

COMUNICATO STAMPA

Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva il progetto di bilancio 2018:

'NEL 2018, DIS HA REGISTRATO UNA PERDITA NETTA PARI A (55.1) MLN DI DOLLARI, A CAUSA DELLA FORTE DEBOLEZZA CHE HA CARATTERIZZATO IL MERCATO DEL TRASPORTO DI PRODOTTI PETROLIFERI. TUTTI I FONDAMENTALI SONO COMUNQUE MOLTO FORTI E SIGNIFICATIVI SEGNALI DI MIGLIORAMENTO SI SONO GIÀ MANIFESTATI A PARTIRE DALLA FINE DEL 2018 E NEI PRIMI MESI DEL NUOVO ANNO.

LA PRIORITÀ DI DIS È QUELLA DI RAFFORZARE LA PROPRIA STRUTTURA FINANZIARIA, ANCHE ATTRAVERSO L'AUMENTO DI CAPITALE APPROVATO OGGI PER L'EQUIVALENTE IN DOLLARI DI EURO 44 MILIONI, AL FINE DI TRARRE IL MASSIMO BENEFICIO DALL'IMMINENTE RIPRESA DEL MERCATO.'

RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2018

- Ricavi base *time charter* (TCE) – US\$ 244,9 milioni (US\$ 257,4 milioni nel FY 2017)
- EBITDA – US\$ 17,5 milioni (7,2% on TCE) (US\$ 36,8 milioni nel FY 2017)
- Risultato netto – US\$ (55,1) milioni (US\$ (38,1) milioni nel FY 2017)
- Flussi di cassa da attività operative – US\$ 7,6 milioni (US\$ (11,3) milioni nel FY 2017)
- Indebitamento Netto - US\$ 588,7 milioni al 31 dicembre 2018 (US\$ 510.2 milioni alla fine del 2017)

RISULTATI DEL QUARTO TRIMESTRE 2018

- Ricavi base *time charter* (TCE) – US\$ 64,2 milioni (US\$ 63,3 milioni nel Q4 2017)
- EBITDA – US\$ 9,7 milioni (15,1% sul TCE) (US\$ 3,2 milioni nel Q4 2017)
- Risultato netto – US\$ (13,9) milioni (US\$ (24,5) milioni nel Q4 2017)

Lussemburgo - 20 marzo, 2019 – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. Borsa Italiana: DIS) ('la Società' o 'il Gruppo'), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2018.

COMMENTO DEL MANAGEMENT

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

'Il 2018 è stato purtroppo uno dei peggiori anni dell'ultimo decennio per le navi cisterna. DIS è, comunque, riuscita a mitigare gli effetti di questa congiuntura negativa, grazie ad una prudente strategia commerciale e mantenendo un focus costante sul rafforzamento della propria struttura finanziaria.

Il mercato è stato piuttosto debole nel corso dei primi nove mesi del 2018 ed è arrivato a toccare livelli storicamente bassi nel terzo trimestre e nel primo mese del quarto trimestre dell'anno. Questo ha portato la nostra Azienda a registrare una perdita netta di 55,1 milioni di dollari nel 2018. Siamo tuttavia veramente soddisfatti di aver visto il nostro mercato di riferimento tornare su livelli profittevoli verso la



fine dell'anno, con chiari segnali di miglioramento confermati anche all'inizio del 2019, rispetto all'anno precedente.

Nel 2018, DIS ha registrato una media giornaliera sul mercato spot pari a 10,798 dollari vs. 12,026 dollari registrati l'anno precedente. Allo stesso tempo, abbiamo beneficiato di una copertura base time-charter pari al 34,2% ad una media giornaliera di 14,850 dollari. La nostra media giornaliera totale (spot e time-charter) è stata pari a 12,184 dollari al giorno, che rappresenta un livello piuttosto soddisfacente, vista la forte debolezza del mercato dei noli che abbiamo dovuto fronteggiare. Questo dimostra ancora una volta che la nostra prudente strategia di coprire una parte della nostra flotta con contratti a lungo termine ci consente di mitigare in modo sostanziale gli effetti dei cicli negativi.

La maggior parte degli analisti e degli operatori dell'industria hanno una visione molto positiva sul mercato delle product tanker ed io condivido totalmente questa tesi. Dal lato della domanda, il trasporto via mare di prodotti petroliferi è previsto in crescita del 3% già nel 2019, sostenuto da un'attesa di forte incremento nel consumo di petrolio e da una stima di crescita della capacità mondiale di raffinazione pari a 4,9 milioni di barili al giorno tra il 2019 e il 2021 (secondo Clarksons). In particolare, ci si aspetta che il 2019 sarà caratterizzato da uno dei maggiori incrementi annuali nella capacità di raffinazione da molti anni, con una stima di 3,1 milioni di barili addizionali al giorno (secondo Clarksons). Allo stesso tempo, la crescita netta della flotta nei segmenti in cui operiamo (MR e LR1) è prevista essere limitata a meno del 2,0% nei prossimi due anni. E' Inoltre opinione diffusa che gli importanti cambiamenti normativi che entreranno in vigore a partire da gennaio 2020, limitando il contenuto di zolfo presente nei carburanti marittimi, genereranno una crescita della domanda per la nostra tipologia di navi già a partire da metà 2019.

Ritengo che i recenti investimenti effettuati da DIS e la nostra prudente strategia commerciale unite ad un'organizzazione e ad una flotta di altissima qualità composta da navi estremamente moderne e versatili, ci consentiranno di beneficiare a pieno del prossimo atteso ciclo positivo del nostro mercato di riferimento. Il nostro piano di investimenti, basato su 22 navi di nuova costruzione che abbiamo cominciato ad ordinare nel 2012, è ora quasi giunto al termine, con l'ultima LR1 stimata in consegna nel terzo trimestre del 2019.

Allo stesso tempo, rimaniamo fortemente concentrati a rafforzare la struttura finanziaria di DIS. A tale scopo, il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato quest'oggi un aumento di capitale pari all'equivalente in dollari di 44 milioni di euro, al fine di ridurre la propria leva finanziaria e a migliorare la nostra posizione di liquidità. Ancora una volta il nostro azionista di controllo, d'Amico International S.A., che ha sostenuto DIS durante questo periodo difficile, attraverso aumenti di capitale, esercizio anticipato dei propri warrants e prestiti diretti, ha dichiarato il proprio impegno irrevocabile e incondizionato a sottoscrivere interamente questa ulteriore offerta di diritti'

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

'Nel corso di un anno estremamente challenging, caratterizzato da un difficilissimo contesto di mercato, ci siamo concentrati sul rafforzamento della nostra posizione patrimoniale e della nostra liquidità. In aggiunta a più di 40 milioni di dollari di cassa netta (dopo comissioni e il rimborso del debito) generati nel 2017 attraverso vendite dirette e contratti di vendita con lease back, siamo riusciti a raccogliere ulteriori 56,5 milioni di dollari nel corso del 2018, con accordi simili, di cui 46,9 milioni di dollari dalla vendita con lease back di 4 navi e 9,6 milioni di dollari dalla vendita diretta di 2 navi.

