CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΩΣ ΣΑΡΑΝΤΑ ΔΥΟ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ (42.000.000) ΝΕΩΝ ΚΟΙΝΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΩΝ, ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ US$0,04 ΕΚΑΣΤΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.» (Η «ΕΤΑΙΡΕΙΑ»), ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΘΑ ΕΚΔΟΘΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΚΔΟΘΕΝΤΟΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΜΕ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΤΡΗΤΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ, ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΠΟ 02.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ EURONEXT ATHENS.

ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΘΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ (ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ) ΠΟΥ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟ ΤΟΥ ΕΝΟΣ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ ΕΞΑΚΟΣΙΩΝ ΟΓΔΟΝΤΑ ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΔΟΛΑΡΙΩΝ (US$1.680.000), ΜΕ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΤΡΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΝΕΩΝ ΚΟΙΝΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΩΝ, ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ, ΑΥΛΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΕΚΑΣΤΗΣ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΛΕΠΤΩΝ ΤΟΥ ΔΟΛΑΡΙΟΥ (US$0,04), ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟΣ ΤΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ ΔΥΟ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ (42.000.000), ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΑΝΤΛΗΣΗ ΠΟΣΟΥ ΠΕΡΙΠΟΥ ΔΙΑΚΟΣΙΩΝ ΠΕΝΗΝΤΑ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (€250.000.000) (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟ ΑΡΤΙΟ), ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟ 02.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, ΜΕ ΑΝΩΤΑΤΗ ΤΙΜΗ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΕΠΤΑ ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΟΓΔΟΝΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ (€7,84) ΑΝΑ ΝΕΑ ΜΕΤΟΧΗ, ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΚΑΘΟΡΙΣΤΗΚΕ ΜΕΤΗΝ ΑΠΟ 06.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΩΣ ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (PRICING COMMITTEE).

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΕΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ. ΕΠΟΜΕΝΩΣ, ΕΑΝ Η ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ, ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΘΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΠΟΣΟ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ (ΠΕΡ. 1(β) και 2(α) ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 3.1.4.3 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ EURONEXT ATHENS), ΚΑΙ ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ, ΜΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟ ΤΗ EURONEXT ATHENS, Η ΑΥΞΗΣΗ ΘΑ ΜΑΤΑΙΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΘΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΟΥΝ ΣΤΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΑΤΟΚΑ ΕΝΤΟΣ ΔΥΟ (2) ΕΡΓΑΣΙΜΩΝ ΗΜΕΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΛΑΒΟΥΝ ΜΕΤΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΚΔΟΤΡΙΑΣ.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς ενέκρινε το περιεχόμενο του Ενημερωτικού Δελτίου, μόνον όσον αφορά στην κάλυψη των αναγκών πληροφόρησης του επενδυτικού κοινού, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, ως ισχύει, των κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980, καθώς και του Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν. Η επένδυση σε μετοχές ενέχει κινδύνους. Οι δυνητικοί επενδυτές θα πρέπει να διατρέξουν ολόκληρο το Ενημερωτικό Δελτίο και να διαβάσουν την ενότητα «Παράγοντες Κινδύνου».

Η ισχύς του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διάρκεια δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία έγκρισής του από το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς. Σε περίπτωση που ανακύπτουν σημαντικά νέα στοιχεία, ουσιώδη σφάλματα ή ουσιώδεις ανακρίβειες, κατά την περίοδο που μεσολαβεί από την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου έως τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς ή έως την έναρξη της διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, η Εκδότρια υποχρεούται σε δημοσίευση συμπληρώματος του Ενημερωτικού Δελτίου, σύμφωνα με το άρθρο 23 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, ως ισχύει. Η έγκριση από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς του Ενημερωτικού Δελτίου δεν θα πρέπει να θεωρείται ευνοϊκή γνώμη για την Εκδότρια και την ποιότητα των Μετοχών που αποτελούν το αντικείμενο του Ενημερωτικού Δελτίου. Οι επενδυτές θα πρέπει να προβούν σε δική τους εκτίμηση ως προς την καταλληλότητα της επένδυσης στις Μετοχές της Εταιρείας.

Το Ενημερωτικό Δελτίο δεν συνιστά σε καμία περίπτωση προσφορά για πώληση ή πρόσκληση για απόκτηση κινητών αξιών σε οποιοδήποτε κράτος, στο οποίο μια τέτοια προσφορά ή πρόσκληση δεν επιτρέπεται από το εφαρμοστέο και κανονιστικό πλαίσιό του. Ειδικότερα, το Ενημερωτικό Δελτίο απευθύνεται μόνο σε επενδυτές (Έλληνες και αλλοδαπούς) εντός της ελληνικής επικράτειας, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο και δεν απευθύνεται, άμεσα ή έμμεσα, σε επενδυτές εκτός Ελλάδας, ούτε απευθύνεται σε οποιοδήποτε κράτος όπου μια τέτοια προσφορά ή πρόσκληση δεν επιτρέπεται από το εφαρμοστέο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιό του. Δεν αποκλείεται η τυχόν απόκτηση μέσω της Δημόσιας Προσφοράς Νέων Μετοχών από Ειδικούς Επενδυτές, κατά την έννοια του άρθρου 2 περ. (ε) του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, εκτός ελληνικής επικράτειας. Περαιτέρω, οι Μετοχές δεν έχουν καταχωρηθεί και δεν θα καταχωρηθούν, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία κινητών αξιών σε οποιοδήποτε κράτος πλην της Ελλάδας και δεν επιτρέπεται να προσφερθούν ή να πωληθούν σε οποιοδήποτε άλλο κράτος, εκτός αν η εν λόγω προσφορά ή πώληση επιτρέπεται από την οικεία νομοθεσία.

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΚΥΡΙΟΙ ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΚΥΡΙΟΙ ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΚΔΟΣΗΣ

Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου είναι η 07.10.2026

CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΩΣ ΣΑΡΑΝΤΑ ΔΥΟ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ (42.000.000) ΝΕΩΝ ΚΟΙΝΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΩΝ, ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ US$0,04 ΕΚΑΣΤΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.» (Η «ΕΤΑΙΡΕΙΑ»), ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΘΑ ΕΚΔΟΘΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΚΔΟΘΕΝΤΟΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΜΕ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΤΡΗΤΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ, ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΑΠΟ 02.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ EURONEXT ATHENS.

ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΘΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ (ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ) ΠΟΥ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟ ΤΟΥ ΕΝΟΣ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ ΕΞΑΚΟΣΙΩΝ ΟΓΔΟΝΤΑ ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΔΟΛΑΡΙΩΝ (US$1.680.000), ΜΕ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΤΡΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΝΕΩΝ ΚΟΙΝΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΩΝ, ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ, ΑΥΛΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ, ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΕΚΑΣΤΗΣ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΛΕΠΤΩΝ ΤΟΥ ΔΟΛΑΡΙΟΥ (US$0,04), ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟΣ ΤΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ ΔΥΟ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ (42.000.000), ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΑΝΤΛΗΣΗ ΠΟΣΟΥ ΠΕΡΙΠΟΥ ΔΙΑΚΟΣΙΩΝ ΠΕΝΗΝΤΑ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (€250.000.000) (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟ ΑΡΤΙΟ), ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟ 02.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, ΜΕ ΑΝΩΤΑΤΗ ΤΙΜΗ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΕΠΤΑ ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΟΓΔΟΝΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ (€7,84) ΑΝΑ ΝΕΑ ΜΕΤΟΧΗ, ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΚΑΘΟΡΙΣΤΗΚΕ ΜΕΤΗΝ ΑΠΟ 06.10.2026 ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΩΣ ΣΥΣΤΑΘΕΙΣΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (PRICING COMMITTEE).

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΕΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ. ΕΠΟΜΕΝΩΣ, ΕΑΝ Η ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ, ΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΘΑ ΑΥΞΗΘΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΠΟΣΟ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ (ΠΕΡ. 1(β) και 2(α) ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 3.1.4.3 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ EURONEXT ATHENS), ΚΑΙ ΩΣ ΕΚ ΤΟΥΤΟΥ, ΜΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟ ΤΗ EURONEXT ATHENS, Η ΑΥΞΗΣΗ ΘΑ ΜΑΤΑΙΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΘΑ ΕΠΙΣΤΡΑΦΟΥΝ ΣΤΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΑΤΟΚΑ ΕΝΤΟΣ ΔΥΟ (2) ΕΡΓΑΣΙΜΩΝ ΗΜΕΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΛΑΒΟΥΝ ΜΕΤΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΚΔΟΤΡΙΑΣ.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς ενέκρινε το περιεχόμενο του Ενημερωτικού Δελτίου, μόνον όσον αφορά στην κάλυψη των αναγκών πληροφόρησης του επενδυτικού κοινού, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, ως ισχύει, των κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980, καθώς και του Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν. Η επένδυση σε μετοχές ενέχει κινδύνους. Οι δυνητικοί επενδυτές θα πρέπει να διατρέξουν ολόκληρο το Ενημερωτικό Δελτίο και να διαβάσουν την ενότητα «Παράγοντες Κινδύνου».

