

## COMUNICATO STAMPA

**Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo semestre e del secondo trimestre 2024:**

***'DIS HA CONSEGUITO RISULTATI ESTREMAMENTE POSITIVI NEL Q2 E H1 2024:  
UTILE NETTO DI US\$ 66,5M NEL Q2 E US\$ DI 122,9M NELL'H1.***

***MIGLIORE SPOT RATE GIORNALIERO DELLA STORIA DELLA SOCIETA', PARI A US\$ 44,949 NEL Q2,  
STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO SOLIDA, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO  
IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 9,1% E CASSA E MEZZI  
EQUIVALENTI PARI A US\$ 181,9M, AL 30 GIUGNO '24'***

### **RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2024**

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 210,5 milioni (US\$ 203,5 milioni nel H1'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 213,0 milioni (US\$ 205,9 milioni nel H1'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 161,1 milioni (75,7% sui Ricavi netti totali) (US\$ 142,7 milioni nel H1'23)
- Risultato netto di US\$ 122,9 milioni (US\$ 99,8 milioni nel H1'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 118,4 milioni (US\$ 103,6 milioni nel H1'23)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 155,2 milioni (US\$ 173,0 milioni nel H1'23)
- Debito netto di US\$ 122,2 milioni (US\$ 107,6 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2024 (US\$ 224,3 milioni e US\$ 198,7 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2023)

### **RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2024**

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 106,5 milioni (US\$ 97,2 milioni nel Q2'23)
- Ricavi netti totali di US\$ 107,7 milioni (US\$ 98,4 milioni nel Q2'23)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 85,0 milioni (US\$ 66,3 milioni nel Q2'23)
- Risultato netto di US\$ 66,5 milioni (US\$ 45,7 milioni nel Q2'23)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 61,7 milioni (US\$ 47,1 milioni nel Q2'23)

**Lussemburgo - 1° agosto, 2024** – 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 2024.

### **COMMENTO DEL MANAGEMENT**

Carlos di Mottola, Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Sono orgoglioso di riportare gli eccellenti risultati finanziari ottenuti da DIS nei primi sei mesi dell'anno. Abbiamo infatti realizzato un **utile netto di US\$122,9 milioni nel primo semestre del 2024**, rispetto agli US\$99,8 milioni nello stesso periodo dello scorso anno. Nel Q2 2024, il nostro utile netto è stato pari a US\$66,5 milioni, rispetto a US\$ 45,7 milioni nel Q2 2023, un risultato molto forte che rispecchia il brillante mercato delle product tanker.*



**Nel primo semestre del 2024, la nostra media spot giornaliera è stata pari a US\$41,404, un incremento del 21% rispetto a US\$ 34,216 del H1 2023. I nostri noli spot hanno raggiunto US\$44,949 nel Q2 2024, registrando un aumento del 42% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, consentendoci di realizzare il miglior risultato trimestrale sullo spot della nostra storia. Nel primo semestre dell'anno, DIS ha inoltre coperto con successo il 41,9% dei suoi giorni nave ad una media TCE di US\$28,016/giorno, rispetto ad una copertura del 26,2% ad una media TCE di US\$27,419 nel H1 2023. Di conseguenza, **il nostro nolo complessivo base TCE (spot e time-charter) è stato pari a US\$35,798 nel H1 2024, rispetto a US\$32,434 nel H1 2023, ed ha raggiunto US\$37,698 nel Q2 2024, rispetto a US\$30,831 nello stesso trimestre dello scorso anno.****

DIS sta traendo vantaggio dalle condizioni favorevoli del settore delle product tanker, sostenuto da una crescita limitata della flotta, dall'aumento dei traffici marittimi di petrolio e da significativi fattori esogeni. Gli attacchi degli Houthi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno costretto molti operatori, compresa DIS, a far transitare le proprie navi attorno al Capo di Buona Speranza, portando ad un allungamento delle distanze navigate. Inoltre, la guerra in Ucraina, ha avuto un forte impatto sul mercato del petrolio e le sanzioni imposte dall'UE, assieme al meccanismo di price-cap sull'export russo, hanno sostanzialmente modificato i flussi commerciali. Le esportazioni russe verso l'Europa sono crollate, sostituite da flussi verso Cina, India, Turchia e altre regioni, portando ad un allungamento delle distanze navigate.

**La nostra industria sta anche beneficiando di alcune tendenze strutturali di lungo termine.** L'AIE prevede che la domanda globale di petrolio aumenterà di 1,0 mb/g nel 2024. Quest'anno, i volumi raffinati dovrebbero aumentare di 0,9 mb/g, raggiungendo 83,4 mb/g, sostenuti principalmente da una crescita a est del Canale di Suez. Tuttavia, mentre nel 2023 la Cina ha trainato l'aumento dei volumi raffinati, l'espansione di quest'anno sarà guidata dal Medio Oriente (+0,5 mb/g), dall'Africa (+0,2 mb/g) e dagli altri paesi asiatici esclusa la Cina (+0,2 mb/g). L'aumento della produzione in Medio Oriente è attribuibile principalmente alla nuova capacità di raffinazione recentemente entrata in funzione in Kuwait e Oman. Questo spostamento della capacità di raffinazione verso il Medio Oriente e l'Asia, lontano dai principali centri di consumo come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Australia, dovrebbe continuare a stimolare la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker.

L'industria delle product tanker può contare anche su dinamiche favorevoli dal lato dell'offerta. Infatti, malgrado gli ordini di nuove navi siano aumentati, gli operatori di mercato rimangono cauti riguardo alle nuove costruzioni a causa dell'aumento dei costi, delle incertezze tecnologiche e della disponibilità limitata nei cantieri navali, che offrono tempi di consegna ormai spesso oltre il 2027. Inoltre, la flotta globale sta invecchiando rapidamente; a giugno 2024, il 13,5% della flotta di MR e LR1 (in termini di portata lorda) aveva più di 20 anni, ed il 46,9% superava i 15 anni. Le nuove costruzioni ordinate in questi segmenti rappresentano, invece, solo l'11,5% della flotta commerciale esistente.