Nel primo trimestre del 2019, abbiamo concluso ulteriori contratti di vendita diretta e di vendita con lease back, che hanno già generato 10,2 milioni di dollari di cassa netta e che produrranno ulteriori 6,2 milioni di dollari di cassa netta a seguito della consegna di una nave ai relativi acquirenti.



Siamo ormai al termine del nostro piano di newbuilding, con una sola LR1 prevista in consegna nel terzo trimestre del 2019, per un totale di investimenti residui in conto capitale pari a 31,6 milioni di dollari (dei quali circa 18,8 milioni di dollari verranno finanziati con debito bancario già pienamente sottoscritto mentre la parte restante sarà coperta con fondi propri). A partire dal 2020, il livello più ridotto di investimenti e di rimborsi del debito, unito all'attesa ripresa dei noli, dovrebbe contribuire ad una significativa generazione di free cash-flow per i nostri azionisti nonché ad una rapida riduzione della leva nel nostro bilancio.

Al 31 dicembre 2018, DIS aveva cassa per 31,7 milioni di dollari ed una posizione finanziaria netta di (588,7) milioni di dollari, che è pari al 72,9% del valore di mercato della flotta di DIS.

Abbiamo attraversato un periodo molto challenging per il nostro settore e siamo riusciti a superare tutte le difficoltà finanziarie che il debole mercato dei noli ha generato, sempre rispettando i nostri covenant bancari e tutti gli interessi delle nostri controparti. Credo fermamente che siamo ora a un punto di svolta per il nostro mercato e ritengo che abbiamo un futuro estremamente positivo di fronte a noi. Da questa prospettiva, riteniamo sia ora cruciale ridurre la nostra leva finanziaria e raggiungere una più solida struttura del capitale, al fine di trarre il massimo beneficio dal prossimo ciclo positivo e di creare valore per i nostri azionisti. Con questo chiaro obiettivo, oggi il Consiglio di Amministrazione di DIS ha approvato un aumento di capitale per un importo equivalente in dollari pari a 44 milioni di euro, con diritti di opzione offerti agli attuali azionisti e le nuove azioni emesse a sconto rispetto al TERP del 15%, sulla base del prezzo di riferimento delle azioni di DIS alla chiusura del mercato del 19 marzo. L'azionista di controllo di DIS, d'Amico International S.A., garantisce in pieno l'offerta, dimostrando ancora una volta il proprio impegno verso DIS ed il proprio fermo convincimento nelle prospettive dell'azienda.'

ANALISI DELL'ANDAMENTO ECONOMICO, PATRIMONIALE E FINANZIARIO

SINTESI DEI RISULTATI RELATIVI AL QUARTO TRIMESTRE 2018

Durante i primi nove mesi del 2018 le condizioni di mercato in tutti i settori delle navi cisterna sono rimaste deboli, in gran parte a causa dell'eccesso di offerta di tonnellaggio associata alle tendenze della domanda ad indebolirsi. L'aumento dei prezzi del *bunker* durante i primi nove mesi del 2018 hanno limitato i ricavi nel corso dello stesso periodo, contribuendo ad opportunità di arbitraggio dei raffinati più limitate, in primo luogo tra l'Atlantico e l'Asia, e pesando sulla crescita del commercio dei raffinati. Nel quarto trimestre 2018, tuttavia, il mercato si è stabilizzato considerevolmente, ed ha portato Clarkson ad aumentare la stima di crescita della domanda di Tpl (Dwt) delle navi cisterna per l'anno dal 2,1% al 2,3%. Uno dei fattori che hanno contribuito alla debolezza del mercato nel 2018 è la riduzione delle importazioni di raffinati nel Sud-Est asiatico, calate dell'8% nel corso dell'intero anno, dovuta in parte alla riduzione dei flussi di arbitraggio provenienti dall'Occidente. Anche il calo delle spedizioni in Brasile (scese del 18% su base annua nel periodo tra gennaio e novembre 2018) ed in Messico, nella prima metà dell'anno, ha penalizzato la crescita complessiva dei volumi. Le importazioni messicane hanno registrato una ripresa nella seconda metà dell'anno mentre le importazioni brasiliane dagli Stati Uniti hanno segnato un'impennata nell'ultimo trimestre, con un aumento del 54% tra settembre e ottobre 2018.

La tariffa *time-charter* annuale rappresenta sempre il miglior indicatore delle aspettative per il mercato *spot* per i successivi 12 mesi. Alla luce dell'assenza di segnali di miglioramento dei mercati nel terzo trimestre del 2018, questa tariffa per le MR convenzionali (non "Eco") si è attestata tra US\$ 12.500 e US\$ 12.750 al giorno. Il miglioramento del *sentiment* nel quarto trimestre ha favorito l'aumento delle



tariffe a fine anno, che si sono attestate intorno a US\$ 13.500 al giorno per le MR convenzionali (non "Eco") e intorno a US\$ 15.000 al giorno per le MR di tipo "Eco".

Il **risultato netto di DIS è stato negativo per US\$ (55,1) milioni nell'intero 2018**, rispetto a una perdita netta di US\$ (38,1) milioni registrata nel 2017. Tale variazione è dovuta principalmente alla debolezza del mercato delle navi cisterna nel 2018. Infatti, la **tariffa spot giornaliera di DIS¹ si è attestata a US\$ 10.798 nel 2018**, rispetto a US\$ 12.026 per il 2017. Più in dettaglio, il mercato dei noli ha toccato tariffe storicamente basse nel terzo trimestre dell'anno per poi ritornare a livelli redditizi verso la fine del 2018. Le tariffe dei noli all'inizio del 2019 stanno mostrando chiari segnali di miglioramento con rispetto all'anno precedente.

Nel contempo, il 34,2% dei giorni di impiego totali di DIS nel 2018 è stato coperto con contratti *time charter* ad una tariffa giornaliera media di US\$ 14.850, (2017: copertura del 33,0% a una tariffa giornaliera media di US\$ 15.433). Tale 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 i cicli negativi. La tariffa quotidiana media totale di DIS (che include i contratti *spot* e i contratti *time charter*) era pari a US\$ 12.184 nel 2018 rispetto a US\$ 13.150 raggiunti l'anno precedente.