Η ισχύς του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διάρκεια δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία έγκρισής του από το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς. Σε περίπτωση που ανακύπτουν σημαντικά νέα στοιχεία, ουσιώδη σφάλματα ή ουσιώδεις ανακρίβειες, κατά την περίοδο που μεσολαβεί από την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου έως τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς ή έως την έναρξη της διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, η Εκδότρια υποχρεούται σε δημοσίευση συμπληρώματος του Ενημερωτικού Δελτίου, σύμφωνα με το άρθρο 23 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, ως ισχύει. Η έγκριση από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς του Ενημερωτικού Δελτίου δεν θα πρέπει να θεωρείται ευνοϊκή γνώμη για την Εκδότρια και την ποιότητα των Μετοχών που αποτελούν το αντικείμενο του Ενημερωτικού Δελτίου. Οι επενδυτές θα πρέπει να προβούν σε δική τους εκτίμηση ως προς την καταλληλότητα της επένδυσης στις Μετοχές της Εταιρείας.

Το Ενημερωτικό Δελτίο δεν συνιστά σε καμία περίπτωση προσφορά για πώληση ή πρόσκληση για απόκτηση κινητών αξιών σε οποιοδήποτε κράτος, στο οποίο μια τέτοια προσφορά ή πρόσκληση δεν επιτρέπεται από το εφαρμοστέο και κανονιστικό πλαίσιό του. Ειδικότερα, το Ενημερωτικό Δελτίο απευθύνεται μόνο σε επενδυτές (Έλληνες και αλλοδαπούς) εντός της ελληνικής επικράτειας, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο και δεν απευθύνεται, άμεσα ή έμμεσα, σε επενδυτές εκτός Ελλάδας, ούτε απευθύνεται σε οποιοδήποτε κράτος όπου μια τέτοια προσφορά ή πρόσκληση δεν επιτρέπεται από το εφαρμοστέο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιό του. Δεν αποκλείεται η τυχόν απόκτηση μέσω της Δημόσιας Προσφοράς Νέων Μετοχών από Ειδικούς Επενδυτές, κατά την έννοια του άρθρου 2 περ. (ε) του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129, εκτός ελληνικής επικράτειας. Περαιτέρω, οι Μετοχές δεν έχουν καταχωρηθεί και δεν θα καταχωρηθούν, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία κινητών αξιών σε οποιοδήποτε κράτος πλην της Ελλάδας και δεν επιτρέπεται να προσφερθούν ή να πωληθούν σε οποιοδήποτε άλλο κράτος, εκτός αν η εν λόγω προσφορά ή πώληση επιτρέπεται από την οικεία νομοθεσία.

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΚΥΡΙΟΙ ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΚΥΡΙΟΙ ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΚΔΟΣΗΣ

Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου είναι η 07.10.2026

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1 ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ 6

Ενότητα Α - Εισαγωγή 6

Ενότητα Β – Βασικές πληροφορίες για την Εκδότρια 6

Ενότητα Γ – Βασικές πληροφορίες για τις κινητές αξίες 9

Ενότητα Δ – Βασικές πληροφορίες για τη δημόσια προσφορά κινητών αξιών και/ή την εισαγωγή προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά 10

1. SUMMARY 13

Section A – Introduction 13

Section B – Key information on the issuer 13

Section C – Key information on the securities 16

Section D – Key information on the offer of securities to the public and/or the admission to trading on a regulated market . 16

2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ 20

2.1 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με το Μακροοικονομικό Περιβάλλον και τη Ναυτιλία σε Παγκόσμιο Επίπεδο 20

2.2 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με τις Επιχειρηματικές Δραστηριότητες και τον Κλάδο Δραστηριότητας του Ομίλου 30

2.3 Κίνδυνοι που Αφορούν τη Δραστηριότητα της Εκδότριας 36

2.4 Κίνδυνοι που Αφορούν στη Συμμόρφωση με Κανονιστικές Υποχρεώσεις λόγω της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας του Ομίλου 55

2.5 Κίνδυνοι που Αφορούν την Χρηματοοικονομική Κατάσταση του Ομίλου 63

2.6 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με τις Μετοχές της Εταιρείας 70

3 ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ, ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ 77

3.1 Υπεύθυνα Πρόσωπα 77

3.2 Δηλώσεις Υπευθύνων Προσώπων 77

3.3 Εκθέσεις Εμπειρογνωμόνων 78

3.3.1 Νομικός Έλεγχος 78

3.3.2 Πρόσθετες Εργασίες της Ελεγκτικής Εταιρείας Deloitte 82

3.3.3 Έκθεση Αποτίμησης του Στόλου της Εκδότριας 83

3.4 Πληροφορίες από Τρίτους 83

3.5 Έγκριση Αρμόδιας Αρχής 83

3.6 Συμφέροντα των Φυσικών και Νομικών Προσώπων που Συμμετέχουν στην Αύξηση 83

3.6.1 Συμφέροντα Συμβούλου, Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, Κυρίων Αναδόχων και Αναδόχων 83

3.7 Πρόσθετες Πληροφορίες 90

3.7.1 Σύμβουλοι Έκδοσης 90

3.7.2 Διάθεση Ενημερωτικού Δελτίου 90

3α. ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ, ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΤΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ 91

4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ 93

4.1 Πληροφορίες Σχετικά με την Εκδότρια 93

4.1.1 Δανειακή Δομή και Χρηματοδότηση 93

4.1.2 Πηγές Χρηματοδότησης Επενδύσεων 95

4.2 Επισκόπηση της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας της Εταιρείας και του Ομίλου 95

4.2.1 Στρατηγική και Στόχοι 95

4.2.2 Κύριες Δραστηριότητες 97

4.2.3 Κύριες Αγορές 97

4.2.4 Πληροφορίες Για Ειδικούς Εκδότες | Ναυτιλιακές Εταιρείες 98

4.2.5 Θεσμικό Πλαίσιο 105

4.3 Οργανωτική Δομή 134

4.3.1 Ο Όμιλος της Εκδότριας 134

4.3.2 Εξάρτηση από άλλες οντότητες του Ομίλου 135

4.4 Επενδύσεις 136

4.4.1 Σημαντικές Επενδύσεις Περιόδου 01.07.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου 136

4.4.2 Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις 136

4.5 Πληροφορίες για τις Τάσεις 137

5 ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 138

5.1 Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου 138

5.1.1 Χρήση από 01.01.2025 έως 31.12.2025 138

5.1.2 Περίοδος 01.01.2026 - 30.06.2026 152

6 ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ 163

7 ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ 163

7.1 Πληροφορίες Σχετικά με τις Κινητές Αξίες 163

7.1.1 Είδος και Κατηγορία Κινητών Αξιών 163

7.1.2 Νομοθετικό Πλαίσιο Κινητών Αξιών 163

7.1.3 Εισαγωγή προς Διαπραγμάτευση και Τήρηση Κινητών Αξιών 163

7.1.4 Νόμισμα Έκδοσης Κινητών Αξιών 164

7.1.5 Δικαιώματα Μετόχων 164

7.1.6 Αποφάσεις της από 16.07.2026 Κοινής Ομόφωνης Απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων Σχετικά με την Εισαγωγή 169

7.1.7 Αποφάσεις του από 02.10.2026 Δ.Σ. της Εταιρείας 169

7.1.8 Περιορισμοί στη Μεταβίβαση των Κινητών Αξιών 170

7.1.9 Φορολογία 170

8 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ/ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΠΡΟΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ 174

8.1 Συνοπτικοί Όροι της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής 174