Nella prima metà dell'anno, DIS è stata molto attiva nel mercato della compravendita di navi. Abbiamo infatti **venduto la MT Glenda Melanie**, una MR costruita nel 2010 e la nave più vecchia della nostra flotta, ad un prezzo estremamente interessante, pari a US\$ 27,4 milioni. Ad aprile 2024, abbiamo **ordinato quattro nuove navi LR1** presso un rinomato cantiere navale cinese, con consegna prevista nella seconda metà del 2027. Queste navi, altamente efficienti e rispettose dell'ambiente, aumenteranno significativamente la nostra presenza nel segmento LR1, che ci aspettiamo offrirà ritorni promettenti negli anni a venire. A giugno 2024, abbiamo inoltre **esercitato la nostra opzione d'acquisto sulla M/T Crimson Jade**, una MR costruita nel 2017, ad un prezzo di US\$ 31,0 milioni, pari a circa il 30% in meno rispetto al suo attuale valore di mercato.



*Inoltre, abbiamo approfittato del forte mercato delle product tanker per **aumentare la nostra copertura con contratti di time-charter**, migliorando la visibilità sui nostri ricavi per i prossimi anni. A tal proposito, abbiamo concluso con successo due contratti di time-charter della durata di tre anni a livelli molto redditizi. Ad oggi abbiamo già coperto il 37% dei nostri giorni nave nella seconda metà del 2024 a circa US\$ 27.500 al giorno ed il 19% dei nostri giorni nave nel 2025 a circa US\$ 24.650 al giorno.*

*Grazie alle nostre decisioni strategiche, alla nostra forte solidità finanziaria ed alla dedizione e professionalità del nostro team, siamo in una posizione favorevole per generare ritorni molto interessanti per i nostri azionisti nei prossimi anni.'*

Federico Rosen, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

*'Nel primo semestre del 2024, DIS ha conseguito un elevato utile netto pari a US\$122,9 milioni, un miglioramento significativo rispetto agli US\$99,8 milioni registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Nel secondo trimestre, abbiamo generato un utile netto di US\$66,5 milioni, rispetto a US\$45,7 milioni nel Q2 2023, a riprova della nostra solida performance finanziaria, derivante da un mercato delle product tanker in piena espansione.*

*Il nostro EBITDA ha raggiunto US\$ 161,1 milioni nel H1 2024, rispetto a US\$142,7 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente. Il nostro cash flow operativo invece si è attestato a US\$ 155,2 milioni nel H1 2024, rispetto a US\$ 173,0 milioni nel H1 2023. Questa differenza è dovuta principalmente ad un effetto 'timing' sul capitale circolante pari a US\$ 34,0 milioni, di cui abbiamo beneficiato nel primo semestre dello scorso anno.*

*Nella prima metà del 2024, abbiamo continuato a rafforzare la nostra struttura finanziaria, grazie ad una forte generazione di cassa. Alla fine di giugno 2024, avevamo una posizione finanziaria netta (PFN) pari a US\$122,2 milioni, con cassa e mezzi equivalenti pari a US\$181,9 milioni, avendo conseguito una riduzione significativa rispetto alla PFN di US\$224,3 milioni a fine 2023. **La nostra leva finanziaria, calcolata come il rapporto tra la PFN (esclusi gli effetti dell'IFRS16) ed il valore di mercato della nostra flotta, è anche migliorata notevolmente, raggiungendo il 9,1% alla fine del H1 2024, rispetto al 18,0% di fine 2023 (72,9% alla fine del 2018).***

*Sfruttando la nostra solida liquidità ed il nostro eccellente rating creditizio, nel primo semestre di quest'anno, abbiamo rimborsato alcuni dei nostri finanziamenti bancari più costosi e acceso nuove linee di credito a margini significativamente inferiori.*

*Nel comunicare un altro trimestre di risultati eccezionali, desideriamo esprimere il nostro sincero ringraziamento ai nostri azionisti per il loro continuo sostegno e fiducia. Insieme, continueremo a perseguire il successo e a generare valore duraturo, assicurando un futuro prospero per la nostra azienda e per tutti i nostri stakeholder.'*

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

### **SINTESI DEI RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE E DEL PRIMO SEMESTRE 2024**

Il mercato delle *product tanker* è rimasto forte durante il primo semestre dell'anno, sostenuto da una crescita limitata della flotta, dall'aumento dei volumi globali di scambi di petrolio e da significativi fattori esogeni, come gli attacchi Houthi alle navi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden e la guerra in corso in Ucraina.



Secondo il report “Oil and Tanker Trade Outlook” di Clarksons (giugno 2024), la domanda di petroliere per il trasporto di raffinati (misurata in tonnellate di portata lorda) è prevista crescere del 5,3% nel 2024, segnando il quarto anno consecutivo di forte espansione. Le deviazioni delle navi intorno al Capo di Buona Speranza, rese necessarie dai problemi in Mar Rosso, hanno fortemente contribuito all’incremento di tale domanda. Gli arrivi delle petroliere nel Golfo di Aden sono diminuiti di circa il 60% rispetto ai livelli abituali, mentre gli arrivi al Capo di Buona Speranza sono più che raddoppiati. Le attuali proiezioni prevedono che i disagi legati al Mar Rosso persisteranno fino al terzo trimestre del 2024; tuttavia, un periodo di interruzioni più lungo potrebbe amplificare questi effetti.

Quest’anno, la crescita della domanda globale di petrolio e della capacità di raffinazione sta, inoltre, supportando i volumi del commercio di raffinati a livello globale. Le nuove raffinerie in Kuwait, Oman e Nigeria stanno contribuendo a tale crescita, insieme ai forti volumi di esportazione dagli Stati Uniti, sostenuti dagli elevati tassi di utilizzo delle raffinerie. Le prospettive a breve termine rimangono favorevoli, con le interruzioni in corso nel Mar Rosso che garantiscono ulteriore sostegno a un mercato già robusto. È particolarmente rilevante come, per la prima volta a giugno, le esportazioni di gasolio dal Medio Oriente abbiano superato 1,8 milioni di barili al giorno, mirando all’Europa come mercato chiave.