Nel 2018, gli "investimenti lordi" di DIS ammontavano a **US\$ 101,5 milioni** (US\$ 1,3 milioni nel quarto trimestre 2018), principalmente in relazione al programma di costruzione di nuove navi di DIS. Dal 2012, DIS ha ordinato un totale di **22 navi cisterna "Eco design"**² (10 navi MR, 6 *handysize* e 6 LR1), di cui venti già consegnate alla fine del 2018. L'investimento complessivo previsto è di circa **US\$ 755,0 milioni** ed è in linea con la strategia del Gruppo volta a modernizzare la propria flotta con navi *eco design* di nuova costruzione. Inoltre, DIS ha fissato la maggior parte di queste navi attraverso contratti di nolo a lungo termine con tre delle principali compagnie petrolifere e con un'importante agenzia commerciale di intermediazione, garantendo un buon livello di ricavi e di generazione di liquidità.

RISULTATI OPERATIVI

I **ricavi base time charter** nel 2018 sono stati di US\$ 244,9 milioni (US\$ 257,4 milioni nel 2017). L'importo totale per il 2018 include US\$ 5,4 milioni di "ricavi base *time charter*" generati dalle navi in gestione commerciale, compensati da un importo equivalente esposto nei "Costi per noleggi passivi".

La variazione rispetto all'anno precedente è dovuta al forte indebolimento subito dal mercato delle navi cisterna nel 2018. Infatti, DIS ha registrato una **tariffa spot giornaliera media di US\$ 10.798 nel 2018³** rispetto a US\$ 12.026 nell'anno precedente. Dopo un periodo di forte debolezza del mercato delle navi cisterna nell'ottobre 2018, le tariffe di nolo sono salite nell'ultima parte del quarto trimestre 2018, consentendo a DIS di raggiungere una tariffa *spot* giornaliera media di US\$ 11.617, in leggero miglioramento rispetto a quella di US\$ 11.299 realizzata nello stesso trimestre dell'anno precedente.

In linea con la strategia di DIS, nel 2018 la **percentuale di ricavi generata da contratti a tariffa fissa** (percentuale di copertura) è rimasta buona, assicurando una media del **34,2%** dei giorni-nave disponibili

¹ I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

² È inclusa la M/T High Sun, una nave MR ordinata a Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e di proprietà di Eco Tankers Limited (in cui DIS detiene una partecipazione del 33% in *joint venture* con Venice Shipping and Logistics S.p.A.).

³ I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.

(2017: 33,0%) a una **tariffa fissa media giornaliera di US\$ 14.850** (2017: US\$ 15.433). Oltre a garantire i ricavi e sostenere la generazione di flussi di cassa operativi, tali contratti hanno anche consentito di consolidare ulteriormente i tradizionali rapporti con le principali compagnie petrolifere, il che rappresenta un aspetto essenziale della strategia commerciale di DIS.

I ricavi base **time charter giornalieri medi totali di DIS (spot e time charter)⁴** sono stati di **US\$ 12.184 nel 2018** rispetto a US\$ 13.150 nel 2017.

Tariffe giornaliere TCE di DIS (Dollari USA)	2017					2018				
	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio	1° trim.	2° trim.	3° trim.	4° trim.	Esercizio
Spot	13.363	11.763	11.960	11.299	12.026	12.726	10.327	8.689	11.617	10.798
Fissa	15.908	15.078	15.681	15.003	15.433	15.001	14.867	14.716	14.831	14.850
Media	14.412	12.851	12.977	12.459	13.150	13.446	11.818	10.680	12.892	12.184

Il **risultato operativo lordo / EBITDA** è stato di **US\$ 17,5 milioni nel 2018** rispetto a US\$ 36,8 milioni nel 2017. La flessione rispetto all'anno precedente è dovuta principalmente ai minori "Ricavi TCE" conseguiti nel 2018. Il **marginale di EBITDA di DIS si è attestato al 7,2% nel 2018** rispetto al 14,3% del 2017.

L'**EBIT** è stato **negativo per US\$ (17,3) milioni nel 2018** rispetto a un risultato negativo di US\$ (11,4) milioni nel 2017.

I **proventi finanziari netti** sono stati di US\$ 5,0 milioni nel 2018 (US\$ 2,4 milioni nel 2017). L'importo per il 2018 comprende US\$ 2,2 milioni di utili realizzati su strumenti derivati imputabili all'*equity release* in relazione all'IRS sulla M/T High Freedom, sulla M/T High Trust, sulla M/T High Loyalty e sulla M/T High Trader (in seguito alla vendita delle navi durante il periodo) e US\$ 0,5 milioni che rappresentano utili realizzati su strumenti di copertura su cambi. Gli importi realizzati includono inoltre US\$ 0,34 milioni di utili su cambi per operazioni commerciali, interessi bancari attivi (fondi detenuti presso istituti finanziari in depositi e conti correnti) e interessi sul finanziamento concesso alla *joint venture* DM Shipping. Gli utili non realizzati pari a US\$ 1,9 milioni riguardano la parte inefficace (*fair value*) degli strumenti di copertura di flussi finanziari (*cash flow hedge*) degli *swap* su tassi di interesse.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati pari a US\$ (34,3) milioni nel 2018 rispetto a US\$ (28,4) milioni del 2017. Tale importo comprende gli interessi passivi dovuti sulle linee di credito bancarie e sui *leasing* finanziari di DIS, le spese effettive sugli *swap* su tassi di interesse e l'ammortamento delle commissioni finanziarie.

Il **risultato netto** per il 2018 è stato di **US\$ (55,1) milioni** rispetto ad una perdita netta di US\$ (38,1) milioni nel 2017. La variazione rispetto all'anno precedente è riconducibile principalmente a un mercato *spot* nettamente più debole registrato nel 2018.

FLUSSI DI CASSA E INDEBITAMENTO NETTO

I **flussi di cassa netti di DIS per il 2018 sono stati positivi per US\$ 2,8 milioni** rispetto a US\$ (2,5) milioni nel 2017. Nel corso dell'esercizio la spesa in conto capitale lorda pari a US\$ 101,5 milioni è stata parzialmente compensata da US\$ 21,9 milioni di ricavi da vendite di navi e US\$ 80,0 milioni di flussi di cassa positivi da attività finanziarie.

⁴ I ricavi base *time charter* giornalieri medi non includono US\$ 5,4 milioni generati dalle navi in gestione commerciale, in quanto tale cifra è compensata da un importo equivalente di costi per noleggi passivi.



I **flussi di cassa da attività operative** sono stati positivi per US\$ 7,6 milioni nel 2018 (negativi per US\$ (11,3) milioni nel 2017). Il miglioramento del risultato per il 2018 è attribuibile principalmente ad una riduzione del capitale circolante.

L'**indebitamento netto di DIS al 31 dicembre 2018** ammonta a **US\$ 588,7 milioni** rispetto a US\$ 510,3 milioni alla fine del 2017. Il rapporto indebitamento netto / valore di mercato della flotta era pari a 72,9% al 31 dicembre 2018 rispetto a 66,6% al 31 dicembre 2017.