8.1.1 Προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η Δημόσια Προσφορά 174
8.1.2 Συνολικό Μέγεθος της Διάθεσης Νέων Μετοχών 174
8.1.3 Περίοδος της Δημόσιας Προσφοράς και Διαδικασία Συμμετοχής 174
8.1.4 Δυνατότητα Ανάκλησης 174
8.1.5 Τροποποίηση Αίτησης Εγγραφής και Επιστροφή Ποσού Συμμετοχής 174
8.1.6 Ελάχιστο ή/και Μέγιστο Όριο Συμμετοχής 175
8.1.7 Δυνατότητα Υπαναχώρησης 175
8.1.8 Διαδικασία Καταβολής και Παράδοσης των Κινητών Αξιών 175
8.1.9 Δημοσίευση Αποτελεσμάτων της Δημόσιας Προσφοράς 176
8.1.10 Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα 176
8.1.11 Διαδικασία Διάθεσης, Εγγραφής 177
8.2 Πρόγραμμα Διανομής και Κατανομή 180
8.2.1 Κατηγορίες Επενδυτών 180
8.2.2 Συμμετοχή Κυρίου Μετόχου και Μελών Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων 180
8.2.3 Συμμετοχή Βασικών Επενδυτών (Cornerstone Investors) 181
8.2.4 Διαδικασία Κατανομής των Νέων Μετοχών 181
8.3 Ενημέρωση Επενδυτών για Κατανομή 183
8.4 Καθορισμός της Τιμής 184
8.4.1 Τιμή Διάθεσης και Τυχόν Επιβαρύνσεις Επενδυτών 184
8.4.2 Προσδιορισμός της Τιμής Διάθεσης της Δημόσιας Προσφοράς 184
8.4.3 Διαδικασία Ανακοίνωσης της Τιμής Διάθεσης της Δημόσιας Προσφοράς 184
8.5 Τοποθέτηση και Αναδοχή 184
8.6 Εισαγωγή στη Euronext Athens 186
8.6.1 Αίτηση Εισαγωγής προς Διαπραγμάτευση 186
8.6.2 Άλλες Αγορές Διαπραγμάτευσης 186
8.6.3 Ρευστότητα και Διαμεσολάβηση στη Δευτερογενή Αγορά 186
8.6.4 Πράξεις Σταθεροποίησης 187
8.6.5 Κατανομή Πρόσθετων Κινητών Αξιών και Κάλυψη από τους Αναδόχους 187
8.7 Μείωση της Συμμετοχής των Μετόχων 187
9 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ 188
9.1 Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη 188
9.1.1 Δηλώσεις Μελών Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών 194
9.1.2 Βιογραφικά και Επαγγελματική Εμπειρία / Δηλώσεις Καταλληλότητας 194
9.2 Αμοιβές και Οφέλη 197
9.3 Μετοχικές Συμμετοχές και Δικαιώματα Προαίρεσης 197
9.4 Δήλωση Συμμόρφωσης με το Πλαίσιο Εταιρικής Διακυβέρνησης 197

10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ 198

10.1 Ιστορικές Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες για τα Περιουσιακά Στοιχεία, τις Υποχρεώσεις, τη Χρηματοοικονομική Θέση και τα Αποτελέσματα του Ομίλου 198

10.1.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Χρήσης 2025 198

10.1.2 Ελεγμένες Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες για τη Χρήση 2025 199

10.2 Ενδιάμεσες Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες (01.01.2026-30.06.2026) 202

10.2.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Ενδιάμεσης Χρήσης Α' Εξαμήνου 2026 202

10.3 Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης 206

10.4 Σημαντικές Μεταβολές στη Χρηματοοικονομική Κατάσταση του Ομίλου 208

11 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΧΟΥΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 208

11.1 Κύριοι Μέτοχοι 208

11.2 Δικαστικές και Διαιτητικές Διαδικασίες 209

11.3 Συγκρούσεις Συμφερόντων στο Επίπεδο των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών 209

11.4 Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη 210

11.5 Μετοχικό Κεφάλαιο 213

11.6 Ιδρυτική Πράξη και Καταστατικό 213

11.7 Σημαντικές Συμβάσεις 214

12 ΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 223

13 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΕΣ ΚΙΝΗΤΕΣ ΑΞΙΕΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ ΤΩΝ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ 224

14 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ 224

15 ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΕΓΓΡΑΦΑ 224

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΓΛΩΣΣΑΡΙ 226

GLOSSARY 237

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΔΙΑΦΟΡΕΣ US GAAP ΚΑΙ ΔΠΧΑ 242

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΜΕΣΩ ΠΑΡΑΠΟΜΠΗΣ 245

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: ΕΚΘΕΣΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ 246

1 ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ενότητα Α - Εισαγωγή

Προειδοποιήσεις. *Το παρόν περιληπτικό σημείωμα πρέπει να εκλαμβάνεται ως εισαγωγή του Ενημερωτικού Δελτίου. Ο επενδυτής πρέπει να βασίσει οποιαδήποτε επενδυτική απόφασή του για κινητές αξίες στην εξέταση του Ενημερωτικού Δελτίου ως συνόλου. Κατά περίπτωση, ο επενδυτής θα μπορούσε να χάσει το σύνολο ή μέρος του επενδυμένου κεφαλαίου. Σε περίπτωση που η αξίωση σχετική με τις πληροφορίες που περιέχονται στο Ενημερωτικό Δελτίο φέρεται ενώπιον δικαστηρίου, ο ενάγων επενδυτής ενδέχεται, βάσει της εθνικής νομοθεσίας των κρατών μελών, να υποχρεωθεί να αναλάβει τα έξοδα μετάφρασης του Ενημερωτικού Δελτίου πριν από την έναρξη της νομικής διαδικασίας. Αστική ευθύνη αποδίδεται μόνο στα πρόσωπα εκείνα που υπέβαλαν το περιληπτικό σημείωμα, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μετάφρασής του, αλλά μόνο εάν το περιληπτικό σημείωμα είναι παραπλανητικό, ανακριβές ή ασυνεπές σε συνδυασμό με τα άλλα μέρη του Ενημερωτικού Δελτίου ή δεν παρέχει, σε συνδυασμό με τα άλλα μέρη του Ενημερωτικού Δελτίου, βασικές πληροφορίες ως βοήθεια στους επενδυτές που εξετάζουν το ενδεχόμενο να επενδύσουν σε αυτές τις κινητές αξίες.*

Ταυτότητα, στοιχεία επικοινωνίας και αναγνωριστικός κωδικός νομικής οντότητας (LEI) της εκδότριας. Η Εκδότρια των μετοχών έχει συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και φέρει την επωνυμία «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.». Η Εκδότρια έχει εγγεγραμμένη διεύθυνση στις Νήσους Μάρσαλ και διατηρεί ιστοσελίδα: www.capitalmaritimefinance.com. Ο κωδικός LEI (Legal Entity Identifier) είναι 254900ZXVCY1PO8L8228. Οι Μετοχές (περιλαμβανομένων των Νέων Μετοχών) της Εταιρείας θα εισαχθούν πρωτογενώς προς διαπραγμάτευση στην Κύρια Αγορά της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens και έχουν λάβει, κατόπιν σχετικής αίτησης στον αρμόδιο υποκατάστατο φορέα κωδικοποίησης, τον κωδικό ISIN (International Security Identification Number) με στοιχεία MHY1114L1074.

Αρμόδια αρχή για την έγκριση του ενημερωτικού δελτίου. Αρμόδια αρχή για την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου είναι η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς (Ιπποκράτους 3-5, 106 79 Αθήνα, τηλ.: 210 3377 100, ιστοσελίδα: http://www.hcmc.gr/). Η ημερομηνία έγκρισης του Ενημερωτικού Δελτίου είναι η 07.10.2026.

Ενότητα Β – Βασικές πληροφορίες για την Εκδότρια

Β.1 – «Ποιος είναι ο εκδότης των κινητών αξιών;»

Η Εκδότρια είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία συμμετοχών σε πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η Εκδότρια συστάθηκε στις 14.05.2025 με την επωνυμία «CAPITAL CONTAINER CARRIERS CORP.» και μετέβαλε την επωνυμία της στις 06.07.2026 σε «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.». Η Εκδότρια έχει καταστατική έδρα τις Νήσους Μάρσαλ, με αριθμό μητρώου (Corporate Registry Number) μη κατοίκων (non-resident) εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ 131749. Η Εκδότρια έχει αόριστη διάρκεια σύμφωνα με το άρθρο IX, παράγραφος 9.2 του Καταστατικού της. Το Καταστατικό δεν προβλέπει διακριτικό τίτλο. Η εγγεγραμμένη διεύθυνση της Εκδότριας στις Νήσους Μάρσαλ είναι Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH96960. Ο εγγεγραμμένος αντιπρόσωπος (registered agent) της Εκδότριας στην ανωτέρω διεύθυνση είναι η Trust Company of the Marshall Islands, Inc. Η διεύθυνση επικοινωνίας της είναι Ιάσονος 3, 185 37 Πειραιάς, τηλ.: +30 210 4558 600, ιστοσελίδα: www.capitalmaritimefinance.com.

Οι δραστηριότητες της Εκδότριας εκτείνονται σε διεθνές επίπεδο. Η Εκδότρια, στις 30.06.2026, συμμετείχε με ποσοστό 100% σε τριάντα δύο (32) Θυγατρικές, οι οποίες είναι θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς κανόνες και εδρεύουν στις Νήσους Μάρσαλ.

Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, ο εν λειτουργία στόλος της Εκδότριας αριθμούσε δεκατρία (13) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνολική χωρητικότητα 27.891 TEU.

Επιπλέον, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, η Εκδότρια έχει συμφωνήσει την απόκτηση επιπλέον είκοσι τριών (23) πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνολική χωρητικότητα 120.874 TEU (τα «**Νέα Πλοία**»), στα οποία συμπεριλαμβάνονται δεκαεννέα (19) υπό ναυπήγηση πλοία από τις Θυγατρικές (τα «**Υπό Ναυπήγηση Πλοία**») και τέσσερα (4) πλοία υπό ναυπήγηση τα οποία θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, τις μετοχές των οποίων θα αποκτήσει η Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών που υπεγράφησαν την 06.07.2026. Η παράδοση των Νέων Πλοίων αναμένεται μεταξύ του τέταρτου τριμήνου του 2026 και του τέταρτου τριμήνου του 2028.