A Panama, invece, sembra che i problemi si siano in parte ridotti. I livelli dell’acqua nel Canale di Panama sono gradualmente aumentati e le restrizioni al transito sono state revocate per tutta la prima metà del 2024. Questo ha portato a una normalizzazione dei prezzi d’asta e a una stabilizzazione negli scambi di raffinati dal Golfo del Messico alla costa occidentale dell’America Latina.

La tariffa *time charter* a un anno, che rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot*, alla fine di giugno 2024 era valutata intorno a US\$ 34.000 al giorno per una MR2 di tipo *Eco*, con un premio di circa US\$ 4.000 al giorno rispetto a una MR convenzionale.

**DIS ha registrato un utile netto di US\$ 122,9 milioni nel primo semestre 2024** rispetto a US\$ 99,8 milioni registrati nello stesso periodo del 2023. Tale miglioramento è attribuibile alla maggiore solidità del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Escludendo i risultati sulle vendite e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 118,4 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 103,6 milioni registrati nel primo semestre 2023. **DIS ha registrato un utile netto di US\$ 66,5 milioni nel secondo trimestre 2024**, rispetto a US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso esercizio. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 61,7 milioni nel secondo trimestre 2024, rispetto a US\$ 47,1 milioni nel secondo trimestre 2023.

DIS ha generato un risultato operativo lordo (EBITDA) di US\$ 161,1 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 142,7 milioni raggiunti nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 85,0 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni), con **flussi di cassa operativi positivi pari a US\$ 155,2 milioni nel primo semestre 2024**, rispetto agli US\$ 173,0 milioni dello stesso periodo dello scorso esercizio.

In termini di risultati *spot*, **DIS ha realizzato una tariffa *spot* giornaliera di US\$ 41.404 nel primo semestre 2024** rispetto agli US\$ 34.216 nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 44.949 vs. secondo trimestre 2023: US\$ 31.746); un miglioramento attribuibile al considerevole rafforzamento del mercato rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente.

Allo stesso tempo, il 41,9% dei giorni di impiego totali di DIS nel primo semestre 2024 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 28.016, (primo semestre 2023: copertura del 26,2% ad una tariffa giornaliera media di US\$ 27.419). Un livello elevato di copertura con contratti



*time charter* costituisce uno dei punti chiave 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 i cicli negativi. **La tariffa media giornaliera totale di DIS (che include sia i contratti *spot* che i contratti *time charter*) era pari a US\$ 35.798 nei primi sei mesi del 2024 rispetto a US\$ 32.434 raggiunti nello stesso periodo del 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 37.698 vs. secondo trimestre 2023: US\$ 30.831).**

## **RISULTATI OPERATIVI**

I **ricavi** sono stati di US\$ 269,3 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 270,8 milioni nel primo semestre 2023) e di US\$ 137,1 milioni nel secondo trimestre 2024 (US\$ 130,6 milioni nel secondo trimestre 2023). La leggera riduzione dei ricavi lordi rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente alla minore esposizione al mercato *spot* e al minor numero di navi equivalenti impiegate rispetto al primo semestre 2023. Inoltre, la percentuale di giorni *off-hire* sul totale dei giorni-nave disponibili nel primo semestre 2024 (4,6%) è stata superiore a quella dello stesso periodo dell'esercizio precedente (2,0%) principalmente per effetto delle tempistiche di *off-hire* di tipo commerciale e degli interventi di bacino (*drydock*).

I **costi diretti di viaggio** sono espressione del *mix* di contratti di impiego *spot* o *time charter*. Tali costi, che riguardano unicamente le navi utilizzate sul mercato *spot*, ammontano a US\$ (58,7) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (67,3) milioni nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ (30,6) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (33,4) milioni). I costi inferiori riflettono la minore esposizione di DIS al mercato *spot* rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

I **ricavi base *time charter*** sono stati di US\$ 210,5 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 203,5 milioni del primo semestre 2023 e di US\$ 106,5 milioni nel secondo trimestre 2024 rispetto a US\$ 97,2 milioni del secondo trimestre 2023. In dettaglio, DIS ha realizzato una **tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 41.404 nel primo semestre 2024** rispetto a US\$ 34.216 nel primo semestre 2023, **e di US\$ 44.949 nel secondo trimestre 2024** rispetto a US\$ 31.746 nel secondo trimestre 2023.

Nel primo semestre 2024, DIS ha mantenuto un buon livello di 'copertura'<sup>1</sup> (ricavi generati da contratti a tariffa fissa) pari ad una media del 41,9% dei giorni-nave disponibili (primo semestre 2023: 26,2%) ad una tariffa fissa media giornaliera di US\$ 28.016 (primo semestre 2023: US\$ 27.419). Oltre a garantire un certo livello di ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno consentito da sempre a DIS di consolidare i tradizionali 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 di **US\$ 35.798 nel primo semestre 2024** rispetto a US\$ 32.434 nel primo semestre 2023, e di **US\$ 37.698 nel secondo trimestre 2024** rispetto a US\$ 30.831 nel secondo trimestre 2023.

---

<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 stimato di US\$ 7.504 (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 stimato di US\$ 7.504 (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.



Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2023						2024		
	1° trim.	2° trim.	1° sem.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	1° sem.
Spot	36.652	<b>31.746</b>	<b>34.216</b>	31.746	30.999	32.873	38.201	<b>44.949</b>	<b>41.404</b>
Tariffa fissa	26.367	<b>28.383</b>	<b>27.419</b>	28.383	28.474	28.107	28.123	<b>27.903</b>	<b>28.016</b>
Media	34.056	<b>30.831</b>	<b>32.434</b>	30.860	30.099	31.451	34.043	<b>37.698</b>	<b>35.798</b>

I **ricavi da noleggio a scafo nudo** ammontavano a US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2024, in linea con lo stesso periodo dell'esercizio precedente, e riguardano il contratto di noleggio a scafo nudo a decorrere dall'ottobre 2021 su una delle navi LR1 di d'Amico Tankers d.a.c.

