



## **COMUNICATO STAMPA**

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2022:**

***'DIS HA OTTENUTO RISULTATI ESTREMAMENTE POSITIVI NELLA PRIMA META' DEL 2022, GRAZIE AD UN FORTE MERCATO DELLE NAVI CISTERNA:  
UTILE NETTO DI US\$ 19,2M, UTILE NETTO RETTIFICATO DI US\$ 22,4M, E EBITDA DI US\$ 66,2M; SOLIDA STRUTTURA FINANZIARIA, CON UNA POSIZIONE DI LIQUIDITA' PARI A US\$ 46,0M E UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA DEL 52,5% ALLA FINE DI GIUGNO 2022'***

---

### ***RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2022***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 115,6 milioni (US\$ 88,9 milioni nel H1'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 118,0 milioni (US\$ 88,9 milioni nel H1'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 66,2 milioni (57,3% sul TCE) (US\$ 33,0 milioni nel H1'21)
- Risultato netto di US\$ 19,2 milioni (US\$ (15,2) milioni nel H1'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 22,4 milioni (US\$ (14,4) milioni nel H1'21)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 18,9 milioni (US\$ 18,5 milioni nel H1'21)
- Debito netto di US\$ 474,8 milioni (US\$ 405,6 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso IFRS 16, al 31 dicembre 2021)

---

### ***RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2022***

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 72,8 milioni (US\$ 46,1 milioni nel Q2'21)
- Ricavi netti totali di US\$ 74,0 milioni (US\$ 46,1 milioni nel Q1'21)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 48,5 milioni (US\$ 18,9 milioni nel Q2'21)
- Risultato netto di US\$ 25,7 milioni (US\$ (5,4) milioni nel Q2'21)
- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 26,5 milioni (US\$ (5,1) milioni nel Q2'21)

**Lussemburgo - 28 luglio, 2022** – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo semestre e al secondo trimestre 2022.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 19,2 milioni nel primo semestre del 2022 ed un Utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre dell'anno, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (15,2) milioni nel H1 2021 e ad una Perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel Q2 2021.*



*Questo sostanziale miglioramento dei nostri risultati rispetto allo scorso anno, è principalmente dovuto al forte mercato delle product tanker di cui abbiamo beneficiato a partire dalla fine del primo trimestre. Infatti, DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US\$ 21.037 nel H1 2022 vs. US\$ 11.355 nel H1 2021 e di US\$ 28.687 nel Q2 2022, rispetto a US\$ 12.720 nel Q2 2021. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 42,1% del totale dei giorni nave del semestre, ad una media giornaliera di US\$ 15.158. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 18.559 nel H1 2022 vs. US\$ 13.371 nel H1 2021 e pari a US\$ 23,389 nel Q2 2022 vs. US\$ 13.893 nel Q2 2021.*

*Il mercato è stato piuttosto debole all'inizio del 2022 e soprattutto a febbraio, a causa principalmente di una momentanea risalita dei casi di Covid in Europa e negli USA, con le conseguenti restrizioni alla mobilità. Tuttavia, i noli hanno cominciato a salire verso la fine del primo trimestre, per poi raggiungere picchi storici nel Q2. L'incremento dei noli è dovuto ad un aumento della domanda di prodotti raffinati, grazie alla graduale riapertura delle principali economie a seguito dell'eliminazione delle restrizioni legate al Covid, a inefficienze nella catena logistica e ai mutamenti nei traffici commerciali, con un incremento dei volumi su rotte più lunghe dagli USA e dall'Asia verso l'Europa, trainato dalla necessità di sostituire volumi provenienti dalla Russia.*

*Infatti, a partire dalla fine del primo trimestre, lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'AIE, a dicembre 2021 l'export della Russia comprendeva circa 5,0 milioni di b/g di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di b/g di prodotti raffinati (di cui il diesel rappresentava circa 0,6 milioni di b/g). All'incirca il 50% dell'export di prodotti da parte della Russia era destinato a paesi Europei. Secondo un recente rapporto di Clarksons, la sostituzione da parte dell'Europa del petrolio russo assieme all'aumento dei consumi derivante dalla fine delle restrizioni legate al Covid, dovrebbe incrementare la domanda, misurata in tonnellate-miglia, per prodotti raffinati del 13-14% nel 2022. Inoltre, le restrizioni ufficiali sul petrolio russo non entreranno pienamente in vigore prima della fine del 2022, quindi gli attuali squilibri del mercato potrebbero peggiorare nei prossimi trimestri, dando ulteriore impeto al mercato dei noli.*

*Inoltre, le scorte industriali di prodotti raffinati dei paesi OCSE si sono fortemente ridotte e sono oggi notevolmente inferiori rispetto alla media degli ultimi cinque anni. La forte riduzione delle scorte di petrolio nel corso del 2021 e della prima metà di quest'anno, ha pesato negativamente sugli scambi ma in futuro dovrebbe contribuire ad una maggiore domanda di trasporto di prodotti raffinati, legata all'esigenza di ricostituire un adeguato livello di scorte.*

*Ci aspettiamo di continuare a beneficiare di un forte mercato dei noli per diversi anni, grazie ai fondamentali estremamente positivi della nostra industria, sia dal lato della domanda che dell'offerta. L'importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione su scala mondiale, con un allontanamento da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio rimanga su livelli piuttosto contenuti. In questo momento, nuovi ordini di navi sono praticamente inesistenti, a causa principalmente di significative incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima della fine del 2024 e con slot ormai molto limitati per consegne prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali richieste da organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni.*



*Come abbiamo più volte affermato, uno dei principali obiettivi strategici di lungo termine di DIS è quello di possedere e gestire una flotta estremamente moderna, di altissima qualità ed 'eco'. I recenti sviluppi di mercato e regolamentari hanno ulteriormente rafforzato questa nostra convinzione. Infatti, oggi la nostra flotta, ci consente di ridurre il nostro impatto ambientale, che rappresenta un elemento fondamentale della nostra strategia aziendale, e allo stesso tempo di massimizzare la nostra attrattività commerciale e quindi la nostra redditività. Abbiamo raggiunto questo obiettivo, grazie ad un ambizioso programma pluriennale di rinnovamento della flotta, che ha comportato l'ordine di 22 nuove navi per un investimento complessivo di oltre US\$ 750 milioni, e grazie alla cessione delle nostre navi più vecchie.*

*Sono orgoglioso anche della nostra strategia commerciale, basata su un mix efficiente di esposizione al mercato spot e di copertura base time-charter, che siamo in grado di adattare in modo opportunistico in funzione delle nostre previsioni di mercato. A tal proposito, la copertura di DIS si contrarrà rapidamente nel corso di quest'anno e ancora di più il prossimo anno, con la proporzione tra contratti a tariffa fissa rispetto ai giorni nave pari ad appena il 24% nella seconda metà del 2022 e pari a circa il 6% nel 2023. Riteniamo che questa strategia ci consentirà di beneficiare a pieno dell'attuale forte contesto di mercato.*

*Sono quindi fermamente convinto che DIS sia posizionata in maniera ottimale al fine di trarre il massimo vantaggio dall'attuale forte mercato. Grazie agli eccellenti fondamentali della nostra industria, sono fiducioso che genereremo grande valore per i nostri Azionisti nei mesi e negli anni a venire.'*

Carlos Balestra di Mottola, CFO di d'Amico International Shipping commenta:

*'Nel primo semestre dell'anno, DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 19,2 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (15,2) milioni ottenuta nello stesso periodo del 2021. Inoltre, escludendo alcuni effetti non ricorrenti, il Risultato netto di DIS sarebbe stato pari a US\$ 22,4 milioni nel H1 2022 vs. US\$ (14,4) milioni nel H1 2021. Nel Q2 2022, DIS ha ottenuto un Utile netto di US\$ 25,7 milioni, rispetto ad una Perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel secondo trimestre dello scorso anno.*

*Questo miglioramento è dovuto ad un mercato delle product tanker molto più forte rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Infatti, DIS ha ottenuto una media spot giornaliera di US\$ 21.037 nel H1 2022 vs. US\$ 11.355 nel H1 2021 e di US\$ 28.687 nel Q2 2022 vs. US\$ 12.720 nel Q2 2021. Nel primo semestre dell'anno, abbiamo avuto inoltre una copertura da contratti a tariffa fissa del 42,1%, ad una media giornaliera di US\$ 15.158. La nostra media giornaliera complessiva (che include sia contratti spot che time-charter) è stata dunque pari a US\$ 18.559 nel H1 2022 vs. US\$ 13.371 nel H1 2021, e a US\$ 23.389 nel Q2 2022 vs. US\$ 13.893 nel Q2 2021.*

*L'EBITDA di DIS è stato pari a US\$ 66,2 milioni nel H1 2022 vs. US\$ 33,0 milioni nel H1 2021 e pari a US\$ 48,5 milioni nel Q2 2022 vs. US\$ 18,9 milioni nel Q1 2022. Il Cash flow operativo generato nei primi sei mesi dell'anno è stato negativamente impattato da movimenti del capitale circolante pari a US\$ (32,9) milioni, a causa principalmente di un incremento della durata media dei viaggi spot, a termini di pagamento dei noli più lunghi, e alla riduzione della copertura base time-charter. Questo ha portato ad una generazione di cassa operativa pari a US\$ 18,9 milioni nel primo semestre del 2022 (vs. US\$ 18,5 milioni nel primo semestre del 2021), un livello sicuramente inferiore rispetto a quanto era lecito prevedere in un contesto di mercato così forte. La grande maggioranza dei noli da incassare alla fine del periodo, sono stati in realtà ricevuti nelle prime settimane di luglio, portando ad un sensibile miglioramento della nostra posizione di liquidità rispetto a fine di giugno.*

*Nella prima metà del 2022, abbiamo finalizzato la vendita di due navi MR costruite nel 2005, la M/T High Valor e la M/T High Priority; attraverso queste cessioni abbiamo generato rispettivamente circa US\$ 7,8*



*milioni e US\$ 7,0 milioni di cassa, al netto delle commissioni e del rimborso del debito bancario in essere. Queste transazioni hanno avuto come oggetto le ultime navi vecchie della nostra flotta e pertanto, oltre a migliorare ulteriormente la nostra posizione di liquidità, sono pienamente in linea con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta moderna ed 'eco', al fine di incrementare la nostra potenzialità di guadagno e allo stesso tempo ridurre le nostre emissioni di carbonio.*

*Oggi DIS beneficia della flessibilità strategica ed operativa derivante da una solida struttura patrimoniale, che ha continuato a rafforzare ulteriormente nel corso del primo semestre dell'anno, grazie alla cessione di due unità e all'incremento del valore di mercato delle proprie navi. Infatti, grazie al forte contesto di mercato e alle prospettive positive di medio-termine per la nostra industria, il valore delle nostre navi è cresciuto negli ultimi 12 mesi, aumentando del 9% nel solo secondo trimestre dell'anno. Alla fine di giugno 2022, DIS aveva disponibilità liquide e mezzi equivalenti pari a US\$ 46,0 milioni ed il rapporto tra la posizione finanziaria netta di DIS (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari al 52,5%, rispetto al 60,4% alla fine del 2021 (65,9% alla fine del 2020, 64,0% alla fine del 2019 e 72,9% alla fine del 2018). Ci aspettiamo che questo rapporto continui a migliorare ulteriormente nella seconda parte dell'anno.*

*Abbiamo ridotto notevolmente il rischio legato al rifinanziamento del nostro debito, fino al 2024. Tra la fine dello scorso anno e l'inizio del 2022, abbiamo rifinanziato per intero tutto il debito bancario che era originariamente in scadenza nel 2022 e a luglio di quest'anno abbiamo rifinanziato quasi interamente anche tutto il debito in scadenza nel 2023 (con la sola eccezione del debito relativo ad una nave, che ci aspettiamo di rifinanziare nel terzo trimestre di quest'anno), a termini estremamente interessanti.*

*La nostra flotta moderna, la nostra solida struttura finanziaria, la nostra flessibile strategia commerciale e le numerose iniziative strategiche implementate negli ultimi anni, ci consentono oggi di godere pienamente del forte mercato delle product tanker e di guardare con ottimismo al futuro, con il costante obiettivo di remunerare i nostri Azionisti per il sostegno e la fiducia che ci hanno accordato.'*

## **ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO**

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2022**

I mercati delle navi cisterna sono stati particolarmente deboli all'inizio del 2022. Tuttavia, le condizioni sono migliorate significativamente nel secondo trimestre grazie anche agli impatti del conflitto russo-ucraino. Le navi che trasportano raffinati hanno fatto particolarmente bene, con dei buoni risultati ottenuti anche dalle navi che trasportano greggio di dimensioni medie, mentre le navi VLCC, la tipologia più grande dedicata al trasporto di greggio, hanno operato in un contesto ancora piuttosto debole (sebbene le navi di tipo "Eco" e dotate di *scrubbers* abbiano registrato risultati migliori). Si prevede che i mercati delle cisterne per il trasporto di greggio siano destinati a beneficiare di un ulteriore allentamento dei tagli alla produzione dell'OPEC e del miglioramento della domanda cinese nei prossimi mesi, offrendo ulteriore sostegno al mercato delle cisterne per trasporto di raffinati, già in forte espansione.

I ricavi medi delle MR utilizzate nel trasporto di raffinati sono migliorati durante l'intero trimestre. La recente solidità dei mercati MR è stata favorita dalla ripresa della domanda di raffinati, grazie alla riapertura delle economie dopo la revoca delle restrizioni legate al COVID, alle inefficienze della catena logistica, e dall'aumento delle distanze medie percorse, con una crescita dei volumi su rotte a lungo raggio in partenza dagli Stati Uniti e dall'Asia verso l'Europa, trainata dalla ricerca da parte degli acquirenti di alternative ai volumi precedentemente importati dalla Russia. I noli medi giornalieri sono rimasti su livelli elevati, sostenuti da un'attività importante in entrambi i bacini, orientale ed occidentale.



Secondo quanto riferito nel rapporto di luglio 2022 dell'AIE, l'esaurimento delle attività di manutenzione delle raffinerie, e gli alti margini di raffinazione hanno contribuito ad un aumento dei volumi raffinati di 600.000 barili al giorno a giugno. Con 79,7 milioni di barili al giorno, i volumi raffinati hanno superato di 1,4 milioni di barili al giorno il minimo stagionale di aprile, ma con l'incremento della domanda di raffinati di una volta e mezzo più rapido nel corso del medesimo periodo, si è allargato il divario tra offerta e domanda.

I margini delle raffinerie hanno continuato ad aumentare a giugno su base media mensile, eccetto che per i margini in Europa nordoccidentale, che hanno sofferto dalla riduzione dei volumi raffinati di nafta.