Επιπλέον, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, το συνολικό ποσό που αναμένεται να πληρωθεί για την απόκτηση των Νέων Πλοίων δυνάμει των σχετικών συμβάσεων ναυπήγησης και των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών ανέρχεται σε περίπου US$1,8 δισ. Ο Όμιλος της Εκδότριας αναμένεται να προβεί σε μερική χρηματοδότηση των Νέων Πλοίων, μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Όμιλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου.

Έχουν συναφθεί μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης (time-charter) για όλα τα υφιστάμενα και τα Νέα Πλοία, με διάρκεια έως το 2038. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα από συναφθείσες χρονοναυλώσεις για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$3,9 δισ.[1] Τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων εσόδων σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων προαίρεσης από τους ναυλωτές για την παράταση της διάρκειας των υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται

[1] Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$4,9 δισ.[1]

Σύμφωνα με δήλωση της Εκδότριας, ο κ. Ευάγγελος Μ. Μαρινάκης ασκεί έμμεσα έλεγχο επί της Εκδότριας διά του ελέγχου της άμεσης μετόχου αυτής CMTC.

Δεν υπάρχει, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, καμία γνωστή στην Εκδότρια συμφωνία, της οποίας η εφαρμογή θα μπορούσε, σε μεταγενέστερη ημερομηνία, να επιφέρει αλλαγές όσον αφορά τον έλεγχο της Εκδότριας.

Με τις από 14.07.2026 και 01.10.2026 αποφάσεις της Συνέλευσης των Μετόχων εκλέχθηκε το υφιστάμενο Διοικητικό Συμβούλιο. Η θητεία κάθε μέλους διαρκεί, σύμφωνα με το Καταστατικό, έως την επόμενη της εκλογής τους Ετήσια Συνέλευση και, σε κάθε περίπτωση, έως την εκλογή και ανάληψη καθηκόντων από τους διαδόχους τους, εκτός εάν η θητεία τους λήξει νωρίτερα λόγω θανάτου, παραίτησης, έκπτωσης ή ανάκλησης. Η τρέχουσα σύνθεση του Δ.Σ. έχει ως εξής:

Ονοματεπώνυμο	**Θέση στο Δ.Σ./ Ιδιότητα Μέλους**
Γεράσιμος Καλογηράτος του Γεωργίου	Πρόεδρος Δ.Σ., Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου	Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου	Αντιπρόεδρος Δ.Σ., Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Stefanie Kyles του Γεωργίου	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Ingmar Loges του Enno Fritz	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της χρήσης 2025 και οι Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για την περίοδο 01.01.2026-30.06.2026 έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τις Γενικά Αποδεκτές Λογιστικές Αρχές των Η.Π.Α. (US GAAP). Ο έλεγχος των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων και η επισκόπηση των Ενδιάμεσων Συνοπτικών Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας πραγματοποιήθηκε από τον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 38911), της Deloitte Ανώνυμη Εταιρεία Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών (Α.Μ. ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκκλησιάς 3Α και Γρανικού, (Τ.Κ. 151 25).

Οι χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με τη χρήση 2024 εμφανίζονται ως συγκριτικά στοιχεία στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της χρήσης 2025. Επιπλέον, οι χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με την περίοδο 01.01.2025-30.06.2025 εμφανίζονται ως συγκριτικά στοιχεία στις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για την περίοδο 01.01.2026-30.06.2026.

Β.2 – «Ποιές είναι οι βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με τον εκδότη;»

Κατά τη διάρκεια της χρήσης 2025, η CMTC προέβη, δυνάμει σχετικών πράξεων μεταβίβασης, στη μεταβίβαση στην Εταιρεία του συνόλου των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών στην Εταιρεία, οι οποίες κατέστησαν Θυγατρικές της Εταιρείας. Η συναλλαγή αυτή αντιμετωπίστηκε λογιστικά ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο και λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της συνένωσης συμφερόντων (pooling-of-interests method), με τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις των Θυγατρικών να αναγνωρίζονται στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες από την ημερομηνία σύστασής τους, σύμφωνα με τις λογιστικές αρχές που εφαρμόζονται στις συναλλαγές μεταξύ οντοτήτων υπό κοινό έλεγχο βάσει των US GAAP. Ως εκ τούτου, οι ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας έχουν καταρτισθεί με αναδρομική απεικόνιση της ανωτέρω συναλλαγής. Επιπλέον, εντός του 2025, δεκαεννέα (19) εταιρείες που θα αποκτήσουν τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία συστάθηκαν ως 100% Θυγατρικές της Εταιρείας.

Στους παρακάτω πίνακες παρατίθενται επιλεγμένες ιστορικές βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με τον Όμιλο:

Στοιχεία Ενοποιημένης Κατάστασης Αποτελεσμάτων & Χρηματοοικονομικοί Δείκτες								
	Ποσά σε χιλ. US$				**Ποσά σε χιλ. €**			
	01.01–30.06.2026	01.01–30.06.2025	01.01–31.12.2025	01.01–31.12.2024	01.01–30.06.2026(3)	01.01–30.06.2025(4)	01.01–31.12.2025(2)	01.01–31.12.2024(1)
Κύκλος Εργασιών	57.456	61.145	122.849	88.612	49.254	55.914	108.677	81.912
Λειτουργι-κά Κέρδη	30.197	35.714	70.801	47.176	25.886	32.659	62.634	43.609
Καθαρά Κέρδη	29.928	31.764	64.941	41.755	25.656	29.047	57.450	38.598
EBITDA(8)	39.728	45.235	89.854	62.795	34.057	41.365	79.489	58.047

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Στοιχεία Ενοποιημένης Κατάστασης Χρηματοοικονομικής Θέσης						
	Ποσά σε χιλ. US$			**Ποσά σε χιλ. €**		
	30.06.2026	31.12.2025	31.12.2024	30.06.2026(7)	31.12.2025(6)	31.12.2024(5)
Σύνολο Ενεργητικού	855.178	574.139	481.177	749.236	489.212	464.950
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	416.096	447.868	352.404	364.549	381.619	340.520

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Επιλεγμένα Στοιχεία Κατάστασης Ταμειακών Ροών Εταιρείας

	Ποσά σε χιλ. US$				Ποσά σε χιλ. €			
	01.01–30.06.2026	01.01–30.06.2025	01.01–31.12.2025	01.01–31.12.2024	01.01–30.06.2026[3]	01.01–30.06.2025[4]	01.01–31.12.2025[2]	01.01–31.12.2024[1]
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Λειτουργικές Δραστηριότητες	50.373	42.736	82.051	61.605	43.182	39.080	72.586	56.947
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Επενδυτικές Δραστηριότητες	(102.646)	(1.808)	(105.335)	(234.192)	(87.993)	(1.653)	(93.184)	(216.484)
Καθαρές Ταμειακές Ροές από Χρηματοδοτικές Δραστηριότητες	233.758	(42.303)	23.936	173.929	200.388	(38.684)	21.175	160.777

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.
** Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης, κατόπιν στρογγυλοποίησης στο τρίτο δεκαδικό ψηφίο.*
(1) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2024 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0818 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1304 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2026 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1665 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(4) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0936 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(5) Η μετατροπή των μεγεθών της 31.12.2024 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0349 USD) τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(6) Η μετατροπή των μεγεθών της 31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1736 USD) τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(7) Η μετατροπή των μεγεθών της 30.06.2026 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1414 USD) τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(8) EBITDA: Συνολικά έσοδα από ναυλώσεις μείον έξοδα ναυλώσεων, λειτουργικά έξοδα πλοίων και γενικά έξοδα και έξοδα διοικητικής λειτουργίας.