**Costi per noleggi passivi.** La Società ha adottato l'IFRS 16 Leasing, in vigore dal 1° gennaio 2019, modificando in modo significativo il trattamento dei leasing nel Bilancio consolidato del Gruppo. Con qualche eccezione, la passività per pagamenti previsti in contratti precedentemente classificati come leasing operativi viene ora attualizzata al tasso di finanziamento marginale del locatario, portando alla rilevazione di una passività per leasing e di una corrispondente attività consistente nel diritto di utilizzo. Di conseguenza, a partire dal 1° gennaio 2019 i costi per noleggi passivi includono solo i contratti *time charter* la cui durata residua è inferiore a 12 mesi da quella data o contratti con decorrenza successiva la cui durata è inferiore a 12 mesi dalla data d'inizio. L'applicazione dell'IFRS 16 ha ridotto i "costi per noleggi passivi" di US\$ 14,7 milioni nel primo semestre 2024 e di US\$ 22,0 milioni nel primo semestre 2023, poiché all'interno del conto economico tali costi sono stati sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo l'effetto dell'IFRS 16, i "costi per noleggi passivi" di DIS si sarebbero attestati a US\$ (14,7) milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ (22,0) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente. Nel primo semestre 2024 DIS ha gestito un numero inferiore di navi a noleggio (5,7 navi equivalenti) rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (7,8 navi equivalenti).

Gli **altri costi operativi diretti** comprendono principalmente i costi per equipaggi, le spese tecniche e per lubrificanti legati alla gestione della flotta di proprietà, nonché costi assicurativi per le navi di proprietà e a noleggio. La rettifica agli "altri costi operativi diretti" sorta dall'applicazione dell'IFRS 16 comporta un aumento di tali spese di US\$ 6,4 milioni nel primo semestre 2024 (aumento di US\$ 9,9 milioni nel primo semestre 2023), poiché all'interno del conto economico i costi per noleggi passivi sono sostituiti da altri costi operativi diretti, interessi e ammortamenti. Escludendo gli effetti dell'IFRS 16, gli altri costi operativi diretti di DIS si sarebbero attestati a US\$ (38,9) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (38,1) milioni nel primo semestre 2023. Nel primo semestre 2024 la Società ha gestito una flotta più ampia di navi di proprietà e a scafo nudo rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (primo semestre 2024: 28,7 vs. primo semestre 2023: 28,2). DIS sottopone i costi operativi ad un costante monitoraggio, garantendo allo stesso tempo l'utilizzo di equipaggi altamente qualificati e l'applicazione di elevati standard di procedure SQE (Sicurezza, Qualità ed Ambiente), al fine di consentire il pieno rispetto della rigorosa normativa che disciplina il settore. Il mantenimento di un eccellente *standard* qualitativo della flotta rappresenta un elemento essenziale della visione e della strategia di d'Amico.

I **costi generali e amministrativi** ammontavano a US\$ (11,1) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (11,3) milioni nel primo semestre 2023). Tale voce comprende principalmente i costi per il personale di terra e quelli relativi ad uffici, consulenze, spese di viaggio ed altri costi.

Il **risultato dalla vendita di navi** è stato positivo per US\$ 4,6 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (3,8) milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente). L'importo per il primo semestre 2024 include un utile di US\$ 5,1 milioni dalla vendita della M/T Glenda Melanie nel secondo trimestre 2024, parzialmente





compensato dall'ammortamento del risultato differito netto delle navi vendute e riprese in *leasing* (*lease-back*) negli esercizi precedenti. L'importo per il primo semestre 2023 includeva principalmente US\$ (3,1) milioni di risultato negativo relativo all'ammortamento accelerato delle perdite differite sulle navi M/T High Freedom, M/T High Trust, M/T High Trader e M/T High Loyalty, le cui opzioni di acquisto sono state esercitate da d'Amico Tankers d.a.c. nella prima metà dello stesso anno.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è stato di US\$ 161,1 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 142,7 milioni nello stesso periodo dell'esercizio precedente (secondo trimestre 2024: US\$ 85,0 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 66,3 milioni), rispecchiando il miglioramento registrato dai mercati dei noli nei primi sei mesi dell'anno in corso.

La voce **Ammortamenti e svalutazioni** ammonta a US\$ (30,2) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (30,5) milioni nel primo semestre 2023) (secondo trimestre 2024: US\$ (14,5) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (14,7) milioni). Non è stata registrata alcuna svalutazione o storno di svalutazioni né nel primo semestre 2024 né nel primo semestre 2023.

Il **risultato operativo lordo (EBIT)** è stato di US\$ 131,0 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 112,3 milioni nel primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ 70,5 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 51,7 milioni).

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 3,5 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 2,4 milioni nel primo semestre 2023) (secondo trimestre 2024: US\$ 1,8 milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ 1,2 milioni). L'importo per il primo semestre 2024 comprende principalmente interessi attivi su titoli a breve termine e fondi detenuti in depositi e conti correnti presso istituti finanziari.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (10,8) milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ (14,2) milioni del primo semestre 2023 (secondo trimestre 2024: US\$ (5,3) milioni vs. secondo trimestre 2023: US\$ (6,8) milioni). L'importo del primo semestre 2024 comprende principalmente US\$ (10,5) 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\$ (0,2) milioni di differenze di cambio negative e US\$ (0,2) milioni di perdite realizzate su strumenti derivati su cambi utilizzati per fini di copertura. L'importo registrato nello stesso periodo dell'esercizio precedente comprendeva principalmente US\$ (13,8) milioni di interessi passivi e commissioni finanziarie ammortizzate sui finanziamenti bancari di DIS, spese effettive su *swap* su tassi di interesse e interessi su passività da *leasing*.

DIS ha registrato un **utile ante imposte** di US\$ 123,7 milioni nel primo semestre 2024 (US\$ 100,4 milioni nel primo semestre 2023) e un utile di US\$ 67,0 milioni nel secondo trimestre 2024 (US\$ 46,0 milioni nel secondo trimestre 2023).

L'**onere fiscale per imposta sul reddito** ammontava a US\$ (0,8) milioni nel primo semestre 2024 (US\$ (0,6) milioni nel primo semestre 2023).