EVENTI SIGNIFICATIVI VERIFICATISI NEL PERIODO

I principali eventi per il **GRUPPO D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING** nel 2018 sono stati:

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in “noleggio passivo” e in “gestione commerciale”:** nel mese di gennaio 2018, il contratto per la M/T Carina, una nave MR costruita nel 2010 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2013, è stato prorogato per altri due anni a partire da maggio 2018 ad una tariffa scontata.

Nel mese di gennaio 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Said, una nave MR costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di febbraio 2018, il contratto per la M/T SW Cap Ferrat I, una nave MR costruita nel 2002 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e scaduta nel dicembre 2018, è stato prorogato per un altro anno ad una tariffa ridotta.

Nel mese di aprile 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Port Stewart, una nave *handysize* costruita nel 2003, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di maggio 2018, il contratto per la nave M/T High Power, una nave MR costruita nel 2004 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2015 e scaduto nel maggio 2018, è stato prorogato per un altro periodo di 12 mesi ad una tariffa ridotta.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Navigator, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni, e la M/T High Explorer, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Onomichi Dockyard (Giappone), per un periodo di 8 anni con possibilità di proroga del contratto.

Nel mese di giugno 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha preso in *time charter* la M/T High Leader, una nave MR di nuova realizzazione costruita nel cantiere di Japan Marine United Co. (Giappone), per un periodo di 8 anni.

Nel mese di luglio 2018, il contratto per la M/T Freja Baltic, una nave MR costruita nel 2008 e presa in *time charter* da d'Amico Tankers d.a.c. dal 2014 e scaduto nell'agosto 2018, è stato prorogato per altri due anni ad una tariffa scontata.



Nel mese di agosto 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Silver Express, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti scaduti tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi. A fine 2018, a questo nuovo piano commerciale partecipavano cinque navi.

Nel mese di ottobre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T Citrus Express, una nave MR costruita nel 2006, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari. Nello stesso mese si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Sun, una nave MR costruita nel 2014, sottoscritto con d'Amico Tankers e la nave è stata riconsegnata ai proprietari (Eco Tankers Limited, della quale DIS detiene una partecipazione del 33%).

Nel mese di novembre 2018, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Enterprise e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Nel mese di dicembre 2018, si è concluso il contratto di noleggio sulla M/T High Pearl, una nave MR costruita nel 2009, sottoscritto con d'Amico Tankers d.a.c. e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

- **Flotta impiegata a noleggio:** nel mese di gennaio 2018 è scaduto un contratto *time charter* triennale tra d'Amico Tankers d.a.c. e un'importante compagnia petrolifera, pertanto la nave è ora impiegata sul mercato *spot*.

Nel mese di febbraio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 1 anno ad una tariffa remunerativa.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato un contratto *time charter* di 6 mesi con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi ad una tariffa superiore.

Nel mese di marzo 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato i suoi contratti *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su tre navi MR. Il primo di questi contratti è stato prorogato per 28 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 8 mesi; il secondo è stato prorogato per 12 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 12 mesi; il terzo è stato prorogato per 32 mesi a una tariffa remunerativa con opzione per altri 6 mesi.

Nel mese di maggio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue navi LR1 di tipo "Eco" di nuova costruzione, la cui consegna è avvenuta nel terzo trimestre 2018, ad un'importante agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto *time charter* di 9 mesi con possibilità per il noleggiatore di optare per altri 6 mesi.

Nel mese di agosto 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per un periodo di 12 mesi a



decorrere da settembre 2018. Contestualmente d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato due delle sue navi MR alla stessa compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 12 mesi, con opzione per altri 12 mesi.

Nel mese di ottobre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su una delle sue navi LR1 per un periodo di 9 mesi a decorrere da ottobre 2018 con opzione per altri 9 mesi.

Nel mese di novembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha destinato una delle sue nuove navi LR1 consegnate a gennaio 2019 a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno. Nello stesso mese, d'Amico Tankers d.a.c. ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'agenzia commerciale di intermediazione su un'altra delle sue navi LR1 per un periodo di 6 mesi a decorrere da febbraio 2019 ad una tariffa redditizia.

Nel mese di dicembre 2018, d'Amico Tankers d.a.c.: i) ha prorogato il suo contratto *time charter* con un'importante compagnia petrolifera su una delle sue navi MR per 12 mesi a decorrere da gennaio 2019; ii) ha destinato due delle sue navi MR di tipo "Eco" a noleggio a un'agenzia commerciale di intermediazione attraverso un contratto *time charter* di 2 anni a una tariffa redditizia, con possibilità per il noleggiatore di optare per un altro anno; iii) ha destinato una delle sue navi MR di tipo "Eco" di proprietà a un'importante compagnia petrolifera attraverso un contratto *time charter* quadriennale a tariffe redditizie.

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2018, la M/T Cielo di Rotterdam, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel gennaio 2018, d'Amico Tankers d.a.c. ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (Corea del Sud) di assumersi la consegna delle navi LR1 in costruzione rimanenti, secondo la seguente programmazione approssimativa: una nave a gennaio 2018, 2 navi a luglio 2018 e le ultime 2 navi a gennaio 2019.

Nel mese di luglio 2018, la M/T Cielo di Cagliari, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel mese di agosto 2018, la M/T Cielo Rosso, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.

Nel dicembre 2018, d'Amico Tankers ha concordato con Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. – Corea del Sud – di posticipare la consegna dell'ultima LR1 in costruzione da gennaio 2019 a settembre 2019.

- **Vendite di navi:** Nel mese di novembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della MT High Presence, una nave cisterna *medium range* da 48.700 Tpl (Dwt), costruita nel 2005 da Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 14,14 milioni. Alla consegna della nave nel primo trimestre 2018, l'operazione ha generato una disponibilità di cassa netta di circa US\$ 7,2 milioni per d'Amico Tankers, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo



alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Nel contempo, d'Amico Tankers manterrà l'impiego commerciale delle navi avendo altresì concluso con l'acquirente un contratto *time charter* della durata di sei anni ad una tariffa competitiva.

Nel mese di dicembre 2017, d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e la rilocalizzazione della MT High Freedom, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2014 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,0 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 13,4 milioni nel primo trimestre 2018, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave, contribuendo alla liquidità necessaria per completare il programma di rinnovo della flotta di DIS. Inoltre, grazie all'operazione d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario dalla vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T Cielo di Milano, una nave cisterna *handysize* da 40.081 Tpl (Dwt), costruita nel 2003 da Shina Shipbuilding (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 8,025 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare una liquidità di circa US\$ 2,4 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

Nel mese di luglio 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trust, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2016 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 29,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 11,9 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario dalla vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di agosto 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Loyalty, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt), costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 28,5 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 13,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, a partire dal secondo anniversario dalla vendita a condizioni finanziarie favorevoli.