Β.3 – «Ποιοι είναι οι βασικοί κίνδυνοι που αφορούν ειδικά τον εκδότη;

1. Η δυνατότητα του Ομίλου να ολοκληρώσει το επενδυτικό του πρόγραμμα, να χρηματοδοτήσει μελλοντικές επενδύσεις και να διατηρήσει την πρόσβασή του σε τραπεζική χρηματοδότηση και λοιπές πηγές κεφαλαίων εξαρτάται από παράγοντες που κείνται εκτός του ελέγχου του. Τυχόν περιορισμός της πρόσβασης σε χρηματοδότηση ή επιδείνωση των όρων χρηματοδότησης θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τις ταμειακές ροές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
2. Καθυστερήσεις στην παράδοση των Νέων Πλοίων του Ομίλου, υπερβάσεις του προϋπολογισμού του επενδυτικού προγράμματος ή αδυναμία ολοκλήρωσής του σύμφωνα με τον προβλεπόμενο σχεδιασμό ενδέχεται να επηρεάσουν ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
3. Ο Όμιλος εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών και λοιπών αντισυμβαλλομένων για τη δημιουργία των λειτουργικών του ταμειακών ροών. Τυχόν αδυναμία ή απροθυμία εκ μέρους τους να εκπληρώσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σημαντική επιδείνωση της χρηματοοικονομικής τους κατάστασης θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τη χρηματοοικονομική θέση και τις ταμειακές ροές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
4. Η ταχεία ανάπτυξη του στόλου και των δραστηριοτήτων του Ομίλου ενδέχεται να αυξήσει την πολυπλοκότητα της λειτουργίας του και, εάν δεν την διαχειριστεί αποτελεσματικά, θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την επιχειρησιακή του αποτελεσματικότητα, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τη χρηματοοικονομική θέση και τις ταμειακές του ροές, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
5. Η αγοραία αξία των πλοίων του Ομίλου ενδέχεται να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ζημίες από πωλήσεις πλοίων, απομειώσεις της λογιστικής τους αξίας, περιορισμό της δυνατότητας χρηματοδότησης και ουσιώδη αρνητική επίδραση στη χρηματοοικονομική θέση και στα αποτελέσματα λειτουργίας του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της

Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.

6. Η κερδοφορία του Ομίλου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τα επίπεδα των ναύλων χρονοναύλωσης στη διεθνή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία επηρεάζονται από μακροοικονομικούς και κλαδικούς παράγοντες εκτός του ελέγχου του Ομίλου. Η κυκλικότητα και η μεταβλητότητα αυτής της αγοράς ενδέχεται να οδηγήσουν σε σημαντικές διακυμάνσεις των ναύλων, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων, της κερδοφορίας, των ταμειακών ροών και της αξίας του στόλου του Ομίλου, καθώς και να επηρεάσουν δυσμενώς την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
7. Η λειτουργία ποντοπόρων πλοίων ενέχει σημαντικούς επιχειρησιακούς κινδύνους, οι οποίοι ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια εσόδων, αύξηση του λειτουργικού κόστους, ζημίες στον στόλο, περιβαλλοντική ευθύνη ή δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη και στη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
8. Η σημαντική αύξηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, λόγω των αυξημένων παραδόσεων νεότευκτων πλοίων και της ενδεχόμενης πλήρους αποκατάστασης της λειτουργίας βασικών θαλάσσιων εμπορικών διαδρόμων, ενδέχεται να οδηγήσει σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και υποχώρηση των ναύλων, επιδρώντας αρνητικά στη χρηματοοικονομική θέση και στα αποτελέσματα του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
9. Ενδεχόμενη αύξηση των βραχυπρόθεσμων ή spot συμφωνιών ναύλωσης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περί τον χρόνο παράδοσης επιπρόσθετων νεότευκτων πλοίων (πλην των Νέων Πλοίων για τα οποία έχουν ήδη συναφθεί συμβάσεις χρονοναύλωσης) ή περί τη λήξη υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων ενδέχεται να οδηγήσει την Εταιρεία σε δυσχέρεια ή αδυναμία σύναψης μακροπρόθεσμων ναυλώσεων προκαθορισμένου ναύλου, γεγονός που θα μπορούσε ενδεχομένως να επιφέρει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.
10. Η συνεχώς αυστηρότερη περιβαλλοντική, κλιματική και κανονιστική νομοθεσία που διέπει τη διεθνή ναυτιλία ενδέχεται να αυξήσει σημαντικά το κόστος συμμόρφωσης του Ομίλου, να απαιτήσει πρόσθετες κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή/και να επηρεάσει δυσμενώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική του θέση, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους μετόχους της.

Ενότητα Γ – Βασικές πληροφορίες για τις κινητές αξίες

Γ.1 – «Ποια είναι τα κύρια χαρακτηριστικά των κινητών αξιών;»

Οι Μετοχές της Εταιρείας που θα εισαχθούν πρωτογενώς προς διαπραγμάτευση στην Κύρια Αγορά της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens είναι κοινές, ονομαστικές, μετά ψήφου, άυλες μετοχές και η διαπραγμάτευσή τους θα γίνεται σε Ευρώ. Ο κωδικός ISIN (International Security Identification Number) της Μετοχής είναι ο MHY1114L1074.

Η μονάδα διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Euronext Athens είναι ο άυλος τίτλος μιας (1) κοινής ονομαστικής μετοχής και η ονομαστική αξία είναι US$0,04 για κάθε μία μετοχή. Οι Μετοχές είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμες και ελεύθερα μεταβιβάσιμες και άμα τη εκδόσει τους έχουν εξοφληθεί πλήρως, με την εξαίρεση των Νέων Μετοχών, οι οποίες θα θεωρηθούν εξοφληθείσες μόνο μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας καταβολής που προβλέπεται στο παρόν. Κάθε Μετοχή έχει δικαίωμα μίας ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων. Δεν υπάρχουν περιορισμοί στα δικαιώματα ψήφου. Κάθε Μετοχή ενσωματώνει όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καθορίζονται από το Καταστατικό της Εταιρείας και το Marshall Islands Business Corporations Act (BCA) για κοινές μετοχές. Ενδεικτικά, προβλέπεται δικαίωμα συμμετοχής και ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων, δικαίωμα απόληψης μερίσματος, δικαίωμα στο προϊόν της εκκαθάρισης της Εταιρείας, δικαιώματα μειοψηφίας. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας, οι απαιτήσεις των κατόχων κοινών μετοχών της Εταιρείας ικανοποιούνται από την εναπομένουσα περιουσία μετά την ικανοποίηση όλων των υπόλοιπων πιστωτών της. Η απόφαση για τη διανομή και την καταβολή οποιουδήποτε μερίσματος υπόκειται στην κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και δύναται να ληφθεί σε οποιαδήποτε συνεδρίαση αυτού. Μερίσματα σε μορφή μετοχών ενδέχεται να υπόκεινται σε επιπλέον έγκριση των μετόχων της Εταιρείας των οποίων θίγονται τυχόν δικαιώματα. Τα μερίσματα δύνανται να διανέμονται σε μετρητά, σε μετοχές (stock) ή σε άλλα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας, δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν μόνο εάν η Εταιρεία εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus) και σε περίπτωση που δεν υφίσταται Πλεόνασμα (surplus), μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν από τα καθαρά κέρδη της οικονομικής χρήσης κατά την οποία λαμβάνεται η απόφαση για τη διανομή μερίσματος ή της προηγούμενης οικονομικής χρήσης.

Δεν υπάρχουν εγγυήσεις για το ύψος του μερίσματος που θα καταβληθεί, ή για το εάν θα καταβληθεί μέρισμα στο μέλλον. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας θα εξετάζει και θα λαμβάνει απόφαση περί της διανομής και καταβολής ή μη μερίσματος ανά τρίμηνο. Η Εταιρεία για τη χρήση 2025 και για τη περίοδο από 01.01.2026 έως 30.06.2026 διένειμε μέρισμα στον μοναδικό μέτοχό της US$46,4 εκατ. και US$61,7 εκατ., αντίστοιχα. Οι κάτοχοι των Νέων Μετοχών έχουν δικαίωμα απόληψης μερίσματος από οποιαδήποτε προηγούμενη χρήση της Εταιρείας στο βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις των νόμων των Νήσων Μάρσαλ για τη διανομή και καταβολή μερίσματος περί (α) ύπαρξης Πλεονάσματος (surplus) ή, ελλείψει αυτού, καθαρών κερδών για την τρέχουσα και αμέσως προηγούμενη χρήση, (β) φερεγγυότητας, (γ) λήψης σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και (δ) σε σχέση με μερίσματα σε μετοχές στο βαθμό που επηρεάζονται άλλοι μέτοχοι με επιπλέον έγκριση με πλειοψηφία 2/3 της κατηγορίας των μετόχων που επηρεάζεται. Κατά την ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, εκκρεμεί η καταβολή μερίσματος ύψους US$15,0 εκατ. στην CMTC, ως μοναδικό μέτοχο της Εταιρείας έως την ημερομηνία έκδοσης των Νέων Μετοχών, για την περίοδο πριν από την ημέρα έκδοσης των Νέων Μετοχών.

Γ.2 – «Πού πραγματοποιείται η διαπραγμάτευση των κινητών αξιών;»

Κατόπιν αίτησης, η Euronext Athens, κατά τη συνεδρίαση της 07.10.2026, διαπίστωσε την καταρχήν συνδρομή των προϋποθέσεων εισαγωγής στην Κύρια Αγορά της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens του συνόλου των κοινών Μετοχών της Εταιρείας, υπό την αίρεση της επίτευξης επαρκούς διασποράς των Μετοχών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Euronext Athens.

Γ.3 – «Έχει προσαρτηθεί εγγύηση στις κινητές αξίες;»

Δεν συντρέχει.

