASA skulle ha vært gitt opplysninger om leieinntekter, mellomværende og avsetning for tap på mellomværende i tråd med kravene i IAS 24.9bii), IAS 24.9bvii) (jf. IAS 24.9aiii) og IAS 24.18c. Videre, at da styrelederen i Havila Shipping ASA er CEO/daglig leder, styreleder og indirekte eier av 5% i selskapet Sydvestor Troll AS, skulle det også ha vært gitt de opplysninger som kreves av IAS 24 om transaksjoner og avgitte garantier knyttet til Havila Shipping sin innleie av skipet Havila Troll fra dette selskapet. Disse påpekte noteopplysningene om transaksjoner med nærstående parter er også påkrevd gitt i delårsrapportering, jf. IAS 34 *Delårsrapportering* paragraf 15B b) og j) og paragraf 16Ac).

Havila Shipping har i sin finansielle rapportering fra og med halvårsregnskapet for 2020, inkludert noteopplysninger i henhold til IAS 24 om de foran nevnte transaksjonene med nærstående parter. Dette er tatt til etterretning.

## **6. Noteopplysninger i selskapsregnskapet**

Selskapsregnskapet for 2019 til morselskapet i konsernet, Havila Shipping ASA, var et regnskap avlagt i henhold til regnskapsloven og god regnskapsskikk. Morselskapets underskudd i 2019, skyldes i stor grad to forhold: Periodens nedskrivninger på aksjer i og fordringer overfor datterselskaper, på MNOK 276, og at selskapet i perioden hadde avsatt for en garantiforpliktelse på MNOK 617. Sistnevnte knyttet seg til at det var stilt en morselskapsgaranti på til sammen MNOK 3.536 for gjeld i datterselskap. Avsetningen ble foretatt basert på en vurdering av at enkelte av datterselskapene ikke ville være i stand for å gjøre opp for seg helt og fullt.

Finanstilsynet påpekte at det i henhold til bestemmelsen i regnskapslovens § 7-15 annet ledd skulle vært gitt noteopplysninger om egenkapital og resultat også for de tre skipseiende datterselskapene Havila Phoenix AS, Havila Jupiter AS og Havila Venus AS som var eid gjennom flere ledd. Når det gjaldt avsetningen for garantiforpliktelse så viste Finanstilsynet til at regnskapslovens § 4-6, jf. NRS 13 *Usikre forpliktelser* punkt 4.3.1 skisserer flere svært ulike praktiske metoder for å fastsette beste estimat og at selskapet skulle ha inkludert ytterligere noteopplysninger i tråd med regnskapsloven § 7-21 tredje ledd og NRS 13 punkt 4.5, som var tilstrekkelig til å forstå selskapets resultat og finansielle stilling.

Havila Shipping inkluderte ytterligere noteopplysninger om slike forhold i sitt årsregnskap for 2020, med sammenlikningstall for 2019. Dette er tatt til etterretning.

## 7. Vedtak

Finanstilsynet fatter i medhold av vphl § 19-1 andre ledd, jf. forskrift til verdipapirhandelloven av 29. juni 2007 nr. 876 § 17-8 b) følgende vedtak:

**Havila Shipping pålegges å foreta en ny nedskrivingsvurdering av foretakets skip per henholdsvis 31. desember 2019 og 30. juni 2020, hvor det foretas retting av de tre feil i forhold til reglene i IAS 36 påpekt av Finanstilsynet, uten at andre kompensierende justeringer av forutsetninger foretas. Foretaket skal foreta retting av og opplyse om de vesentlige feilene i tråd med reglene i IAS 8 *Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil.***

## 8. Avslutning

Finanstilsynet minner om foretakets ansvar for å vurdere forholdet til den løpende informasjonsplikten etter vphl. § 3-1, jf. forordning (EU) nr. 596/2014 (Markedsmisbruksforordningen) art. 17.

Dette vedtaket kan påklages innen fem uker etter at vedtaket er mottatt. Klage sendes Finanstilsynet. Klageinstans er Finansdepartementet. Forvaltningslovens §§ 18 og 19 om partenes adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter, gjelder. Det kan søkes om utsatt iverksetting av vedtaket, f. forvaltningsloven § 42.

Senest 2 uker etter publisering av etterfølgende periodisk finansiell rapportering, bes foretaket skriftlig redegjøre for Finanstilsynet hvor i rapporteringen retting er reflektert. Redegjørelsen bes inkludere en gjengivelse av noteopplysninger relatert til feilene i foretakets nedskrivingsvurderinger omfattet av Finanstilsynets vedtak. Opplysninger skal gis Finanstilsynet etter vphl § 19-2 syvende ledd, jf. verdipapirforskriften § 17-6. Der fremgår det blant annet at utsteder plikter å gi Finanstilsynet de opplysninger om utsteders forhold som Finanstilsynet krever til gjennomføring av kontrollen. Det kan klages over pålegget om å gi opplysninger. Eventuell klage skal fremsettes for Finanstilsynet straks, og senest innen 3 dager, jf. forvaltningsloven § 14.

Finanstilsynet har oversendt en kopi av dette brevet til foretakets valgte revisor og til Oslo Børs.

For Finanstilsynet

Anne Merethe Bellamy  
direktør for markedstilsyn

Lars Jacob Braarud  
seksjonssjef

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*