La tariffa *time charter* annuale, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2022 era valutata intorno a US\$ 20.000 al giorno per una MR2 convenzionale (in rialzo rispetto alla tariffa di US\$ 13.500 al giorno di marzo), mentre una MR2 di tipo *Eco era* valutata ad un premio di circa US\$ 3.000 al giorno.

**DIS ha registrato un utile netto di US\$ 19,2 milioni nel primo semestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (15,2) milioni registrata nello stesso periodo del 2021. Tale variazione positiva è attribuibile ad un contesto di mercato delle navi cisterna molto più forte rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,4 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (14,4) milioni registrati nel primo semestre 2021. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022** rispetto ad una perdita netta di US\$ (5,4) milioni registrata nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 26,5 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ (5,1) milioni registrati nel secondo trimestre 2021.

DIS ha generato un risultato operativo lordo/EBITDA pari a US\$ 66,2 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 33,0 milioni generati nel primo semestre 2021, e pari a US\$ 48,5 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ 18,9 milioni generati nel primo trimestre 2021.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha registrato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 21.037 nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 11.355 nel primo semestre 2021** (secondo trimestre 2022: US\$ 28.687 vs. secondo trimestre 2021: US\$ 12.720), grazie al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Allo stesso tempo, il 42,1% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2022 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.158, (primo semestre 2021: copertura del 48,1% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 15.546). Un livello elevato di copertura con contratti *time charter* costituisce uno dei pilastri della strategia commerciale di DIS, che le consente di mitigare gli effetti della volatilità sul mercato *spot*, garantendo un certo livello di ricavi e di generazione di liquidità anche durante cicli negativi. La tariffa giornaliera media totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) è stata pari a US\$ 18.559 nei primi sei mesi del 2022 rispetto a US\$ 13.371 raggiunti nello stesso periodo del 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ 23.389 vs. secondo trimestre 2021: US\$ 13.893).

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 115,6 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 88,9



milioni del primo semestre 2021 e di US\$ 72,8 milioni nel secondo trimestre 2022 rispetto a US\$ 46,1 milioni del secondo trimestre 2021. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 21.037 nel primo semestre 2022** rispetto a US\$ 11.355 nel primo semestre 2021, e di **US\$ 28.687 nel secondo trimestre 2022** rispetto a US\$ 12.720 nel secondo trimestre 2021.

Nel primo semestre 2022, DIS ha mantenuto una buona percentuale di copertura<sup>1</sup> (ricavi generata da contratti a tariffa fissa), pari al 42,1% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2021: 48,1%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 15.158 (primo semestre 2021: US\$ 15.546). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno da sempre consentito a DIS di consolidare ulteriormente i suoi storici rapporti con le principali compagnie petrolifere.

I **ricavi base time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)<sup>2</sup>** sono stati pari a **US\$ 18.559 nel primo semestre 2022** rispetto a US\$ 13.371 nel primo semestre 2021, e pari a **US\$ 23.389 nel secondo trimestre 2022** rispetto a US\$ 13.893 nel secondo trimestre 2021.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2021						2022		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	9.923	12.720	<b>11.355</b>	9.248	12.055	11.004	12.857	28.687	<b>21.037</b>
Fissa	15.842	15.231	<b>15.546</b>	15.163	14.493	15.194	14.968	15.373	<b>15.158</b>
Media	12.853	13.893	<b>13.371</b>	12.113	13.165	12.996	13.796	23.389	<b>18.559</b>

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** sono stati pari a US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2022 e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo relativo ad una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c., cominciato ad ottobre 2021.

L'**utile dalla vendita di navi** è stato negativo per US\$ (1,0) milioni nel primo semestre 2022 e sostanzialmente in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente. L'importo si riferisce all'ammortamento del risultato differito netto su tutte le navi vendute e riprese in *leasing* negli esercizi precedenti.

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di US\$ 66,2 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 33,0 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2022: US\$ 48,5 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 18,9 milioni), rispecchiando il forte miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni** ammonta a US\$ (32,5) milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (32,6) milioni nel primo semestre 2021) (secondo trimestre 2022: US\$ (15,0) milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ (16,2) milioni). L'importo per il primo semestre 2022 include una svalutazione di US\$ (2,1) milioni su una nave MR (M/T High Priority) di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., la cui vendita è stata annunciata nel primo trimestre 2022 e finalizzata nel secondo trimestre 2022. Conformemente all'IFRS 5, questa nave è stata classificata come "attività disponibili per la vendita" alla

<sup>1</sup> La percentuale di copertura (%) e la tariffa media giornaliera includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., che comprende un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.

<sup>2</sup> I ricavi base *time charter* giornalieri medi totali includono un contratto di noleggio a scafo nudo su una nave LR1 di proprietà di d'Amico Tankers d.a.c., comprensivi di un Opex giornaliero ipotizzato di US\$ 6.700 (in linea con i costi effettivi di DIS), al fine di esprimere tale contratto a scafo nudo in equivalenti base *time charter*. Il ricavo lordo di tale contratto a scafo nudo è esposto alla voce "ricavi da noleggio a scafo nudo" del conto economico.



fine del primo trimestre 2022, imputando la differenza tra il suo *fair value* al netto del costo di cessione e il suo valore contabile a conto economico.

Il **risultato operativo lordo/EBIT** è stato di US\$ 33,7 milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ 0,4 milioni nel primo semestre 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ 33,4 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 2,7 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 0,9 milioni nel primo semestre 2022 (US\$ 1,0 milioni nel primo semestre 2021) (secondo trimestre 2022: US\$ 0,4 milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ 0,3 milioni). L'importo del primo semestre 2022 comprendeva principalmente US\$ 0,9 milioni di utile non realizzato in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS, US\$ 0,03 milioni di utili su cambi commerciali, oltre a interessi attivi su fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (15,3) milioni nel primo semestre 2022 rispetto a US\$ (16,4) milioni del primo semestre 2021 (secondo trimestre 2022: US\$ (8,1) milioni vs. secondo trimestre 2021: US\$ (8,4) milioni). L'importo del primo semestre 2022 comprende principalmente US\$ (14,1) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,6) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su noli e US\$ (0,4) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi usati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva US\$ (16,3) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui *leasing* finanziari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*, nonché US\$ (0,1) milioni di perdite non realizzate principalmente in relazione alla parte inefficace dei contratti di *swap* su tassi di interesse di DIS.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 19,3 milioni nel primo semestre 2022 (perdita di US\$ (15,0) milioni nel primo semestre 2021) e un utile di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022 (perdita di US\$ (5,3) milioni nel secondo trimestre 2021).

Le **imposte sul reddito** sono state di US\$ (0,1) milioni nel primo semestre 2022 (US\$ (0,2) milioni nel primo semestre 2021).