Γ.4 – «Ποιοι είναι οι βασικοί κίνδυνοι που αφορούν ειδικά τις κινητές αξίες;»

1. Η τιμή της Μετοχής στη Euronext Athens ενδέχεται να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις και οι επενδυτές θα μπορούσαν να χάσουν το σύνολο ή μέρος της επένδυσής τους, ενώ οι σχετικές διακυμάνσεις οφείλονται όχι μόνο στη δραστηριότητα και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας, αλλά είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, πολλοί από τους οποίους εκφεύγουν του ελέγχου της Εταιρείας.
2. Η χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών μπορεί να διαμορφωθεί σε επίπεδα χαμηλότερα της Τιμής Διάθεσης των Νέων Μετοχών που θα εκδοθούν στο πλαίσιο της Αύξησης.
3. Η ικανότητα της Εταιρείας να καταβάλλει μερίσματα θα εξαρτηθεί από το εάν εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus), από τη δυνατότητά της να παράγει κέρδη διαθέσιμα προς διανομή, από την αναπτυξιακή της πολιτική, καθώς και από την πρόσβασή της σε επαρκή κεφάλαια.
4. Τα συμφέροντα του Κύριου Μετόχου ενδέχεται να συγκρούονται με τα συμφέροντα των λοιπών μετόχων.
5. Μελλοντική έκδοση νέων μετοχών, περιλαμβανομένης της δυνατότητας της Εταιρείας να εκδίδει επιπλέον μετοχές χωρίς την έγκριση των μετόχων δυνάμει του μηχανισμού του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου ή χωρίς δικαιώματα προτίμησης, ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την αραίωση (dilution) υφισταμένων μετόχων.

Ενότητα Δ – Βασικές πληροφορίες για τη δημόσια προσφορά κινητών αξιών και/ή την εισαγωγή προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά

Δ.1 – «Υπό ποιες προϋποθέσεις και με ποιο χρονοδιάγραμμα μπορώ να επενδύσω στην εν λόγω κινητή αξία;»

Με κοινή ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων της Εταιρείας στις 16.07.2026, αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, η Εισαγωγή, ενώ με την από 02.10.2026 ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, αποφασίστηκε η αύξηση του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου εντός του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας χωρίς δικαίωμα προτίμησης και με δυνατότητα μερικής κάλυψης. Προϋπόθεση έκδοσης των Νέων Μετοχών είναι η έγκριση της Εισαγωγής αυτών στην Κύρια Αγορά της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens (σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3371/2005). Για την Αύξηση δεν υπάρχει εγγύηση κάλυψης. Σε περίπτωση μη ικανοποίησης του κριτηρίου διασποράς (περ. 1(β) και 2(α) της παρ. 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens), και ως εκ τούτου, μη έγκρισης της εισαγωγής από τη Euronext Athens, η Αύξηση θα ματαιωθεί με σχετική απόφαση της Εταιρείας και τα κεφάλαια των συμμετεχόντων στη Δημόσια Προσφορά θα επιστραφούν στους επενδυτές άτοκα εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς και δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εταιρείας. Σημειώνεται ότι η Εταιρεία κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δεν διαθέτει επαρκή διασπορά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens.

Η Δημόσια Προσφορά έως 42.000.000 Νέων Μετοχών απευθύνεται στο σύνολο του επενδυτικού κοινού, το οποίο χωρίζεται σε δύο κατηγορίες, στους Ειδικούς Επενδυτές και στους Ιδιώτες Επενδυτές. Υπό την προϋπόθεση επίτευξης του στόχου άντλησης ποσού περίπου €250,0 εκατ. στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, θα εκδοθούν 31.887.755 Νέες Μετοχές. Επιπλέον, οι Επενδυτές Cornerstone έχουν δεσμευθεί να καλύψουν ποσό που ανέρχεται σε €70,0 εκατ. δυνάμει των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone και το οποίο, με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεση, αντιστοιχεί σε 8.928.570 Νέες Μετοχές. Μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς και μετά τον προσδιορισμό της Τιμής Διάθεσης και του τελικού ποσού των αντληθέντων κεφαλαίων από την Εταιρεία, καθώς και μετά την κατά προτεραιότητα κατανομή Νέων Μετοχών στους Επενδυτές Cornerstone, θα πραγματοποιηθεί από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους η κατανομή των Νέων Μετοχών στους επενδυτές ως εξής: (α) ποσοστό τουλάχιστον 30% των Νέων Μετοχών (ήτοι τουλάχιστον 6.887.755 Νέες Μετοχές) θα διατεθεί για την ικανοποίηση των εγγραφών των Ιδιωτών Επενδυτών, και (β) ποσοστό έως και 70% των Νέων Μετοχών (ήτοι έως και 16.071.430 Νέες Μετοχές) θα κατανεμηθεί μεταξύ των Ειδικών Επενδυτών και των Ιδιωτών Επενδυτών με βάση τη συνολική ζήτηση που θα εκδηλωθεί σε κάθε κατηγορία επενδυτών (Ειδικών και Ιδιωτών Επενδυτών). Εφόσον έχουν ικανοποιηθεί οι εγγραφές των Ιδιωτών Επενδυτών για το 30% των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone) για τον τελικό προσδιορισμό του ποσοστού κατανομής ανά κατηγορία επενδυτών θα ληφθούν υπόψη: (α) η ζήτηση από τους Ειδικούς Επενδυτές, (β) η ζήτηση στο τμήμα των Ιδιωτών Επενδυτών που υπερβαίνει το 30% (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), (γ) το πλήθος των αιτήσεων εγγραφής που αφορούν σε Ιδιώτες Επενδυτές, καθώς και (δ) η ανάγκη επίτευξης επαρκούς διασποράς.

Σε περίπτωση κατά την οποία η συνολική ζήτηση εκ μέρους Ιδιωτών Επενδυτών υπολείπεται του 30% του συνόλου των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), οι αιτήσεις εγγραφής των Ιδιωτών Επενδυτών θα ικανοποιηθούν πλήρως, έως του ύψους για το οποίο εκδηλώθηκε πράγματι ζήτηση, οι δε Νέες Μετοχές, που αντιστοιχούν στην υστέρηση έναντι του 30% του συνόλου των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone) θα μεταφερθούν προς διάθεση στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών. Σε περίπτωση υπερβάλλουσας ζήτησης, θα πραγματοποιηθεί κατανομή ανά Ιδιώτη Επενδυτή αναλογικά (pro-rata) με βάση το ύψος της ζήτησης. Οι Επενδυτές Cornerstone θα έχουν προτεραιότητα στην κατανομή των Νέων Μετοχών. Η Δημόσια Προσφορά και η τήρηση του Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών θα διαρκέσει τρεις (3) Εργάσιμες Ημέρες.

Κάθε επενδυτής μπορεί να εγγράφεται για μία (1) τουλάχιστον μονάδα διαπραγμάτευσης (δηλαδή για μία (1) Νέα Μετοχή) ή για ακέραιο αριθμό μονάδων διαπραγμάτευσης μέσω της υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. Ανώτατο όριο εγγραφής ανά επενδυτή είναι η αξία του συνολικού αριθμού των Νέων Μετοχών που θα διατεθούν με τη Δημόσια Προσφορά (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), ήτοι έως 42.000.000[2] Νέες Μετοχές, ενώ ελάχιστο όριο συμμετοχής είναι η μία (1) Νέα Μετοχή. Οι ενδιαφερόμενοι Ιδιώτες Επενδυτές υποβάλλουν τις αιτήσεις εγγραφής στους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, καθώς και στα μέλη Η.ΒΙ.Π. απευθείας ή μέσω Διαμεσολαβητών ή Εγγεγραμμένων Διαμεσολαβητών που συνεργάζονται με τους Συμμετέχοντες των σχετικών Λογαριασμών Αξιογράφων στο Σ.Α.Τ. για την υποβολή των αιτήσεων εγγραφής μέσω της Υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. Οι Ειδικοί Επενδυτές υποβάλλουν τις αιτήσεις εγγραφής απευθείας στους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, στους Κυρίους Αναδόχους και στους Αναδόχους ή μέσω Διαμεσολαβητών ή Εγγεγραμμένων Διαμεσολαβητών που συνεργάζονται με μέλη Η.ΒΙ.Π. όπου συντρέχει περίπτωση. Για να συμμετάσχει ο ενδιαφερόμενος επενδυτής στη Δημόσια Προσφορά, πρέπει να διατηρεί Μερίδα Πελάτη (Επενδυτή) και Λογαριασμό Αξιογράφων στο Σ.Α.Τ. ή να ενεργεί μέσω Διαμεσολαβητή ή Εγγεγραμμένου Διαμεσολαβητή σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας της Euronext Securities Athens και να υποβάλει, κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Προσφοράς, αίτηση εγγραφής για τις Μετοχές, σύμφωνα με τα ανωτέρω, σε συμμόρφωση με τους όρους και προϋποθέσεις του Ενημερωτικού Δελτίου. Εάν ο αναγραφόμενος αριθμός λογαριασμού αξιών και μερίδας επενδυτή είναι λανθασμένος, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής θα αποκλείεται από την κατανομή των Νέων Μετοχών. Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία υποχρέωση αναλογικής ή άλλου είδους ικανοποίησης των υποβληθεισών προσφορών Ειδικών Επενδυτών, με την επιφύλαξη των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι σε συνεργασία με την Εκδότρια όρισαν ως Ανώτατη Τιμή Διάθεσης το ποσό των €7,84 για εκάστη των Νέων Μετοχών. Η Τιμή Διάθεσης θα καθορισθεί με βάση τις προσφορές που θα υποβάλλουν οι Ειδικοί Επενδυτές στο Βιβλίο Προσφορών (διαδικασία «Book building») και θα είναι κοινή για όλους τους επενδυτές, Ειδικούς Επενδυτές και Ιδιώτες Επενδυτές (περιλαμβανομένων των Επενδυτών Cornerstone), που θα συμμετάσχουν στη Δημόσια Προσφορά. Βάσει της εγκυκλίου 23/22.06.2004 της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς, θα εκδοθεί από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους αναλυτική ανακοίνωση για την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς, περιλαμβανομένης της Τιμής Διάθεσης, η οποία θα δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα της Euronext Athens. Μονάδα διαπραγμάτευσης στη Euronext Athens θα αποτελεί ο τίτλος της μίας (1) Μετοχής. Το αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα της Δημόσιας Προσφοράς και της εισαγωγής του συνόλου των Μετοχών στη Euronext Athens, έχει ως εξής:

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ*	ΓΕΓΟΝΟΣ
07.10.2026	Διαπίστωση από την Επιτροπή Εισαγωγών και Λειτουργίας Αγορών της Euronext Athens της καταρχήν συνδρομής των προϋποθέσεων Εισαγωγής των Μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, υπό την αίρεση επίτευξης επαρκούς διασποράς των Μετοχών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Euronext Athens
07.10.2026	Έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου από το Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς
07.10.2026	Δημοσίευση του Ενημερωτικού Δελτίου (ανάρτηση στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, της Euronext Athens, των Συμβούλων Έκδοσης, των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, των Κυρίων Αναδόχων και των Αναδόχων)
07.10.2026	Δημοσίευση ανακοίνωσης για τη διάθεση του Ενημερωτικού Δελτίου και την έναρξη της Δημόσιας Προσφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Κανονισμού ΕΔ, στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και της Εταιρείας
12.10.2026	Δημοσίευση ανακοίνωσης δεσμευτικού Εύρους Τιμής Διάθεσης στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και της Εταιρείας.
13.10.2026	Έναρξη Δημόσιας Προσφοράς - εγγραφής επενδυτών μέσω του Η.ΒΙ.Π. (ώρα Ελλάδος 10:00 π.μ.)
15.10.2026	Λήξη Δημόσιας Προσφοράς - εγγραφής επενδυτών μέσω του Η.ΒΙ.Π. (ώρα Ελλάδος 16:00)
15.10.2026	Κατανομή και Ανακοίνωση της Τιμής Διάθεσης
19.10.2026	Αποδέσμευση κεφαλαίων επενδυτών και καταβολή του αντιτίμου των κατανεμηθεισών Μετοχών από τους Ειδικούς Επενδυτές και Ιδιώτες Επενδυτές
19.10.2026	Παράδοση των Μετοχών στους επενδυτές μέσω καταχώρισης αυτών στους δηλωθέντες Λογαριασμούς Αξιογράφων Μερίδων τους στο Σύστημα Άυλων Τίτλων (Σ.Α.Τ.) βάσει εγκεκριμένου από την Εκδότρια αρχείου κατανομής της Euronext Securities Athens Δημοσίευση ανακοίνωσης για την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς και την έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών
19.10.2026	Έκδοση απόφασης περί της Εισαγωγής από τη Euronext Athens
20.10.2026	Έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens

**Σημειώνεται ότι το παραπάνω χρονοδιάγραμμα εξαρτάται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες και ενδέχεται να μεταβληθεί. Στην περίπτωση αυτή θα υπάρξει ενημέρωση του επενδυτικού κοινού στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και την ιστοσελίδα της Εταιρείας με σχετική ανακοίνωση.*

Οι συνολικές δαπάνες της Αύξησης εκτιμώνται στο ποσό των €10.717 χιλ. περίπου με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης που ορίσθηκε σε €7,84 ανά Νέα Μετοχή με την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης, και θα καλυφθούν από τα συνολικά αντληθέντα κεφάλαια της Αύξησης. Δεν χρεώνονται έξοδα της Δημόσιας Προσφοράς στον επενδυτή από την Εκδότρια. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση της Εταιρείας, σύμφωνα με το μετοχολόγιο κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, καθώς και μετά την ολοκλήρωση της Αύξησης, με τις εξής παραδοχές: (α) η Εταιρεία θα αντλήσει ποσό περίπου €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης, (β) η Τιμή Διάθεσης θα ισούται με την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, γ) θα εκδοθούν 31.887.755 Νέες Μετοχές στο πλαίσιο της Αύξησης, (δ) οι Επενδυτές Cornerstone θα αποκτήσουν το σύνολο των μετοχών δυνάμει των Συμφωνιών Cornerstone, (ε) ο Κύριος Μέτοχος δεν εγγράφεται για Νέες Μετοχές, και (στ) κανένας εκ των νέων μετόχων (συμπεριλαμβανομένων έκαστων των Επενδυτών Cornerstone) δεν θα αποκτήσει ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του 5% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

[2]Με την παραδοχή ότι η Τιμή Διάθεσης θα είναι χαμηλότερη από την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης.

	Μετοχολόγιο κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου		Μετά την Αύξηση	
Μέτοχος	**Αριθμός Μετοχών**	**Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο (%)**	**Αριθμός Μετοχών**	**Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο (%)**
CMTC*	100.000.000	100%	100.000.000	75,82%
Επενδυτές Cornerstone**	-	-	8.928.570	6,77%
Λοιποί μέτοχοι <5%	-	-	22.959.185	17,41%
Σύνολο	**100.000.000**	**100,00%**	**131.887.755**	**100,00%**

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από την Εταιρεία, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

** Η CMTC. είναι άμεσος μέτοχος της Εταιρείας και ελέγχεται από τον κ. Ευάγγελο Μαρινάκη του Μιλτιάδη.*

***Οι Επενδυτές Cornerstone δεν είναι συνδεδεμένα μέρη της Εταιρείας και των Θυγατρικών.*

Σημειώνεται ότι η διασπορά των Μετοχών της Εταιρείας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, όπως ισχύει, και υπό τις ανωτέρω παραδοχές υπολογίζεται ότι θα ανέρχεται μετά την Αύξηση σε 24,18%. Η διασπορά μετά την Αύξηση υπολογίστηκε υπό τις παραδοχές ότι (i) η Αύξηση θα καλυφθεί αποκλειστικά από νέους μετόχους, (ii) τα πρόσωπα που δεν προσμετρώνται για την εκτίμηση της επάρκειας της διασποράς, σύμφωνα με την περ. 3 της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, δεν εγγράφονται για Νέες Μετοχές και (iii) κανένας εκ των νέων μετόχων δεν θα αποκτήσει ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

Δ.2 – «Γιατί καταρτίζεται το παρόν ενημερωτικό δελτίο;»

Το σύνολο των καθαρών εσόδων της Αύξησης, με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης και με την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης, ανέρχεται σε €239.283 χιλ. (αφαιρουμένων των εκτιμώμενων δαπανών ύψους περίπου €10.717 χιλ.) και θα χρησιμοποιηθούν από την Εταιρεία για τη χρηματοδότηση μέρους του τιμήματος των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων που θα αποκτήσουν οι υφιστάμενες Θυγατρικές εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία πιστοποίησης της Αύξησης και τυχόν υπολειπόμενο ποσό για κεφάλαιο κίνησης, εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την Ημερομηνία πιστοποίησης της Αύξησης. Εφόσον τα ακαθάριστα έσοδα από την Αύξηση υπερβούν τα €250,0 εκατ., τυχόν έσοδα άνω των €250,0 εκατ. και έως €300,0 εκατ. δύνανται να χρησιμοποιηθούν για άλλους γενικούς εταιρικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της μερικής αποπληρωμής της από 29.06.2026 δανειακής σύμβασης μεταξύ των πλοιοκτητριών Θυγατρικών Poros Container Carrier S.A., Thales Container Carrier S.A., Megistos Container Carrier S.A. και Faros Container Carrier S.A. και της Hamburg Commercial Bank AG. Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι τα κεφάλαια που θα αντληθούν από την Αύξηση θα διατηρούνται, μέχρι την εκταμίευσή τους για τις ως άνω χρήσεις, σε καταθετικούς τραπεζικούς λογαριασμούς της Εταιρείας, με νόμισμα το Ευρώ ή το Δολάριο. Επίσης, θα δύνανται να επενδύονται σε βραχυπρόθεσμες τοποθετήσεις χαμηλού κινδύνου, όπως ενδεικτικά, αλλά όχι περιοριστικά, προθεσμιακές καταθέσεις και συμφωνίες επαναγοράς.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι έχουν αναλάβει τη διάθεση των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά χωρίς δέσμευση ανάληψης των αδιάθετων Μετοχών.