Nel mese di novembre 2018, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T High Trader, una nave cisterna *medium range* da 49.990 Tpl (Dwt),



costruita nel 2015 da Hyundai Mipo (Corea del Sud), per un corrispettivo di US\$ 27,0 milioni. L'operazione permette a d'Amico Tankers d.a.c. di generare, alla consegna della nave, una liquidità di circa US\$ 8,6 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave. Inoltre, grazie all'operazione, d'Amico Tankers d.a.c. manterrà il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto decennale di noleggio a scafo nudo, che prevede un obbligo di acquisto al termine del decimo anno del periodo di noleggio. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave in qualsiasi momento a partire dal secondo anniversario dalla vendita a condizioni finanziarie favorevoli, con un preavviso di tre mesi.

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

- **Prestito degli azionisti:** DIS ha sempre beneficiato del forte sostegno finanziario del suo azionista di controllo, d'Amico International S.A., che alla fine del 2018 aveva un prestito residuo pari a 31,9 milioni di dollari, di cui 30,6 milioni di dollari interamente subordinati ai diritti e agli interessi dei creditori privilegiati.
Il 26 giugno 2018 (data di efficacia), d'Amico International Shipping (il "Mutuatario") ha sottoscritto un contratto di finanziamento con il suo azionista di maggioranza, d'Amico International (il "Finanziatore"), successivamente modificato con addendum del 14 dicembre 2018. Su richiesta del Mutuatario, il finanziatore ha accettato di mettergli a disposizione un prestito a lungo termine a termine in dollari USA fino a US\$ 40.000.000 (il "Finanziamento"). La scadenza del Finanziamento cadrà il giorno successivo a tre (3) anni dalla Data di efficacia (la "Data di scadenza"), ferma restando la possibilità di una Data di scadenza precedente coincidente con il termine del Periodo di preavviso di rimborso. Ogni Anticipo nell'ambito del Finanziamento sarà gravato da interessi ad un tasso pari al LIBOR USD a 3 mesi più il margine applicabile convenuto al 2% annuo. Il Mutuatario ha il diritto di rimborsare anticipatamente, parzialmente o integralmente, ogni singolo Anticipo o l'intero importo residuo in qualsiasi momento. In questo caso l'importo rimborsato anticipatamente sarà disponibile per Anticipi futuri. Il Finanziatore può richiedere che l'importo residuo del Finanziamento gli sia integralmente o parzialmente rimborsato in qualsiasi momento, dandone un preavviso di un anno e un giorno (il "Periodo di preavviso di rimborso"). Se contestualmente alla richiesta di un rimborso dell'intero importo residuo, il Finanziatore chiede anche l'interruzione anticipata del finanziamento, la Data di scadenza del Finanziamento sarà l'ultimo giorno del Periodo di preavviso di rimborso.
- **Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022:** il 2 luglio 2018 il capitale sociale di DIS è stato aumentato in seguito alla conclusione del primo periodo di esercizio dei "Warrant d'Amico International Shipping 2017 – 2022" (di seguito anche i "Warrants", codice ISIN LU1588548724). Nel corso del primo periodo di esercizio sono stati esercitati n. 518.602 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 518.602 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,315 ciascuna ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 65.373.392 rappresentato da n. 653.733.920 azioni ordinarie prive del valore nominale.
- **Dimissioni di Marco Fiori, Amministratore delegato della Società:** il 23 ottobre 2018 Marco Fiori, Amministratore delegato di d'Amico International Shipping S.A., ha annunciato al Consiglio di



Amministrazione la sua intenzione di dimettersi dalla posizione per motivi personali, con efficacia dal 1 gennaio 2019.

- **Nomina di Paolo d'Amico come nuovo Amministratore delegato della Società:** L'8 novembre 2018, il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha conferito al Dott. Paolo d'Amico tutti i poteri dell'Amministratore Delegato dimissionario di DIS a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- **Risultati dei Warrant d'Amico International Shipping 2017-2022:** il 28 dicembre 2018 il capitale sociale di DIS è stato aumentato in seguito alla conclusione del secondo periodo addizionale di esercizio dei Warrants. Nel corso del secondo periodo addizionale di esercizio sono stati esercitati n. 24.105 Warrant e sono state conseguentemente sottoscritte (in ragione di n. 1 azione di compendio DIS ogni Warrant esercitato) n. 24.105 azioni ordinarie DIS di nuova emissione al prezzo di euro 0,328 ciascuna ammesse alla quotazione sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., senza valore nominale, aventi godimento regolare e le medesime caratteristiche (incluso il diritto a dividendi) delle azioni ordinarie DIS in circolazione alla data di emissione (le "Azioni di Compendio"). A seguito di tali sottoscrizioni il capitale sociale di DIS risulta pertanto pari a US\$ 65.375.802,50 rappresentato da n. 653.758.025 azioni ordinarie prive del valore nominale.

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

D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING:

- **Assemblea Straordinaria degli Azionisti:** in data 8 febbraio 2019, d'Amico International Shipping S.A. ha convocato l'assemblea straordinaria degli azionisti della Società da tenersi in data 11 marzo 2019 ("Assemblea Straordinaria"). Il consiglio di amministrazione della Società (il "Consiglio di Amministrazione") propone all'Assemblea Straordinaria di aumentare il capitale sociale autorizzato di 750.000.000 di azioni per arrivare a 1.750.000.000 di azioni con l'intento di eseguire, previa approvazione da parte degli azionisti e sulla base delle condizioni di mercato, un aumento di capitale nelle settimane successive ("Aumento di capitale"), nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - i) importo fino a un massimo di US\$ 60 milioni;
 - ii) sconto del prezzo teorico ex diritto ("TERP") fino al 25%
- **Assemblea Straordinaria degli Azionisti:** il giorno 11 marzo 2019 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato:
 - I) di approvare la proposta riduzione del valore contabile di ciascuna azione del capitale sociale esistente della Società dal precedente ammontare di USD 0,10 per azione all'attuale USD 0,05 per azione senza alcun annullamento di azioni emesse o restituzione di conferimenti o imputazione di perdite, secondo quanto proposto dal Consiglio di Amministrazione nella relazione esplicativa pubblicata l'8 febbraio 2019 e disponibile per gli Azionisti nella sezione Corporate Governance del sito web della Società (www.damicointernationalshipping.com);
 - II) di ridurre conseguentemente l'ammontare del capitale sociale emesso dal precedente importo di USD 65.375.802,50 agli attuali USD 32.687.901,25, destinando l'ammontare corrispondente a



- tale riduzione ad una riserva speciale in conto capitale (*apport en capitaux propres non rémunéré par des titres*) che è parte della riserva di sovrapprezzo azioni della Società;
- III) di fissare il capitale sociale autorizzato, incluso il capitale emesso, all'ammontare di USD 87.500.000 suddiviso in 1.750.000.000 azioni senza valore nominale e con approvazione della conseguente modifica dello Statuto della Società; e
- IV) di rinnovare, con effetto immediato e per un periodo di cinque anni dalla data odierna, la delega al Consiglio di Amministrazione per aumentare il capitale sociale in una o più tranches nei limiti dell'emendato capitale autorizzato, nonché l'autorizzazione al Consiglio di Amministrazione di limitare o escludere, in tutto o in parte, i diritti di opzione agli azionisti.