**DIS ha registrato un utile netto di US\$ 122,9 milioni nel primo semestre 2024** (utile netto di US\$ 99,8 milioni nello stesso periodo del 2023) e un **utile netto di US\$ 66,5 milioni nel secondo trimestre 2024** (utile netto di US\$ 45,7 milioni nel secondo trimestre 2023). Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti dal primo semestre 2024 (US\$ 4,5 milioni) e dal primo semestre 2023 (US\$ (3,8) milioni), il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a US\$ 118,4 milioni nel primo semestre 2024 rispetto a US\$ 103,6 milioni registrati nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

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



**Nel primo semestre 2024 i flussi di cassa netti di DIS** sono stati pari a US\$ 70,7 milioni, rispetto a US\$ 5,1 milioni nel primo semestre del 2023.

I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi e pari a US\$ 155,2 milioni nel primo semestre 2024, rispetto a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023. La variazione rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio è attribuibile principalmente a US\$ 34,0 milioni di effetto temporaneo positivo sul capitale circolante realizzato nel primo semestre del 2023.

L'**indebitamento netto di DIS al 30 giugno 2024** ammontava a US\$ 122,2 milioni rispetto a US\$ 224,3 milioni al 31 dicembre 2023. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 16, dal 1° gennaio 2019 tali saldi includono una passività aggiuntiva per *leasing*, pari a US\$ 14,7 milioni alla fine di giugno 2024 rispetto a US\$ 25,6 milioni a fine 2023. Il rapporto tra indebitamento netto (escludendo l'effetto dell'IFRS 16) ed il valore di mercato della flotta era pari al 9,1% al 30 giugno 2024 rispetto al 18,0% al 31 dicembre 2023 (36,0% al 31 dicembre 2022, 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 2024 sono stati:

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

**Distribuzione dei dividendi:** nel mese di marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha proposto agli Azionisti la distribuzione di un dividendo in contanti di US\$ 30.007.114,24 lordi (US\$ 25.506.047,10 netti, dopo aver dedotto la ritenuta fiscale applicabile del 15%), corrispondente a US\$ 0,2487 lordi per azione emessa e in circolazione (US\$ 0,2114 per azione emessa e in circolazione al netto della ritenuta fiscale) da pagarsi a valere sugli utili portati a nuovo.

**Approvazione del bilancio civilistico e consolidato 2023, della distribuzione dei dividendi e nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione:** nel mese di aprile 2024, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di d'Amico International Shipping S.A. ha approvato il bilancio civilistico e consolidato 2023 della Società, che riporta un utile netto consolidato di US\$ 192.224.842. L'Assemblea ordinaria degli azionisti ha inoltre deliberato il pagamento del dividendo lordo in contanti proposto dal Consiglio di Amministrazione. Il pagamento del suddetto dividendo agli Azionisti avverrà il 2 maggio 2024 con la relativa data di stacco della cedola n. 7 (data ex) il 29 aprile 2024 e data di registrazione il 30 aprile 2024 (non è stato versato alcun dividendo in riferimento alle 3.453.542 azioni proprie detenute dalla Società, che non sono dotate di diritto al dividendo). Inoltre, l'Assemblea ordinaria degli azionisti di DIS ha deliberato di fissare il numero di membri del Consiglio di Amministrazione della Società a nove (9), di rieleggere Paolo d'Amico, Cesare d'Amico, Antonio Carlos Balestra di Mottola, Monique Maller, Marcel Saucy e Tom Loesch e di nominare Lorenzo d'Amico, Antonia d'Amico e Massimiliano della Zonca quali nuovi membri del Consiglio di Amministrazione, tutti a tempo determinato per il periodo che termina con l'assemblea annuale degli Azionisti convocata per approvare il bilancio della Società per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2026.

**Nomina del Presidente, dell'Amministratore delegato e del CFO:** nell'aprile 2024, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping ha deliberato la conferma di Paolo d'Amico alla carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'attribuzione del ruolo di Amministratore delegato (*Chief Executive Officer*) ad Antonio Carlos Balestra di Mottola, al quale è stata conferita anche la responsabilità del Sistema di controllo interno e di gestione del rischio con l'attribuzione del ruolo di *Chief Risk Officer*, nonché la contestuale attribuzione delle funzioni di *Chief Financial Officer* a Federico Rosen.





**Vendita di una parte della partecipazione di d'Amico International S.A. in DIS:** il 15 maggio 2024 d'Amico International S.A. ("d'Amico International") ha annunciato di aver completato con successo la vendita di 6.200.000 azioni di d'Amico International Shipping S.A. (la "Società"), rappresentanti circa il 5% del relativo capitale sociale a quella data. L'operazione è stata realizzata mediante un collocamento attraverso una procedura di *accelerated bookbuilding* riservata a determinati investitori istituzionali (il "Collocamento"). Il Collocamento è stato effettuato ad un prezzo per azione pari a €6,50, per un controvalore complessivo di €40.300.000. A seguito del Collocamento, d'Amico International detiene circa il 60,66% del capitale sociale e dei diritti di voto della Società e rimane l'azionista di controllo della Società. d'Amico International rimane impegnata ad essere il principale azionista a lungo termine della Società e crede fermamente nel mercato delle navi cisterna. Lo scopo del Collocamento, dal punto di vista di d'Amico International, è quello di aumentare la liquidità degli scambi delle azioni della Società. In relazione al Collocamento, d'Amico International ha assunto un impegno di *lock-up* relativamente alle azioni rimanenti che detiene a seguito del regolamento del Collocamento e consegna dei titoli per un periodo di 180 giorni di calendario successivi al regolamento del Collocamento e consegna dei titoli, fatte salve talune eccezioni. Il regolamento del Collocamento è avvenuto il 20 maggio 2024.

**Esecuzione del programma di riacquisto di azioni proprie:** Nel giugno 2024 d'Amico International Shipping S.A. ha riacquisito n. 105.943 azioni proprie (corrispondenti allo 0,085% del capitale sociale in circolazione della Società) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A. al prezzo medio per azione di 6,3537 euro, per un corrispettivo complessivo di 673.134 euro. Alla fine di giugno 2024, d'Amico International Shipping S.A. detiene n. 3.529.000 azioni proprie, corrispondenti allo 2,84% del capitale sociale.