**DIS ha registrato un utile netto di US\$ 19,2 milioni** nel primo semestre 2022 (perdita netta di US\$ (15,2) milioni nello stesso periodo del 2021) e un utile netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre 2022 (perdita netta di US\$ (5,4) milioni nel secondo trimestre 2021). Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2022 (US\$ (1,3) milioni) e dal primo semestre 2021 (US\$ (0,3) milioni), nonché le svalutazioni delle attività (US\$ (2,1) milioni nel primo semestre 2022) e gli effetti netti dell'IFRS 16 da entrambi i periodi (primo semestre 2022: US\$ 0,3 milioni e primo semestre 2021: US\$ (0,5) milioni), **il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 22,4 milioni nel primo semestre 2022** rispetto a US\$ (14,4) milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

#### **FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO**

Nel **primo semestre 2022 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi per US\$ 3,2 milioni** rispetto a US\$ (10,7) milioni nel primo semestre 2021.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 18,9 milioni nel primo semestre 2022, contro US\$ 18,5 milioni nel primo semestre 2021. I flussi di cassa da attività operative generati nei primi



sei mesi dell'esercizio sono stati influenzati da un impatto negativo sul capitale circolante di circa US\$ (32,9) milioni, dovuto principalmente all'aumento della lunghezza media dei viaggi *spot* e alle tempistiche di pagamento sui noli, nonché a una riduzione della copertura *time charter*.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2022** ammontava a **US\$ 474,8 milioni** rispetto a US\$ 520,3 milioni al 31 dicembre 2021. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 69,2 milioni alla fine di giugno 2022 rispetto a US\$ 80,5 milioni alla fine del 2021. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 52,5% al 30 giugno 2022 rispetto al 60,4% al 31 dicembre 2021 (65,9% al 31 dicembre 2020, 64,0% alla fine del 2019 ed al 72,9% alla fine del 2018).

## EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il Gruppo d'Amico International Shipping nel primo semestre 2022 sono stati:

### **D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA:**

**Quinto e ultimo periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** Il 17 maggio 2022, d'Amico International Shipping S.A. ha confermato che i detentori di "Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022", codice ISIN n. LU1588548724 (i "Warrant") potevano esercitare i propri Warrant in qualsiasi Giorno Lavorativo (giorno in cui le banche in Lussemburgo e in Italia sono generalmente aperte come definite nei termini e condizioni dei Warrant) dal 1° giugno 2022 al 30 giugno 2022, entrambe le date incluse (il "Quinto Periodo di Esercizio"), con il diritto di sottoscrivere azioni ordinarie DIS di nuova emissione (le "Azioni di Compendio"), ammesse alla negoziazione sul mercato Euronext STAR Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana, senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione, nel rapporto di una (1) azione ordinaria DIS per ogni Warrant esercitato. Al termine del Quinto Periodo di Esercizio, i Warrant che non sono stati esercitati sono stati considerati scaduti e non più esercitabili. Il prezzo di esercizio dei Warrant relativo al Quinto Periodo di Esercizio era pari a EUR 0,412 (zero virgola quattrocentododici euro) per ciascuna Azione di Compendio, che doveva essere versato integralmente al momento della presentazione del modulo di esercizio durante il Quinto Periodo di Esercizio.

**Aumento di capitale in seguito al quinto periodo di esercizio dei Warrant DIS 2017-2022:** il 4 luglio 2022, a seguito del completamento del Quinto Periodo di Esercizio, in cui sono stati esercitati 10.000 Warrant, portando all'emissione di 10.000 nuove azioni ordinarie, il capitale sociale della Società ammontava a US\$ 62.053.278,45, suddiviso in 1.241.065.569 azioni senza valore nominale. I restanti 55.215.905 Warrant che non sono stati esercitati entro la scadenza del 30 giugno 2022 sono decaduti da ogni diritto, divenendo privi di validità ad ogni effetto.

### **D'AMICO TANKERS D.A.C.:**

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha rinnovato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR per 12 mesi a partire da gennaio 2022; e ha rinnovato un altro contratto *time charter* con una solida controparte per una delle sue navi *handysize* per 6 mesi a partire da gennaio 2022.

**Vendita di navi:** nell'aprile 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un accordo per la vendita della M/T High Priority, una nave cisterna MR da 46.847 Tpl (Dwt), costruite nel 2005 da Nakai Zosen, Giappone, per un corrispettivo di US\$ 9,2 milioni.





#### **HIGH POOL TANKERS D.A.C.:**

**Flotta impiegata a noleggio:** nell'aprile 2022, High Pool Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* di 6 mesi con una solida controparte per una delle sue navi MR a partire da giugno 2022.

#### **FATTI DI RILIEVO VERIFICATISI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

#### **D'AMICO TANKERS D.A.C.:**

**Rifinanziamento di due *leasing*:** nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha esercitato le opzioni di acquisto sui contratti di noleggio a scafo nudo relativi alla M/T High Discovery (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 presso Hyundai-Mipo, Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 20,3 milioni e alla M/T High Fidelity (una nave cisterna medium range da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 presso Hyundai-Vinashin Shipyard Co. Ltd., Vietnam), per un corrispettivo di US\$ 19,2 milioni. Allo stesso tempo, d'Amico Tankers ha rifinanziato queste due navi attraverso nuovi contratti di *leasing* (noleggio a scafo nudo) della durata di 10 anni, con obbligo di acquisto alla fine del contratto ed opzioni di acquisto a decorrere dal secondo anno di contratto per la M/T High Discovery e dal terzo anno di contratto per la M/T High Fidelity.

**Rifinanziamento del debito bancario in scadenza nel 2023, relativo a quattro navi attraverso un nuovo prestito sostenibile:** nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un finanziamento con ING e Skandinaviska Enskilda Banken (SEB) della durata di 5 anni e per un importo pari a US\$ 82,0 milioni, volto al rifinanziamento dei prestiti bancari in scadenza nel 2023 relativi a M/T Cielo di Cagliari, M/T Cielo Rosso, M/T Cielo di Rotterdam e M/T Cielo di New York. Ciascuna delle quattro tranche di questa nuova linea di credito verrà tirata nel mese di luglio 2022, contestualmente al rimborso integrale dei prestiti preesistenti. Questo nuovo contratto di finanziamento sostenibile prevede un margine variabile in funzione delle emissioni di CO2 della flotta di d'Amico Tankers e del rispettivo indicatore AER (*Annual Efficiency Ratio*) in base all'andamento dell'indicatore AER stabilito dai *Poseidon Principles* per la tipologia di navi operate dalla nostra Controllata. ING agirà in qualità di Agente e *Sustainability Coordinator* per questo finanziamento.

**Rifinanziamento del debito bancario relativo a tre navi MR, in scadenza nel 2023:** nel mese di luglio 2022, d'Amico Tankers d.a.c. ha concluso il rifinanziamento dei prestiti, con i rispettivi *balloon*, relativi a tre delle sue navi MR in scadenza nel 2023. Nel dettaglio:

- d'Amico Tankers ha firmato un contratto di finanziamento con Danish Ship Finance A/S della durata di sette anni e per un importo pari a US\$ 25,2 milioni, volto al rifinanziamento dei prestiti bancari in scadenza nel 2023 relativi a M/T High Seas e a M/T High Tide. Questo nuovo prestito è stato utilizzato e il finanziamento precedente rimborsato nel luglio 2022.
- d'Amico Tankers ha sottoscritto un accordo con Tokyo Century Corporation al fine di estendere senza soluzione di continuità e per ulteriori 4,5 anni il prestito in scadenza a gennaio 2023, relativo a M/T High Challenge, che ha un importo residuo pari attualmente a US\$ 13,8 milioni.



Il profilo delle navi di d'Amico International Shipping in uso è riepilogato di seguito.