In data 18 marzo 2019 la Società ha comunicato al mercato che nel corso del secondo periodo di esercizio straordinario non sono stati esercitati Warrant. Il capitale sociale di DIS risulta pertanto a tale data invariato e pari a US\$ 32.687.901,25 rappresentato da n. 653.758.025 azioni ordinarie prive del valore nominale.

D'AMICO TANKERS D.A.C.:

- **Flotta in costruzione:** nel mese di gennaio 2019, la M/T Cielo di Houston, una nuova nave cisterna LR1 di tipo "Eco" costruita dal cantiere sudcoreano Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. presso il proprio cantiere vietnamita Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd., è stata consegnata al Gruppo.
- **Prima operazione di leasing operativo giapponese:** nel mese di gennaio 2019, DIS ha annunciato che la sua controllata d'Amico Tankers d.a.c. ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa e un contratto di noleggio a scafo nudo per la vendita e relativo *lease-back* della M/T Cielo di Houston, una nave cisterna LR1 da 75.000 Tpl (Dwt), costruita da Hyundai Mipo (Corea del Sud) presso il proprio cantiere vietnamita Vinashin, e consegnata nel gennaio 2019. La nave è stata venduta per un corrispettivo di US\$ 38,6 milioni. L'operazione ha permesso a d'Amico Tankers d.a.c. di generare una liquidità di circa US\$ 10,2 milioni, al netto delle commissioni e degli oneri aggiuntivi. Inoltre, grazie a tale operazione, d'Amico Tankers d.a.c. ha mantenuto il pieno controllo della nave, essendo stato concluso con l'acquirente anche un contratto di 10,2 anni di noleggio a scafo nudo. Inoltre, d'Amico Tankers mantiene un'opzione di riacquisto della nave, dopo circa 5 anni e dopo circa 7 anni dal periodo di noleggio a condizioni finanziarie favorevoli.
- **Flotta in "noleggio passivo" e in "gestione commerciale":** nel mese di gennaio 2019 è scaduto il contratto *time charter* sulla M/T Freja Hafnia, una nave MR costruita nel 2006, e d'Amico agisce ora in qualità di gestore commerciale della nave, guadagnando una commissione del 2% sui suoi ricavi lordi. Nello stesso mese, si è concluso il contratto di gestione sulla M/T High Beam e la nave è stata riconsegnata ai proprietari.

Tra febbraio e marzo 2019, si sono conclusi i contratti di gestione sulla M/T High Current, sulla M/T High Force e sulla M/T High Glow e le navi sono state riconsegnate ai proprietari.

- **Vendita di navi:** Nel mese di febbraio 2019, DIS ha annunciato che DM Shipping d.a.c., una *joint venture* con il Gruppo Mitsubishi in cui d'Amico Tankers d.a.c. detiene una partecipazione del 51%, ha sottoscritto un *memorandum* d'intesa per la vendita della M/T High Strength, una nave cisterna MR da 46.800 Tpl (Dwt), costruita nel 2009 da Nakai Zosen Corporation (Giappone), per un corrispettivo di US\$ 16,4 milioni. La nave porterà avanti il proprio contratto di *time charter* attuale con d'Amico Tankers d.a.c. fino ad ottobre 2019. L'operazione permette a DM Shipping di generare una liquidità di circa US\$ 12,3 milioni, al netto delle commissioni e del rimborso del prestito esistente della nave.

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

	Al 31 dicembre 2018				Al 20 marzo 2019 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
	Al 31 dicembre 2018				Al 20 marzo 2019 NON REVISIONATO			
	LR1	MR	Handysize	Totale	LR1	MR	Handysize	Totale
Di proprietà	4,0	13,0	7,0	24,0	4,0	13,0	7,0	24,0
Noleggio a scafo nudo*	0,0	7,0	0,0	7,0	1,0	7,0	0,0	8,0
Nolo a lungo termine	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5	0,0	15,5
Nolo a breve termine	0,0	2,0	1,0	3,0	0,0	1,0	1,0	2,0
Totale	4,0	37,5	8,0	49,5	5,0	36,5	8,0	49,5
Contratto commerciale ⁵	0,0	4,0	0,0	4,0	0,0	2,0	0,0	2,0

* con obbligo di acquisto

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Secondo l'ultimo World Economic Outlook ("WEO") del Fondo monetario internazionale (FMI) del gennaio 2019, l'espansione globale si è indebolita, in particolare a causa del rallentamento di alcuni paesi europei e asiatici. Ciò nonostante, per il 2018 si stima una crescita globale positiva del 3,7%, in linea con la precedente previsione dell'ottobre 2018. Secondo le previsioni, l'economia globale dovrebbe crescere del 3,5% nel 2019 e del 3,6% nel 2020, rispettivamente 0,2 e 0,1 punti percentuali al di sotto delle proiezioni di ottobre. Le previsioni di crescita globale per il 2019 e il 2020 erano già state riviste al ribasso nell'ultimo WEO, in parte a causa degli effetti negativi degli aumenti dei dazi applicati dagli Stati Uniti e dalla Cina a inizio anno. L'ulteriore revisione al ribasso rispetto ad ottobre, rispecchia parzialmente il perdurare del minor slancio economico nella seconda metà del 2018 – anche in Germania, in seguito all'introduzione di nuovi *standard* sulle emissioni delle auto, e in Italia, dove i timori legati ai titoli sovrani e i rischi finanziari hanno pesato sulla domanda interna – ma anche un indebolimento del *sentiment* dei mercati finanziari.

L'ultima stima dell'Agenzia internazionale dell'energia (AIE) riguardante la crescita della domanda di greggio nel 2018 rimane invariata. Secondo le stime la crescita è stata solida nel quarto trimestre 2018, attestandosi a 1,4 milioni di barili al giorno su base annua, e di 1,3 milioni di barili al giorno per l'intero 2018; la Cina (0,44 milioni di barili al giorno), l'India (0,21 milioni di barili al giorno) e gli Stati Uniti (0,54 milioni di barili al giorno) hanno contribuito al totale con 1,19 milioni di barili al giorno. Per il 2019 si prevede una crescita della domanda di 1,4 milioni di barili al giorno, che rimane pertanto invariata rispetto all'ultima relazione. Tale proiezione è supportata dai minori costi e dall'avvio di progetti petrolchimici in Cina e negli Stati Uniti. Il rallentamento della crescita economica, tuttavia, limiterà qualsiasi rialzo.