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

**Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 11 mesi e massimo di 13 mesi, a decorrere da gennaio 2024.

Nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi *handysize*, per un periodo minimo di 9 mesi e massimo di 12 mesi.

Nel mese di maggio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi MR, per un periodo di 6 mesi.

Nel mese di giugno 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante società di *trading* per una delle sue navi *handysize*, per un periodo di tre anni. Inoltre, nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera per una delle sue navi MR, per un periodo di tre anni.

**Flotta in "noleggio passivo":** nel mese di febbraio 2024, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High SD Yihe, una nave MR costruita nel 2005, e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

Nel mese di aprile 2024, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Prosperity, una nave MR costruita nel 2006, e la nave è stata riconsegnata ai suoi proprietari.

**Vendita di navi:** nel mese di marzo 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per la vendita della M/T Glenda Melanie (la "Nave"), una nave cisterna MR di proprietà da 47.162 Tpl (Dwt), costruita nel 2010 da Hyundai Mipo, Corea del Sud, per un corrispettivo di US\$ 27,4 milioni. La nave è stata consegnata ai nuovi proprietari nel secondo trimestre 2024.



**Acquisto di una nave di seconda mano:** nell'aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha firmato un accordo per l'acquisto della M/T Amfitrion, una nave cisterna MR da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel 2017 da Samsung Heavy Industries Ningbo, Cina, per un corrispettivo di US\$ 43,5 milioni. L'acquisto della M/T Amfitrion è stato successivamente annullato, come riportato nella sezione "Fatti verificatisi dopo la fine del primo semestre del 2024 ed evoluzione prevedibile della gestione".

**Ordine di quattro navi LR1 di nuova costruzione:** nell'aprile 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di due (2) nuove navi cisterna 'Long Range' (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) ad un prezzo contrattuale di US\$ 55,4 milioni ciascuna. Queste nuove navi, estremamente efficienti da un punto di vista energetico, dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel settembre e nel novembre 2027.

Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha stipulato un contratto di costruzione con Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Cina, per l'acquisto di altre due (2) nuove navi cisterna 'Long Range' (LR1 – 75.000 Tpl (Dwt)) ad un prezzo contrattuale di US\$ 56,2 milioni ciascuna. Queste nuove navi, estremamente efficienti da un punto di vista energetico, dovrebbero essere consegnate a d'Amico Tankers d.a.c. rispettivamente nel luglio e nel dicembre 2027.

**Esercizio di un'opzione di acquisto:** nel mese di giugno 2024, d'Amico International Shipping S.A. ha annunciato che la sua controllata operativa d'Amico Tankers d.a.c., ha esercitato la propria opzione di acquisto sulla M/T Crimson Jade, una nave cisterna 'MR' da 50.000 Tpl (Dwt), costruita nel giugno 2017 da Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd., Giappone, per un importo pari a circa US\$ 31,0 milioni e con consegna avvenuta nel luglio 2024.

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

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

**Annullamento dell'acquisto di una nave di seconda mano:** a luglio 2024, d'Amico Tankers d.a.c. ha risolto il contratto di acquisto firmato il 9 aprile 2024, come indicato nel comunicato stampa emesso il 10 aprile 2024. Il contratto riguardava l'acquisto della M/T Amfitrion (la "Nave"), una 'MR' di portata lorda pari a 50.000 tonnellate, costruita nel 2017. La risoluzione si è resa necessaria in seguito alla comunicazione da parte dei Venditori di non poter rispettare la data ultima di consegna della Nave pattuita nel contratto di acquisto.

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

	Al 30 giugno 2024				Al 1° agosto 2024			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	5	14	6	25	5	15	6	26
A noleggio a scafo nudo*	1	2	-	3	1	2	-	3
A noleggio TC a lungo termine	-	2	-	2	-	2	-	2
A noleggio TC a breve termine	-	3	-	3	-	2	-	3
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>33</b>

\* con obbligo di acquisto

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

I principali fattori che dovrebbero influire sui mercati dei noli di navi cisterna e sui risultati di d'Amico International Shipping sono (i) la crescita dell'offerta globale di petrolio, (ii) i margini e la produzione delle raffinerie, (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) il livello delle rimanenze in mercati di consumo chiave, (vii) l'efficienza della flotta dovuta a fattori come la congestione, i trasbordi e le velocità medie di navigazione, e (viii) la lunghezza media delle tratte di navigazione ed i rapporti zavorra/carico. Di seguito sono riportati alcuni dei fattori che dovrebbero continuare a sostenere i mercati:

### **Domanda di navi cisterna**

- Secondo il *report* dell'AIE di luglio 2024, quest'anno la produzione globale delle raffinerie dovrebbe attestarsi in media a 83,4 milioni di barili al giorno, circa 0,9 milioni di barili al giorno in più rispetto alla media del 2023. La previsione per il 2025 è di un aumento a 84,0 milioni di barili al giorno. È previsto che i volumi di produzione delle raffinerie, a livello globale, dovrebbero registrare una ripresa nel terzo trimestre del 2024, prima di diminuire nuovamente a causa della ripartenza delle attività di manutenzione prevista nel quarto trimestre del 2024. Nonostante ciò, le previsioni di un'intensa stagione degli uragani nel bacino atlantico evidenziano il rischio di interruzioni più gravi nella capacità delle raffinerie nella seconda metà dell'anno. Le raffinerie della Costa del Golfo degli Stati Uniti sono particolarmente esposte alle interruzioni dovute alle tempeste, e l'attività stagionale degli uragani potrebbe influenzare gli equilibri globali dei prodotti, considerata la rilevante esportazione di diesel e benzina da parte della regione.
- Secondo il *report* dell'AIE di luglio 2024, malgrado le difficili condizioni economiche, quest'anno la domanda globale di petrolio è prevista continuare a crescere rapidamente, con un incremento annuo atteso di 1,0 milioni di barili al giorno, raggiungendo una media di 103,1 milioni di barili al giorno per l'intero anno. Questa crescita sarà interamente trainata dai paesi non OCSE, con i paesi in via di sviluppo che contribuiranno per intero agli incrementi di quest'anno. Al contrario, la domanda OCSE è in declino strutturale a causa di fattori quali l'aumento dell'efficienza e l'elettrificazione del parco veicoli. Nonostante le prospettive economiche dei paesi sviluppati siano migliorate, anche grazie al fatto che le banche centrali hanno iniziato a ridurre i tassi di interesse, il tasso di crescita dell'OCSE rimarrà debole e non si prevede che superi il 2% nel 2024 o nel 2025, meno della metà del ritmo di crescita dei paesi non OCSE.
- Secondo l'*outlook* di Clarksons di giugno 2024, quest'anno la crescita della domanda per il trasporto marittimo di raffinati dovrebbe attestarsi a circa il 5,3%.
- Le sanzioni contro la Russia e le interruzioni non pianificate dell'attività di raffinazione stanno sostenendo i flussi commerciali a lungo raggio per i prodotti e le importazioni europee di raffinati.
- Gli attacchi Houti alle navi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden hanno causato un significativo cambio di rotta delle navi intorno al Capo di Buona Speranza, fornendo un notevole sostegno alla domanda di navi cisterna in termini di tonnellate/miglia.
- Più a lungo termine, la ripresa della domanda e le modifiche strutturali nella dislocazione delle raffinerie dovrebbero continuare a favorire gli scambi commerciali di prodotti raffinati, a lungo raggio.