	Al 30 giugno 2022				Al 28 luglio 2022			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5,0	6,0	6,0	17,0	5,0	6,0	6,0	17,0
Noleggio a scafo nudo*	1,0	7,0	0,0	8,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0	0,0	9,0
Nolo a breve termine	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Totale</b>	<b>6,0</b>	<b>23,0</b>	<b>6,0</b>	<b>35,0</b>	<b>6,0</b>	<b>23,0</b>	<b>6,0</b>	<b>35,0</b>

\* con obbligo di acquisto

### **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli delle cisterne e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini delle raffinerie ed i volumi raffinati, (iii) la domanda di raffinati, (iv) la struttura dei prezzi a termine sia per il greggio che per i raffinati, (v) il tasso di crescita della flotta di navi cisterna, (vi) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione e la velocità media di navigazione, e (vii) le distanze medie di navigazione. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere l'attuale solidità dei mercati:

#### **Domanda di navi cisterna**

- Nel loro più recente rapporto, di luglio 2022, l'AIE prevede un aumento della produzione petrolifera di 1,8 milioni di barili al giorno dal mese di giugno a quello di dicembre 2022, con una revisione al ribasso di 100.000 barili al giorno rispetto alle loro precedenti stime. Tuttavia, si prevede che i Paesi OPEC+ incrementeranno le forniture di soli 380.000 barili al giorno, mentre per i Paesi non appartenenti all'OPEC+, dominati dagli Stati Uniti, è prevista una crescita di 1,4 milioni di barili al giorno (precedentemente 1,1 milioni di barili al giorno). In particolare, per le navi cisterna dedicate al trasporto di greggio, l'incremento in tonnellate-miglia associato ad un rialzo della produzione e delle esportazioni provenienti dagli Stati Uniti, potrebbe compensare ampiamente la minore crescita dei volumi.
- Secondo quanto citato nel rapporto di luglio 2022 dell'AIE, l'impennata dei costi del carburante ed il deterioramento del contesto economico stanno incominciando lentamente ad influire sulla crescita della domanda di petrolio nei Paesi dell'OCSE. Gli ultimi dati evidenziano un consumo inferiore alle previsioni in tutte e tre le principali regioni. Per contro, la domanda dei Paesi non appartenenti all'OCSE ha avuto una forte ripresa a maggio, trainata dalla Cina all'uscita dei lockdown legati al COVID e dal Medio Oriente, in seguito al maggiore fabbisogno di produzione energetica. Di conseguenza, le prospettive per il 2022 sono state moderatamente ridimensionate dall'AIE, con previsioni di crescita per la domanda globale di petrolio di 1,7 milioni di barili al giorno, attestandosi come media sull'anno sui 99,2 milioni di barili al giorno. Si prevede un aumento della domanda di 2,1 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 101,3 milioni di barili al giorno nel 2023, trainata da una crescita solida nei Paesi non appartenenti all'OCSE.
- Le scorte di raffinati dell'OCSE sono aumentate di 7,1 milioni di barili nel mese di maggio 2022, un valore notevolmente in calo rispetto all'incremento medio dell'ultimo quinquennio per il mese di 23,2 milioni di barili. Le scorte di altri prodotti petroliferi hanno fatto registrare un rialzo



di 22,2 milioni di barili grazie ai forti incrementi nei paesi del continente americano appartenenti all'OCSE. Le rimanenze di olio combustibile sono aumentate di soli 500.000 barili. A parziale compensazione degli incrementi, le scorte di distillati medi sono calate, in controtendenza stagionale, di 1,8 milioni di barili, attestandosi a 96 milioni di barili, al di sotto della media quinquennale. Le scorte di benzina sono crollate di 13,7 milioni di barili, un calo decuplicato rispetto alla tendenza stagionale.

- Nell'*outlook* di luglio 2022, Clarksons stima che nel 2022 la domanda di tonnellaggio miglia per il trasporto di raffinati crescerà del 13%/14%, ben al di sopra dell'aumento previsto per l'offerta di tonnellaggio (si veda di seguito). Tale crescita rispecchia l'allungamento delle distanze medie percorse da queste navi, i cambiamenti del panorama di raffinazione, con l'aumento della capacità in Medio Oriente ed Asia, nonché le recenti chiusure negli Stati Uniti, in Europa ed Oceania, un solido incremento dell'offerta e della domanda di petrolio, nonché della produzione delle raffinerie, con robusti margini di raffinazione e modeste scorte globali di petrolio.
- Più del 70% della nuova capacità di raffinazione nei prossimi quattro anni si troverà a est di Suez. L'AIE stima che dall'inizio della pandemia in Nord America sia stata chiusa una capacità di raffinazione di circa 800.000 barili al giorno. Engen ha convertito la sua raffineria di Durban da 120.000 barili al giorno (responsabile del 17% circa della produzione di combustibile del paese) in un terminal/deposito. Nel lungo periodo, la ripresa della domanda e cambiamenti strutturali nel panorama di raffinazione dovrebbero favorire gli scambi commerciali a lungo raggio.

#### Offerta di navi cisterna

- All'inizio dell'anno Clarksons stimava che nel 2022 sarebbero state consegnate 67 MR e LR1; nel primo semestre dell'anno ne sono state consegnate solo 34 rispetto a una stima di 43.
- Nell'*outlook* di luglio 2022, Clarksons ha stimato che nel 2022 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,8%.
- Numerosi cantieri di demolizione sono stati temporaneamente chiusi durante la pandemia. Tuttavia, la ripresa dei prezzi dell'acciaio ha migliorato la domanda per riciclaggio di navi. Nonostante la solidità dei mercati dei noli, 20 navi nel settore MR e LR1 sono già state demolite quest'anno.
- Secondo Clarksons, a fine giugno '22 il 6,5% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 20 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 3,2% dell'attuale flotta commerciale (in dwt). Alla stessa data, il 31,6% della flotta di navi MR e LR1 (in dwt) aveva più di 15 anni e questa percentuale dovrebbe continuare a crescere rapidamente nei prossimi anni.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 e il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convenzioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea sta per includere la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione. Inoltre, importanti noleggiatori di navi, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti agenzie commerciali di intermediazione come Trafigura, hanno recentemente firmato la "Sea Cargo Charter", allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi che gestiscono e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. In occasione della riunione del Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), tenutasi a giugno 2021, sono state adottate misure che saranno applicabili dal 1° novembre 2022, che impongono agli operatori di



misurare l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e l'indicatore di intensità carbonica (*Carbon Intensity Indicator*, CII), che valuta il livello di efficienza con le quali sono gestite. Entrambe le misure ambiscono a ridurre progressivamente le emissioni dal 2023 al 2030. L'incertezza riguardo i cambiamenti tecnologici necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale stanno riducendo la propensione alle commesse di navi di nuova costruzione, che potrebbero risultare obsolete già subito dopo la consegna. Inoltre, l'aumento dei costi delle navi di nuova costruzione e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente anche sulla propensione per i nuovi ordini.

---

La relazione finanziaria semestrale 2022 è disponibile al pubblico, nella sua versione integrale, presso la sede legale della Società e nella sezione Investor Relations del sito internet di DIS ([www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)).

Essa è stata altresì depositata presso la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), nonché diffusa attraverso il sistema e-market SDIR e archiviata sia presso Borsa Italiana S.p.A., tramite e-market STORAGE che presso la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo di stoccaggio autorizzato prescelto dalla DIS (OAM).

Da oggi anche questo comunicato stampa è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet della Società, depositato presso la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), diffuso utilizzando il circuito e-market SDIR, archiviato presso Borsa Italiana S.p.A. tramite il sistema e-market STORAGE e presso Borsa di Lussemburgo nella sua qualità di OAM.