I livelli delle tariffe nel primo trimestre 2019 hanno subito una correzione rispetto al miglioramento del quarto trimestre 2018, principalmente a causa del calo delle importazioni in Africa Occidentale e delle esportazioni dagli Stati Uniti. Su base mensile, le esportazioni dagli Stati Uniti sono scese di 1 milione di

⁵ Nel mese di agosto 2018, i contratti di noleggio sulle navi M/T High Beam, M/T High Current, M/T High Glow, M/T High Enterprise e M/T High Force, tutti in scadenza tra agosto e ottobre 2018, sono stati prorogati per altri 1-3 viaggi *spot*. La tariffa di noleggio, originariamente fissa, è stata modificata in una "tariffa variabile" in base ai ricavi sul mercato *spot* di ognuna delle navi. d'Amico sta quindi di fatto agendo in qualità di gestore commerciale di tali navi, guadagnando una commissione del 2% su tutti i loro ricavi lordi.



barili al giorno a metà febbraio. Diverse VLCC e Suezmax di nuova costruzione sono state destinate ai distillati dall'Asia all'emisfero occidentale, riducendo le opportunità di arbitraggio per le navi cisterna. Secondo Clarkson, nel settore delle navi cisterna si prevede un miglioramento della crescita della domanda di Tpl (Dwt) al 3,5% nel 2019, sostenuto dal ritorno di alcune opportunità di arbitraggio in Asia e dal possibile accumulo di rimanenze.

ALTRE DELIBERE

RELAZIONE SULLA CORPORATE GOVERNANCE E SUGLI ASSETTI PROPRIETARI 2018 E CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione ha preso in esame ed approvato la relazione sulla Corporate Governance e sugli Assetti proprietari della Società riferita all'anno 2018 ed ha stabilito di convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 30 Aprile 2019 chiamata a deliberare, tra le altre cose: i) sull'approvazione del bilancio d'esercizio della Società e del bilancio consolidato al 31 Dicembre 2018 e ii) sulla riduzione del numero dei membri del Consiglio di Amministrazione e iii) sull'approvazione del Piano Incentivante di Lungo termine della Società 2019-2021.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE DEL 2018 E POLITICA GENERALE DELLE REMUNERAZIONI 2019

Il Consiglio di Amministrazione ha deciso di approvare la Relazione sulle Remunerazioni del 2018 contenente la Politica Generale delle Remunerazioni 2019 e riguardante gli Amministratori Esecutivi e i dirigenti con responsabilità strategiche della Società, sulla base del parere ricevuto dal Comitato Nomine e Remunerazioni.

PIANO DI INCENTIVAZIONE "DIS 2016/2019"

In conformità con quanto previsto dall'art. 84 bis del Regolamento Emittenti Consob e dall'art 7 del Regolamento del Piano di Incentivazione "DIS 2016/2019" (il "Piano"), previa valutazione del Comitato Nomine e Remunerazioni, il Consiglio di Amministrazione, ha accertato il mancato raggiungimento di uno degli obiettivi di performance stabiliti per l'esercizio delle opzioni attribuite dal Piano ai soggetti beneficiari (risultato cumulato in termini di Ebit per il 2018 pari ad Euro 150 milioni). Il mancato verificarsi della suddetta condizione, stabilita dal Consiglio di Amministrazione in data 6 maggio 2016, comporta la perdita definitiva del diritto di esercitare le opzioni.

Si ricorda che il Piano, così come approvato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti della Società in data 20 aprile 2016, si sviluppa su un orizzonte temporale di 4 anni, di cui:

- 3 anni di vesting period, dal 1 Giugno 2016 al 31 Maggio 2019;
- 1 anno di periodo di esercizio dal 1 Giugno 2019 al 31 Maggio 2020.



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

CONFERENCE CALL

Oggi alle ore 17.35 CET (11.35 EST), DIS terrà una conferenza telefonica con la comunità finanziaria, durante la quale saranno discussi i risultati economici e finanziari del Gruppo. È possibile collegarsi componendo i seguenti numeri telefonici: dall'Italia + 39 02 8058811, dal Regno Unito + 44 808 23 89 561, dagli USA + 1 866 63 203 28. Prima della conferenza telefonica è possibile scaricare le slide della presentazione dalla pagina Investor Relations del sito DIS: <http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>

La relazione annuale, al 31 dicembre 2018 è stata redatta secondo quanto previsto dall'art. 3 della Legge del Lussemburgo, datata 11 gennaio 2008, e successive modifiche, 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. Il documento integrale è depositato nei termini prescritti dalle leggi e dai regolamenti applicabili alla Società presso Borsa Italiana S.p.A., la Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB), tramite il sistema eMarket SDIR and STORAGE, la Société de la Bourse de Luxembourg S.A. nella sua qualità di meccanismo ufficiale prescelto dalla Società per lo stoccaggio delle informazioni regolamentate (OAM) e la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF). Lo stesso è altresì reso disponibile, presso la sede legale della Società ed il suo sito internet (<http://investorrelations.damicointernationalshipping.com/>).

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').

Investor Relations

d'Amico International Shipping S.A

Anna Franchin - Investor Relations Manager

Tel: +35 2 2626292901

Tel: +37 7 93105472

E-mail: ir@damicointernationalshipping.com

Capital Link

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

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

E - Mail: damicotankers@capitalink.com

Media Relations

Havas PR Milan



d'Amico
INTERNATIONAL SHIPPING S.A.

Marco Fusco

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

E-Mail: marco.fusco@havaspr.com

Federica Corbeddu

Tel.: +39 02 85457081 - +39 366 5855893

E-Mail: federica.corbeddu@havaspr.com



ALLEGATI

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

<i>US\$ migliaia</i>	2018	2017
Ricavi	399.046	390.971
Costi diretti di viaggio	(154.176)	(133.534)
Ricavi base <i>time charter</i>*	244.870	257.437
Costi per noleggi passivi	(129.750)	(126.664)
Altri costi operativi diretti	(81.572)	(80.370)
Costi generali e amministrativi	(16.196)	(15.482)
Utile dalla vendita di navi	167	1.917
Risultato operativo lordo / EBITDA *	17.519	36.838
Ammortamenti, svalutazioni e storno di svalutazioni	(34.844)	(48.266)
Risultato operativo / EBIT *	(17.325)	(11.428)
Proventi finanziari	5.035	2.419
(Oneri) finanziari	(34.296)	(28.379)
Quota di utile delle partecipate consolidate secondo il metodo del patrimonio netto	(8)	85
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie	(7.526)	-
Utile / (perdita) ante imposte	(54.120)	(37.303)
Imposte e tasse	(980)	(780)
Utile / (perdita) netto	(55.100)	(38.083)
Utile / (perdita) base per azione in US\$(1)	(0,085)	(0,075)

* Si vedano gli Indicatori alternativi di performance a pagina 24

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

<i>US\$ migliaia</i>	2018	2017
Utile / (perdita) del periodo	(55.100)	(38.083)
Variazione della valutazione della parte non efficace degli utili/(perdite) sugli strumenti di copertura di flussi finanziari (<i>cash flow hedge</i>)	(633)	2.456
Variazioni nella riserva di conversione	(136)	253
Utile/(Perdita) netto complessivo	(55.869)	(35.374)
Utile/(Perdita) base complessivo per azione in US\$(1)	(0,086)	(0,070)

(1) L'utile base per azione per il 2018 è stato calcolato in base al numero medio di azioni circolanti pari a 645.714.080, mentre nel 2017 è stato calcolato su un numero medio di 508.653.542 azioni circolanti. Non vi è stato alcun effetto di diluizione dell'utile per azione né nel 2018 né nel 2017.



SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

<i>US\$ migliaia</i>	AI 31 dicembre 2018	AI 31 dicembre 2017
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni tecniche	911.281	792.851
Partecipazioni in società a controllo congiunto	3.228	3.269
Altre attività finanziarie non correnti	9.655	27.632
Totale attività non correnti	924.164	823.752
Attività disponibili per la vendita	-	77.750
Rimanenze	13.492	15.495
Crediti a breve e altre attività correnti	52.163	66.200
Altre attività finanziarie correnti	18.205	344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694
Totale attività correnti	115.573	111.733
Totale attività	1.039.737	1.013.235
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Capitale sociale	65.376	65.322
Utili portati a nuovo	(30.270)	26.389
Altre riserve	302.237	302.721
Patrimonio netto totale	337.343	394.432
Banche e altri finanziatori	338.622	357.544
Passività per <i>leasing</i> finanziari	165.298	63.144
Prestito a lungo termine degli azionisti	30.600	-
Altre passività finanziarie non correnti	4.998	5.469
Totale passività non correnti	539.518	426.157
Banche e altri finanziatori	91.238	128.488
Passività per <i>leasing</i> finanziari	8.369	3.267
Finanziamento a breve termine degli azionisti	1.280	
Debiti a breve e altre passività correnti	54.013	50.811
Altre passività finanziarie correnti	7.876	10.043
Debiti per imposte correnti	100	37
Totale passività correnti	162.876	192.646
Totale passività e patrimonio netto	1.039.737	1.013.235



RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO INTERMEDIO

<i>US\$ migliaia</i>	2018	2017
Perdita del periodo	(55.100)	(38.083)
Ammortamenti e svalutazioni	39.789	48.266
Imposte correnti e differite	979	780
Oneri (proventi) finanziari	29.523	25.260
Risultato della differenza di cambio non realizzata	(261)	700
Quota di utile delle partecipazioni contabilizzate secondo il metodo del patrimonio netto	8	(85)
Ricavi da vendita di immobilizzazioni	(168)	(1.917)
Perdite di valore e svalutazioni (" <i>impairment</i> ") di attività finanziarie verso parte correlata	7.526	-
Storno di svalutazioni	(4.945)	-
Flussi di cassa da attività operative al lordo della variazione di capitale circolante	17.351	34.921
Variazioni delle rimanenze	2.003	(2.639)
Variazione delle attività contrattuali	(3.267)	- *
Variazioni dei crediti a breve	16.448	(25.220)
Variazioni dei debiti a breve	984	5.650
Imposte pagate	(619)	(675)
Interessi netti (pagati)	(20.045)	(23.620)
Variazioni di altre passività finanziarie	(5.450)	-
Variazioni della riserva dei diritti d'opzione	182	275
Flussi di cassa netti da attività operative	7.587	(11.308)
Acquisto di immobilizzazioni	(101.485)	(80.102)
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni	21.856	50.532
Alienazione della partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	-	132
Dividendo dalla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto ETL	83	116
Variazione dei finanziamenti alla partecipata consolidata secondo il metodo del patrimonio netto	126	-
Flussi di cassa netti da attività di investimento	(79.420)	(29.322)
Aumento di capitale	199	66.164
Altre variazioni del patrimonio netto	(178)	252
Finanziamenti degli azionisti	31.880	(10.001)
Variazioni di altri crediti finanziari	4.900	-
Variazioni di altri debiti finanziari	(1.533)	(2.000)
Rimborso finanziamenti bancari	(175.690)	(127.258)
Utilizzo finanziamenti bancari	111.770	58.098
Ricavi dalla vendita di immobilizzazioni successivamente riprese in <i>leasing</i>	117.211	54.469
Rimborso di un <i>leasing</i> finanziario	(12.970)	(1.589)
Flussi di cassa netti da attività finanziarie	74.589	38.135



Variazione netta in aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.756	(2.495)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a inizio periodo	12.363	20.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto di scoperti di conto a fine periodo	15.120	17.669
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	31.713	29.694
Scoperti di conto corrente	(16.593)	(12.025)

*La Società si avvale dell'espediente pratico di cui all'IFRS 15 e non riporta le variazioni delle attività in riferimento a periodi comparabili del 2017.

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, i bilanci d'esercizio e consolidato 2018, redatti in conformità ai principi contabili applicabili, come pubblicati, forniscono 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 in gran parte direttamente comparabili previsti dagli IFRS, il *management* di DIS utilizza regolarmente gli indicatori alternativi di *performance* perché forniscono utili informazioni aggiuntive per gli utilizzatori 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. Nella sezione seguente sono riportate le definizioni date dal Gruppo agli IAP utilizzati:

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

Ricavi base time charter

Costituiscono 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 *spot*, 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 (di viaggio) e i costi diretti di viaggio.

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* e imprese collegate, delle svalutazioni 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 e 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* e imprese collegate. Equivale all'utile operativo netto e 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 a illustrare il contributo dei ricavi base *time charter* nella copertura dei costi fissi e variabili.

Investimenti lordi (CapEx)

Indica 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 ad elevata intensità di capitale).

Indebitamento netto

Comprende i finanziamenti bancari e 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.

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*) e 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 durante il singolo viaggio. 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 e 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 a 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 e 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 gestisce una nave controllandola 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 o ad un proprietario conduttore di nave (si veda la definizione nella presente sezione) viene pagato il nolo, di solito mensilmente in anticipo, in base allo spostamento di merci da un porto di carico a un porto di scarico. Il noleggiatore corrisponde al proprietario della nave una cifra per tonnellata o un importo forfettario. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è noto come nolo. Il proprietario conduttore ha la responsabilità di sostenere sia le spese operative della nave che le spese di viaggio. Solitamente, il noleggiatore è responsabile di eventuali ritardi nei porti di carico e scarico.

Time charter

È un tipo di contratto mediante il quale al 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.