### **Offerta di navi cisterna**



- Le inefficienze commerciali, con l'aumento dei trasbordi dei carichi e del rapporto zavorra/carico, sono state uno dei fattori che hanno ridotto la produttività della flotta e hanno dato forza al mercato dei noli dall'inizio della guerra in Ucraina.
- Nell'*outlook* di giugno 2024, Clarksons ha stimato che nel 2024 la flotta di navi cisterna crescerà solo dell'1,8%.
- Gli ordini di nuove navi sono iniziati e in particolare sono state ordinate 87 navi nei settori MR e LR1. Tuttavia, a causa della ridotta capacità/disponibilità dei cantieri, la consegna avverrà solo nel 2026-2027.
- I forti mercati dei noli hanno ridotto le demolizioni nel 2024, con solo 1 nave nei segmenti MR e LR1 demolita durante il periodo.
- A causa delle limitate demolizioni negli scorsi anni, la flotta di navi cisterna sta invecchiando rapidamente, con il 13,5% delle navi MR e LR1 nell'attuale flotta commerciale con un'età di 20 anni o più.
- Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'IMO per il 2030 ed il 2050 sono voci prioritarie nell'agenda del settore della navigazione. In questo momento molti armatori e diverse banche richiedono il "riciclaggio ecologico" delle navi in linea con le convezioni dell'UE e dell'IMO, mentre l'Unione Europea ha incluso la navigazione nel suo Sistema di Scambio delle quote di Emissione a partire da gennaio 2024. Inoltre, importanti noleggiatori per il trasporto di merci, tra cui grandi società petrolifere come Shell e Total, oltre ad importanti società di *trading* come Trafigura, hanno recentemente firmato la "*Sea Cargo Charter*" allo scopo di divulgare le emissioni di CO2 delle navi da loro gestite e ridurle in linea con gli obiettivi dell'IMO. Da gennaio 2023, gli operatori sono tenuti a misurare l'indice di efficienza energetica delle loro navi esistenti (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI), che ne rispecchia l'efficienza tecnica, e il loro 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. I cambiamenti tecnologici previsti, necessari per soddisfare le sempre più stringenti normative in materia ambientale, stanno riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi. Inoltre, anche l'aumento dei prezzi per nuove costruzioni e la riduzione della disponibilità in cantiere stanno influenzando negativamente sulla propensione ad effettuare nuovi ordini.

## **DEPOSITO E STOCCAGGIO DELLA RELAZIONE SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2024**

La versione integrale della relazione finanziaria semestrale della società al 30 giugno 2024, come approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 1 agosto 2024, è disponibile al pubblico 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 e archiviata presso Borsa Italiana S.p.A., tramite il sistema e-market SDIR and STORAGE ([www.borsaitaliana.it](http://www.borsaitaliana.it)) e la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. ([www.bourse.lu](http://www.bourse.lu)) 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.



*d'Amico*  
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

## 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 2024 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. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
137.104	130.599	Ricavi	269.265	270.832
(30.628)	(33.371)	Costi diretti di viaggio	(58.724)	(67.338)
<b>106.476</b>	<b>97.228</b>	<b>Ricavi base time charter*</b>	<b>210.541</b>	<b>203.494</b>
1.215	1.215	Ricavi da noleggio a scafo nudo*	2.430	2.412
<b>107.691</b>	<b>98.443</b>	<b>Ricavi netti totali</b>	<b>212.971</b>	<b>205.906</b>
-	-	Costi per noleggi passivi	-	(27)
(21.704)	(23.561)	Altri costi operativi diretti	(45.370)	(47.988)
(5.827)	(7.096)	Costi generali ed amministrativi	(11.068)	(11.316)
4.862	(1.447)	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	4.593	(3.826)
<b>85.022</b>	<b>66.339</b>	<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)*</b>	<b>161.126</b>	<b>142.749</b>
(14.495)	(14.682)	Ammortamenti e svalutazioni	(30.157)	(30.489)
<b>70.527</b>	<b>51.657</b>	<b>Risultato operativo (EBIT)*</b>	<b>130.969</b>	<b>112.260</b>
1.764	1.208	Proventi finanziari	3.500	2.378
(5.314)	(6.828)	Oneri finanziari	(10.787)	(14.208)
<b>66.977</b>	<b>46.037</b>	<b>Utile ante imposte</b>	<b>123.682</b>	<b>100.430</b>
(434)	(320)	Onere fiscale per imposta sul reddito	(799)	(597)
<b>66.543</b>	<b>45.717</b>	<b>Utile del periodo</b>	<b>122.883</b>	<b>99.833</b>
<i>Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società</i>				
<b>0,552</b>	<b>0,37</b>	<b>Utile base e diluito per azione in US\$</b>	<b>1,018</b>	<b>0,82</b>