---

#### **CONFERENCE CALL**

Oggi alle ore 14.00 CET (8.00 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. Per partecipare sarà possibile collegarsi in webcall al seguente link: <https://www.c-meeting.com/web3/join/3BHH8EBJTPZ9WE>. In alternativa, potrete chiamare i seguenti numeri: Italia: + 39 02 8020911 / UK: + 44 1 212818004/ USA: +1 718 7058796. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: [www.damicointernationalshipping.com](http://www.damicointernationalshipping.com)

---

La relazione finanziaria per il primo semestre e il secondo trimestre 2022 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 4 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, così come modificata ed integrata nel dicembre 2016, che recepisce la Direttiva 2004/109/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 in materia di armonizzazione dei requisiti di trasparenza, in relazione alle informazioni sugli emittenti le cui azioni sono ammesse alle negoziazioni su un mercato regolamentato.



---

*d'Amico International Shipping S.A. è una controllata di d'Amico Società di Navigazione S.p.A, leader mondiale nel trasporto marittimo. Essa opera nel settore delle navi cisterna, imbarcazioni per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati, prodotti chimici ed oli vegetali. d'Amico International Shipping S.A. controlla, in proprietà diretta o in noleggio, tramite la sua controllata operativa d'Amico Tankers Ltd, una flotta moderna e tecnologicamente avanzata, composta da imbarcazioni a doppio scafo con capacità di trasporto comprese fra le 35.000 e le 51.000 dwt. La Società vanta una lunga e storica tradizione imprenditoriale familiare, ed è presente in tutto il mondo con uffici nei più importanti centri mercantili marittimi (Londra, Dublino, Monaco e Singapore). La Società è quotata alla Borsa di Milano (ticker symbol 'DIS').*

---

**d'Amico International Shipping S.A**

**Anna Franchin - Investor Relations Manager**

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: [ir@damicointernationalshipping.com](mailto:ir@damicointernationalshipping.com)

**Capital Link**

New York - Tel. +1 (212) 661-7566

London - Tel. +44 (0) 20 7614-2950

E-Mail: [damicotankers@capitallink.com](mailto:damicotankers@capitallink.com)

**Media Relations**

**Havas PR Milan**

Marco Fusco

Tel.: +39 02 85457029 – Mob.: +39 345.6538145

E-Mail: [marco.fusco@havaspr.com](mailto:marco.fusco@havaspr.com)

Antonio Buozzi

Tel.: +39 320.0624418

E-Mail: [antonio.buozzi@havaspr.com](mailto:antonio.buozzi@havaspr.com)


**ALLEGATI**
**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022	1° sem. 2021
108.742	62.916	Ricavi	175.280	122.037
(35.956)	(16.781)	Costi diretti di viaggio	(59.673)	(33.146)
<b>72.786</b>	<b>46.135</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>115.607</b>	<b>88.891</b>
1.200	-	Ricavi da noleggio a scafo nudo *	2.386	-
<b>73.986</b>	<b>46.135</b>	<b>Ricavi netti totali</b>	<b>117.993</b>	<b>88.891</b>
(515)	(1.361)	Costi per noleggi passivi	(1.721)	(1.620)
(21.012)	(21.714)	Altri costi operativi diretti	(42.141)	(46.191)
(3.462)	(3.650)	Costi generali ed amministrativi	(6.840)	(6.990)
(527)	(545)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(1.048)	(1.073)
<b>48.470</b>	<b>18.865</b>	<b>Risultato operativo lordo - EBITDA*</b>	<b>66.243</b>	<b>33.017</b>
(15.045)	(16.203)	Ammortamenti e svalutazioni	(32.528)	(32.631)
<b>33.425</b>	<b>2.662</b>	<b>Risultato operativo lordo - EBIT*</b>	<b>33.715</b>	<b>386</b>
320	433	Proventi finanziari netti	893	1.019
(8.064)	(8.416)	Oneri finanziari netti	(15.282)	(16.423)
<b>25.681</b>	<b>(5.321)</b>	<b>Utile (perdita) ante imposte</b>	<b>19.326</b>	<b>(15.018)</b>
33	(90)	Imposte sul reddito	(108)	(161)
<b>25.714</b>	<b>(5.411)</b>	<b>Utile (perdita) netto</b>	<b>19.218</b>	<b>(15.179)</b>
<b>0,021</b>	<b>(0,004)</b>	<b>Utile (perdita) per azione in US\$ <sup>(1)</sup></b>	<b>0,016</b>	<b>(0,012)</b>

\* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 9

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2022 <sup>(1)</sup> NON REVISIONATO	2° trim. 2020 <sup>(1)</sup> NON REVISIONATO		1° sem. 2022 <sup>(1)</sup>	1° sem. 2021 <sup>(1)</sup>
		US\$ migliaia		
25.714	(5.411)	Utile (perdita) del periodo	19.218	(15.179)
		<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>		
2.127	1.160	Coperture dei flussi finanziari ("cash flow hedges")	7.875	2.274
(29)	14	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(142)	(15)
<b>27.812</b>	<b>(4.237)</b>	<b>Utile (perdita) complessivo del periodo</b>	<b>26.951</b>	<b>(12.920)</b>

Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.

<sup>(1)</sup> L'utile base per azione è calcolato su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.885.331 e 1.222.919.375 nel primo semestre del 2022 e nel primo semestre del 2021 rispettivamente e su un numero medio di azioni in circolazione pari a 1.222.762.455 e 1.222.726.095 nel secondo trimestre del 2022 e nel secondo trimestre del 2021 rispettivamente. Nel secondo trimestre/primo semestre del 2022 e nel secondo trimestre/primo semestre del 2021 l'utile per azione diluito era pari all'utile base per azione.


**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA**

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2022	AI 31 dicembre 2021
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	780.102	821.434
Altre attività finanziarie non correnti	15.867	9.849
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>795.969</b>	<b>831.283</b>
Rimanenze	17.922	11.643
Crediti a breve ed altre attività correnti	71.064	37.104
Altre attività finanziarie correnti	2.686	2.674
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	46.040	43.415
<b>Attività correnti</b>	<b>137.712</b>	<b>94.836</b>
Attività disponibili per la vendita	-	10.197
<b>Totale attività correnti</b>	<b>137.712</b>	<b>105.033</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>933.681</b>	<b>936.316</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Perdite portate a nuovo	(61.604)	(80.568)
Sovraprezzo azioni	368.823	368.823
Altre riserve	(9.823)	(17.926)
<b>Patrimonio netto totale</b>	<b>359.449</b>	<b>332.382</b>
Banche ed altri finanziatori	184.916	226.771
Passività non correnti da <i>leasing</i>	180.949	237.478
Altre passività finanziarie non correnti	534	1.862
<b>Passività non correnti</b>	<b>366.399</b>	<b>466.111</b>
Banche ed altri finanziatori	94.360	66.534
Passività correnti da <i>leasing</i>	74.445	36.480
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.733	27.665
Altre passività finanziarie correnti	4.231	4.765
Debiti per imposte correnti	64	43
<b>Passività correnti</b>	<b>207.833</b>	<b>135.487</b>
Banche associate ad attività disponibili per la vendita	-	2.336
<b>Totale passività correnti</b>	<b>207.833</b>	<b>137.823</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>933.681</b>	<b>936.316</b>


**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO**

2° trim. 2022 NON REVISIONATO	2° trim. 2021 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2022	1° sem. 2021
<b>25.714</b>	<b>(5.411)</b>	<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>19.218</b>	<b>(15.179)</b>
15.045	16.203	Ammortamento di immobilizzazioni materiali e diritti di utilizzo	30.448	32.631
-	-	Svalutazione	2.080	-
(33)	90	Imposte correnti e differite	108	161
3.770	4.328	Costo netto dei <i>leasing</i>	7.614	8.916
3.964	3.655	Altri oneri (proventi) finanziari netti	6.765	6.488
527	545	Variazione del risultato differito dalla cessione di attività in vendita e <i>lease-back</i>	1.048	1.073
24	(25)	Risultato della differenza di cambio non realizzata	24	(25)
(127)	49	Altre variazioni del patrimonio netto che non influenzano le disponibilità liquide	(155)	20
-	2	Saldo alla liquidazione di partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	-	2
<b>48.884</b>	<b>19.436</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante</b>	<b>67.150</b>	<b>34.087</b>
(4.407)	(897)	Variazioni delle rimanenze	(6.279)	(1.858)
(32.777)	4.803	Variazioni dei crediti a breve	(33.961)	4.298
6.773	(3.180)	Variazioni dei debiti a breve	7.342	(2.497)
(25)	(74)	Imposte (pagate) ricevute	(106)	(143)
(3.762)	(4.329)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(7.604)	(8.917)
(5.945)	(3.834)	Interessi netti (pagati)	(7.560)	(6.437)
<b>8.741</b>	<b>11.925</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>18.982</b>	<b>18.533</b>
(475)	(2.215)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(894)	(4.184)
-	-	Afflussi differiti dalla vendita di immobilizzazioni	-	3.200
9.108	-	Vendita netta di immobilizzazioni	19.305	-
<b>8.633</b>	<b>(2.215)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>18.411</b>	<b>(984)</b>
129	(14)	Altre variazioni del patrimonio netto	129	(14)
-	-	Acquisto di azioni proprie	-	(336)
(4)	637	Variazioni di altre attività finanziarie	73	1.111
(8.819)	(9.382)	Rimborso finanziamenti bancari	(31.676)	(15.960)
-	-	Utilizzi di linee di credito	15.345	13.756
(9.077)	(8.663)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(17.982)	(26.792)
<b>(17.771)</b>	<b>(17.422)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(34.111)</b>	<b>(28.235)</b>
<b>(397)</b>	<b>(7.712)</b>	<b>Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>3.282</b>	<b>(10.686)</b>
30.085	42.320	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto ad inizio periodo	26.406	45.294
29.688	34.608	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	29.688	34.608
<b>46.040</b>	<b>48.715</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>46.040</b>	<b>48.715</b>
(16.352)	(14.107)	Scoperti di conto a fine periodo	(16.352)	(14.107)

Le attività finanziarie che non richiedono l'uso di liquidità sono riconciliate nella nota 21.





*Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Carlos Balestra di Mottola, dichiara, nella sua qualità di Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping S.A. (la 'Società') che, per quanto di sua conoscenza, la relazione finanziaria del primo semestre/secondo trimestre 2022, redatta in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicata, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta delle attività, passività, posizione finanziaria e conto economico della Società e delle sue controllate consolidate e che la relazione intermedia del management sulla gestione illustra correttamente i risultati realizzati, la situazione della Società e delle sue delle controllate consolidate, unitamente a una descrizione dei principali elementi di rischio e di incertezza ad esse associati.*

*Carlos Balestra di Mottola*  
Chief Financial Officer



## INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (IAP)

Unitamente agli indicatori più direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per i lettori del suo bilancio, indicando la *performance* dell'impresa nel corso del periodo e colmando le lacune lasciate dai principi contabili. Gli IAP sono indicatori di tipo finanziario e non finanziario riguardanti la *performance* aziendale passata e futura, la situazione finanziaria o i flussi di cassa, diversi dagli indicatori finanziari definiti o specificati nel quadro dell'informativa finanziaria e dei principi contabili (IFRS) del Gruppo; per questo motivo potrebbero non essere comparabili con altri indicatori aventi denominazioni simili utilizzati da altre imprese e non costituiscono indicatori previsti dagli IFRS o dai GAAP, pertanto non dovrebbero essere considerati sostitutivi rispetto alle informazioni riportate nel bilancio del Gruppo. La sezione seguente riporta le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

### IAP FINANZIARI (basati sui dati di bilancio o tratti dagli stessi)

#### **Ricavi base time charter**

Uno *standard* nel settore dei trasporti marittimi che consente di confrontare i ricavi di nolo netti in base alla durata del viaggio, non influenzati dal fatto che le navi siano state impiegate in noleggi *time charter*, noleggi a viaggio o Contratti di nolo (si vedano le seguenti definizioni degli IAP non finanziari). Come indicato nel Conto economico del bilancio, corrispondono alla differenza tra ricavi ed i costi diretti di viaggio.

#### **Ricavi da noleggio a scafo nudo**

Ricavi derivanti da contratti tramite i quali al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (per ulteriori dettagli si veda in Altre definizioni).

#### **EBITDA e margine di EBITDA**

Il risultato operativo lordo / EBITDA è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi, della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* ed imprese collegate, delle svalutazioni e degli ammortamenti. Equivale all'utile operativo lordo, che indica i ricavi di vendita del Gruppo al netto del costo dei servizi (di trasporto) prestati. Il margine di EBITDA è definito come l'EBITDA diviso per i ricavi base *time charter* (come descritti sopra). DIS ritiene che l'EBITDA ed il margine di EBITDA siano utili indicatori aggiuntivi che gli investitori possono utilizzare per valutare i risultati operativi del Gruppo.

#### **EBIT e margine di EBIT**

Il risultato operativo / EBIT è definito come risultato del periodo al lordo dell'impatto delle imposte, degli interessi e della quota di competenza del Gruppo dei risultati da *joint venture* ed imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto ed il Gruppo lo utilizza per monitorare il proprio rendimento al netto delle spese operative e del costo di utilizzo delle proprie immobilizzazioni materiali. Il margine di EBIT è definito come utile operativo come percentuale dei ricavi base *time charter* e per DIS rappresenta un indicatore adatto ad illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* nella copertura dei costi fissi e variabili.

#### **ROCE (Return on capital employed)**

È un indice di redditività aziendale, che misura l'efficienza dell'utilizzo dei mezzi propri. È calcolato rapportando il risultato operativo (EBIT) al capitale impiegato, quest'ultimo definito come totale attivo al netto delle passività correnti.

#### **Investimenti lordi (CapEx)**

La spesa in conto capitale lorda, ossia la spesa per l'acquisto di immobilizzazioni nonché le spese capitalizzate in conseguenza delle manutenzioni intermedie o speciali sulle nostre navi, o degli investimenti



per il miglioramento delle navi di DIS, come indicato alla voce Acquisto di immobilizzazioni dei Flussi di cassa da attività di investimento; fornisce un'indicazione della pianificazione strategica (espansione) del Gruppo (settore a elevata intensità di capitale).

#### **Indebitamento netto**

Comprende i finanziamenti bancari ed altre passività finanziarie, al netto delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle attività finanziarie liquide o degli investimenti a breve termine disponibili per far fronte a tali voci di debito. Il Gruppo ritiene che l'Indebitamento netto sia rilevante per gli investitori in quanto indicatore della situazione debitoria complessiva di una società, qualificando il livello assoluto di finanziamento esterno dell'impresa. La relativa tabella nella sezione "Indebitamento netto" della relazione sulla gestione riconcilia il debito netto con le voci di stato patrimoniale pertinenti.