\*Si vedano gli Indicatori alternativi di performance

2° trim. 2024 NON	2° trim. 2023 NON	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
66.543	45.717	Utile del periodo	122.883	99.833
<i>Voci che successivamente potranno essere riclassificate in Profitti o Perdite</i>				
(568)	(229)	Copertura dei flussi finanziari (cash flow hedge) – variazione del fair value	(480)	(2.598)
(6)	20	Differenze di cambio nella conversione di operazioni in valuta	(76)	838
(574)	(209)	Altre componenti dell'utile complessivo per il periodo, al netto dell'imposta sul reddito	(556)	(1.760)
<b>65.969</b>	<b>45.508</b>	<b>Utile complessivo del periodo</b>	<b>122.327</b>	<b>98.073</b>

*Il risultato netto è interamente attribuibile agli azionisti della Società.*





## SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA INTERMEDIA SINTETICA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 30 giugno 2024	AI 31 dicembre 2023
<b>ATTIVITÀ</b>		
Immobilizzazioni materiali ed attività consistenti nel diritto di utilizzo	790.667	794.259
Altre attività finanziarie non correnti	1.767	2.434
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>792.434</b>	<b>796.693</b>
Rimanenze	13.572	13.727
Crediti a breve ed altre attività correnti	62.680	75.674
Altre attività finanziarie correnti	4.438	4.459
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	181.886	111.154
<b>Totale attività correnti</b>	<b>262.576</b>	<b>205.014</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>	<b>1.055.010</b>	<b>1.001.707</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		
Capitale sociale	62.053	62.053
Utili portati a nuovo	336.396	246.054
Sovrapprezzo azioni	326.658	326.658
Altre riserve	(15.398)	(16.959)
<b>Patrimonio netto</b>	<b>709.709</b>	<b>617.806</b>
Banche ed altri finanziatori	192.174	214.738
Passività non correnti da <i>leasing</i>	66.385	73.193
Altre passività finanziarie non correnti	2.565	2.736
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>261.124</b>	<b>290.667</b>
Banche ed altri finanziatori	32.643	28.699
Passività correnti da <i>leasing</i>	13.650	20.215
Debiti a breve ed altre passività correnti	34.164	41.390
Altre passività finanziarie correnti	2.920	2.810
Debiti per imposte correnti	800	120
<b>Totale passività correnti</b>	<b>84.177</b>	<b>93.234</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.055.010</b>	<b>1.001.707</b>



## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO SINTETICO

2° trim. 2024 NON REVISIONATO	2° trim. 2023 NON REVISIONATO	US\$ migliaia	1° sem. 2024	1° sem. 2023
<b>66.543</b>	<b>45.717</b>	<b>Utile del periodo</b>	<b>122.883</b>	<b>99.833</b>
14.495	14.682	Ammortamenti	30.157	30.489
434	320	Imposte correnti e differite	799	597
1.182	2.547	Costo netto dei leasing	2.467	5.463
2.367	3.073	Altri oneri (proventi) finanziari netti	4.819	6.367
(4.862)	1.448	Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(4.593)	3.826
-	-	Risultato della differenza di cambio non realizzata	-	(11)
(5)	7	Altre variazioni che non influenzano le disponibilità liquide	(75)	838
146	183	Assegnazioni basate su azioni e ratei passivi per il Piano	304	211
<b>80.300</b>	<b>67.977</b>	<b>Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di</b>	<b>156.761</b>	<b>147.613</b>
(345)	(1.171)	Variazioni delle rimanenze	155	3.641
4.932	20.110	Variazioni dei crediti a breve	13.375	34.051
(3.141)	(10.238)	Variazioni dei debiti a breve	(7.888)	(3.650)
(82)	(82)	Imposte pagate	(119)	(87)
(1.182)	(2.547)	Pagamento della quota di interessi della passività da <i>leasing</i>	(2.467)	(5.463)
(2.191)	(278)	Interessi netti (pagati)	(4.598)	(3.127)
<b>78.291</b>	<b>73.771</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività operative</b>	<b>155.219</b>	<b>172.978</b>
(46.395)	(30.737)	Acquisto di immobilizzazioni e spese di bacino	(51.268)	(35.564)
26.926	-	Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	26.926	-
<b>(19.469)</b>	<b>(30.737)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività di investimento</b>	<b>(24.342)</b>	<b>(35.564)</b>
-	(35)	Altre variazioni del patrimonio netto	-	(35)
(721)	(774)	Acquisto di azioni proprie	(721)	(774)
(30.007)	(22.012)	Dividendi	(30.007)	(22.012)
(43.635)	(31.035)	Rimborso finanziamenti bancari	(50.951)	(49.100)
32.000	17.750	Utilizzi di linee di credito	32.000	17.750
(4.633)	(48.798)	Rimborso della quota capitale di passività da <i>leasing</i>	(10.466)	(78.180)
<b>(46.996)</b>	<b>(84.904)</b>	<b>Flussi di cassa netti da attività finanziarie</b>	<b>(60.145)</b>	<b>(132.351)</b>
<b>11.826</b>	<b>(41.870)</b>	<b>Variazione netta in aumento (diminuzione) delle disponibilità</b>	<b>70.732</b>	<b>5.063</b>
170.060	155.171	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a inizio periodo	111.154	108.238
<b>181.886</b>	<b>113.301</b>	<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine periodo</b>	<b>181.886</b>	<b>113.301</b>

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

*Il manager responsabile della redazione dei bilanci, Federico Rosen, 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 2024, 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.*

Federico Rosen  
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 degli International Financial Reporting Standards (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 dai dati del bilancio consolidato sintetico intermedio)

#### **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, indipendentemente dal fatto che le navi siano state impiegate o meno 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 consolidato sintetico intermedio, 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 eventuali *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 eventuali *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 migliaia) 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 del bilancio consolidato sintetico intermedio)**

#### **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* nella Sintesi dei risultati del secondo trimestre e del primo semestre del 2024).

#### **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 la Sintesi dei risultati del secondo trimestre e del primo semestre del 2024).

#### **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 nella Sintesi dei risultati del secondo trimestre e del primo semestre del 2024).

#### **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 7). 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.

### **Noleggio spot o noleggio 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.