#### **Impatto dell'IFRS 16**

Il principio elimina la distinzione tra *leasing* finanziario ed operativo per il locatario; tutti i *leasing* sono trattati in maniera analoga a quanto previsto nello IAS 17 per i *leasing* finanziari. I *leasing* sono "capitalizzati" mediante l'iscrizione del valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* e rilevati come un'attività in *leasing* (attività consistenti nel diritto di utilizzo o RoU) o tra le immobilizzazioni materiali. Sono escluse da questo trattamento le poste da operazioni di *leasing* di modesto valore (inferiore a US\$ 5 mila) o per le quali la durata del *leasing* è inferiore ad un anno; tali poste devono essere rilevate a conto economico alla data dell'operazione. Se i pagamenti dovuti per il *leasing* sono corrisposti nel tempo, la società riconosce anche una passività finanziaria rappresentativa dell'obbligazione a corrispondere i futuri pagamenti dovuti per il *leasing*: l'effetto più significativo sarà un incremento dell'attività in *leasing* (o dell'immobilizzazione materiale) e delle passività finanziarie, con conseguenti variazioni dei principali parametri finanziari derivati dai dati patrimoniali.

Per le società con *leasing* fuori bilancio significativi, l'IFRS 16 cambia la natura delle spese relative a tali *leasing*: le spese per *leasing* operativo (noleggio passivo) rilevate a quote costanti sono sostituite da una quota di ammortamento dell'attività in *leasing* (tra le spese operative) e un interesse passivo sulla passività del *leasing* (tra gli oneri finanziari).

#### **IAP NON FINANZIARI (non tratti da dati di bilancio)**

##### **Giorni-nave disponibili**

Numero teorico di giorni in cui una nave è disponibile per la navigazione in un certo periodo. Fornisce un'indicazione dei potenziali utili della flotta del Gruppo durante un periodo, tenendo conto della data di consegna alla Società e di riconsegna dal Gruppo delle navi appartenenti alla flotta (si veda anche la sezione Altri dati operativi nei Dati di sintesi).

##### **Percentuale di copertura**

Rapporto che indica quanti giorni-nave disponibili sono già coperti da contratti a tariffa fissa (contratti *time charter* o contratti di nolo). Fornisce un'indicazione dell'esposizione del Gruppo ai cambiamenti del mercato dei noli in un determinato periodo (si veda la sezione Ricavi base *time charter* nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

##### **Tariffa spot giornaliera o tariffa giornaliera TCE**

La tariffa *spot* giornaliera fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri (si veda la definizione riportata di seguito) generati dall'impiego delle navi di DIS nel mercato *spot* (o durante un viaggio), mentre la tariffa giornaliera TCE fa riferimento ai ricavi base *time charter* giornalieri generati dall'impiego delle navi di DIS in contratti "*time charter*" (si veda l'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

##### **Off-hire**

Indica il periodo in cui una nave non è in grado di svolgere i servizi per i quali è immediatamente richiesta ai sensi di un contratto *time charter*. I periodi *off-hire* possono includere i giorni impiegati in riparazione,



interventi di bacino (*drydock*) ed ispezioni, programmati o meno. Può contribuire a spiegare le variazioni dei ricavi base *time charter* tra i diversi periodi (si veda la sezione Ricavi nell'Analisi dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario).

#### **Ricavi base *time charter* giornalieri**

È un indicatore dei ricavi giornalieri medi di una nave o della flotta di DIS. Il metodo di calcolo dei ricavi base *time charter* giornalieri applicato da DIS è coerente con gli *standard* di settore ed è stabilito dividendo i ricavi di viaggio (al netto delle spese di viaggio) per i giorni di noleggio del periodo di tempo in oggetto. I ricavi base *time charter* giornalieri costituiscono un indicatore di *performance standard* nel settore dei trasporti marittimi, utilizzato principalmente per comparare le variazioni della *performance* di una società di trasporto tra un periodo e l'altro poiché non è influenzato dalle variazioni nel *mix* di contratti di noleggio (ossia noleggi *spot*, noleggi *time charter* e contratti di nolo) attraverso i quali le navi sono impiegate. Si tratta di un indicatore che consente di confrontare la *performance* del Gruppo con le controparti di settore ed i valori di riferimento del mercato (si vedano i Dati di sintesi).

#### **Numero medio di navi**

Il numero medio di navi in un periodo è pari alla somma tra i prodotti dei giorni nave disponibili totali in quel periodo per ogni nave e la partecipazione del Gruppo (diretta o indiretta) in tale nave, divisa per il numero di giorni solari in quel periodo. Fornisce un'indicazione delle dimensioni della flotta e degli utili potenziali del Gruppo in un determinato periodo (si vedano i Dati di sintesi).

## **ALTRE DEFINIZIONI**

#### **Noleggio a scafo nudo**

È un tipo di contratto tramite il quale al proprietario viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo determinato, durante il quale il noleggiatore è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative (si veda la nota 6). Un noleggio a scafo nudo è noto anche come *demise charter* o *time charter* con *demise*.

#### **Noleggio**

È un contratto per il noleggio di una nave per un periodo di tempo specifico o per svolgere un trasporto merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il contratto per un noleggio è comunemente chiamato contratto di noleggio; ne esistono tre tipologie principali: noleggio a scafo nudo, noleggio a viaggio e noleggio *time charter* (si vedano le definizioni nella presente sezione).

#### **Contratto di nolo (*contract of affreightment - COA*)**

È il contratto tra un proprietario ed un noleggiatore, che obbliga il proprietario a fornire una nave al noleggiatore per spostare quantità specifiche di merci, ad una tariffa fissa, durante un periodo di tempo definito ma senza designare navi o programmi di viaggio specifici, lasciando così al proprietario una maggiore flessibilità operativa rispetto ai soli noleggi a viaggio.

#### **Proprietario conduttore**

La società che controlla una nave, sostituendosi al proprietario registrato, attraverso un contratto *time charter* o un noleggio a scafo nudo.

#### **Contratti a tariffa fissa**

Per DIS questo termine fa solitamente riferimento ai ricavi generati da contratti *time charter* o da contratti di nolo (*contract of affreightment*) (si vedano le definizioni nella presente sezione). Anche i noleggi a scafo nudo sono solitamente a tariffa fissa, ma attraverso questo tipo di contratti DIS controlla le navi piuttosto che impiegarle.

***Noleggjo spot o noleggjo a viaggio***

È un tipo di contratto mediante il quale ad un proprietario registrato (proprietario) o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo per il trasporto di merci da un porto di carico ad un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario o al proprietario conduttore della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario o il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in noleggio a viaggio è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.

***Time charter***

È un tipo di contratto mediante il quale al proprietario registrato (proprietario) o al proprietario conduttore della nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene solitamente corrisposto un importo mensile anticipato di noleggio ad una tariffa giornaliera pattuita per un periodo di tempo specificato (solitamente un contratto a tariffa fissa). Con questo tipo di contratto il noleggiatore è responsabile del pagamento delle spese di viaggio e dell'assicurazione di viaggio aggiuntiva. Il proprietario della nave o il noleggiatore a scafo nudo che gestisce la sua nave in time charter è responsabile della gestione tecnica della nave, equipaggio compreso, e pertanto anche delle sue spese operative.