Η Εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψιν τις σχετικές δηλώσεις των εμπειρογνωμόνων (ήτοι του Νομικού Ελεγκτή, της Deloitte και της MB Shipbrokers Advisory Services A/S), με βάση τα εξής κριτήρια, τα οποία περιλαμβάνονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές ESMA: (α) κυριότητα μετοχών της Εταιρείας, (β) σχέσεις εργασίας ή παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία, (γ) συμμετοχή σε όργανα/επιτροπές της Εταιρείας, (δ) σχέσεις με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που συμμετέχουν στη Δημόσια Προσφορά, (ε) άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον εξαρτώμενο από την επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής, και (στ) συμφωνία με τον βασικό Μέτοχο της Εταιρείας, θεωρεί ότι δεν υφίστανται για τους εμπειρογνώμονες (i) ουσιώδη συμφέροντα, σε σχέση με την Εταιρεία, και (ii) συμφέροντα, περιλαμβανομένων των συγκρουόμενων, τα οποία είναι ουσιώδη για τη Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Οι Σύμβουλοι Έκδοσης, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δηλώνουν ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις Κατευθυντήριες Γραμμές ESMA: (α) εάν κατέχουν μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας ή των Θυγατρικών, (β) εάν έχουν άμεσο, ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχουν κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εκδότριας, δεν έχουν συμφέροντα, ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά τη Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

1. SUMMARY

Section A – Introduction

Warnings. *This summary should be read as an introduction to the Prospectus. Any decision to invest in the securities should be based on consideration of the Prospectus as a whole by the investor. Investors could lose all or part of their invested capital. Where a claim relating to the information contained in the Prospectus is brought before a court, the plaintiff investor might, under national law of the Member States, have to bear the costs of translating the Prospectus before the legal proceedings are initiated. Civil liability only attaches to those persons who have tabled the summary, including any translation thereof, but only if the summary is misleading, inaccurate or inconsistent when read together with the other parts of the Prospectus, or if it does not provide, when read together with the other parts of the Prospectus, key information in order to aid investors when considering whether to invest in such securities.*

Identity, contact details and legal entity identifier (LEI) of the Issuer. The Issuer of the Shares is incorporated under the laws of the Republic of the Marshall Islands and operates under the corporate name "CAPITAL MARITIME FINANCE CORP." The Issuer has its registered address in the Marshall Islands and maintains the website: www.capitalmaritimefinance.com. Its LEI (Legal Entity Identifier) is 254900ZXVCY1PO8L8228. The Shares (including the New Shares) will be admitted for the first time to trading on the Main Market of the Regulated Market of Euronext Athens and, following the relevant application to the competent substitute numbering agency, have received the ISIN (International Security Identification Number) MHY1114L1074.

Competent authority for approval of the prospectus. The competent authority for the approval of the Prospectus is the Hellenic Capital Market Commission (3-5 Ippokratous street, 106 79, Athens, tel.: +30 210 3377 100, website: http://www.hcmc.gr/). The date of approval of the Prospectus is 07.10.2026.

Section B – Key information on the issuer

B.1 – "Who is the issuer of the securities?"

The Issuer is an international shipping holding company with interests in vessel-owning companies which, as at the date of the Prospectus, are engaged in the seaborne transportation of containers. The Issuer was incorporated on 14.05.2025 under the corporate name "CAPITAL CONTAINER CARRIERS CORP." and changed its corporate name on 06.07.2026 to "CAPITAL MARITIME FINANCE CORP." The Issuer has its registered seat in the Marshall Islands, with non-resident corporations' Corporate Registry of the Marshall Islands Number 131749. The Issuer has a perpetual existence pursuant to Article IX, paragraph 9.2 of its Articles of Incorporation. The Articles of Incorporation do not provide for a distinctive title. The registered address of the Issuer in the Marshall Islands is Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH96960. The registered agent of the Issuer at the above address is the Trust Company of the Marshall Islands, Inc. Its contact address is 3 Iasonos street, 185 37, Piraeus, tel.: +30 210 4558 600, website: www.capitalmaritimefinance.com.

The Issuer's activities extend internationally. As of 30.06.2026, the Issuer held 100% interest in thirty-two (32) Subsidiaries, which are subsidiaries of the Issuer in accordance with the applicable accounting rules and are seated in the Marshall Islands.

As at the reference date of 30.09.2026, the Issuer's operating fleet consisted of thirteen (13) containerships with an aggregate capacity of 27,891 TEU.

Furthermore, as at the reference date of 30.09.2026, the Issuer has agreed to acquire an additional twenty-three (23) containerships with an aggregate capacity of 120,874 TEU (the "**New Vessels**"), including nineteen (19) vessels under construction from the Subsidiaries (the "**Newbuild Vessels**") and four (4) vessels under construction which will be delivered to the Target Companies, the shares of which will be acquired by the Issuer pursuant to the Share Purchase Agreements signed on 06.07.2026. Delivery of the New Vessels is expected between the fourth quarter of 2026 and the fourth quarter of 2028.

In addition, as at the reference date of 30.09.2026, the aggregate amount expected to be paid for the acquisition of the New Vessels under the relevant shipbuilding contracts and the Share Purchase Agreements amounts to approximately US$1.8 billion. The Issuer's Group is expected to partially finance the New Vessels through existing cash balances, net cash flows from the Group's operating activities, new financing and/or increases in share capital.

Long-term time charters have been entered into in relation to all existing vessels and New Vessels, running through 2038. As of 30.09.2026, the total projected revenues from contracted time charters for all existing vessels and the New Vessels, with revenues relating to the New Vessels calculated from their expected delivery date, amount to approximately US$3.9 billion[3]. Total projected revenues, including additional revenue in the event charterers exercise options to extend the duration of existing charter agreements for all existing vessels and the New Vessels, with revenues relating to the New Vessels calculated from their expected delivery date, amount to approximately US$4.9 billion[1].

According to the Issuer, Mr. Evangelos M. Marinakis exercises indirect control of the Issuer through his control of its direct shareholder, CMTC.

There is no agreement known to the Issuer, as at the date of the Prospectus, the implementation of which could, at a later date, result in a change of control of the Issuer.

[3] Source: Company data, not audited by a certified public accountant.

At the Meetings of the Shareholders held on 14.07.2026 and 01.10.2026, the current Board of Directors was elected, while the term of office of each member lasts, pursuant to the Articles of Incorporation, until the Annual Meeting following their election and, in any event, until their successors are elected and take up their duties, unless their term of office ends earlier due to death, resignation, removal or revocation. The current composition of the Board is as follows:

Full Name	Position on the Board / Capacity as Member
Gerasimos Kalogiratos, son of Georgios	Chairman of the Board, Executive Director
Niovi Angeliki Iasemidi, daughter of Georgios	Non-Executive Director
Georgios Cambanis, son of Dimitrios	Vice-Chairman of the Board, Independent Non-Executive Director
Stefanie Kyles, daughter of Georgios	Independent Non-Executive Director
Ingmar Loges, son of Enno Fritz	Independent Non-Executive Director

The Annual Consolidated Financial Statements for the financial year 2025 and the Interim Condensed Consolidated Financial Statements for the period 01.01.2026–30.06.2026 have been prepared in accordance with United States Generally Accepted Accounting Principles (US GAAP). The audit of the Issuer's Annual Consolidated Financial Statements and the review of the Interim Condensed Consolidated Financial Statements was conducted by the Certified Auditor Mr Georgios Balafoutis (SOEL Reg. No. 38911) of Deloitte Certified Public Accountants S.A. (SOEL Reg. No. E120), having its registered seat in the Municipality of Amaroussion, at 3A Fragkoklissias and Granikou street (P.C. 151 25).

Financial information relating to the financial year 2024 is presented as comparative information in the Annual Consolidated Financial Statements for the financial year 2025. In addition, the financial information relating to the period 01.01.2025–30.06.2025 is presented as comparative information in the Interim Condensed Consolidated Financial Statements for the period 01.01.2026–30.06.2026.

B.2 – "What is the key financial information regarding the issuer?"

During the financial year 2025, CMTC transferred, pursuant to relevant transfer agreements, all of the shares of thirteen (13) vessel-owning companies to the Company, which thereby became Subsidiaries of the Company. This transaction was treated for accounting purposes as a reorganisation of entities under common control and was accounted for using the pooling-of-interests method, the assets and liabilities of the Subsidiaries being recognised at their historical carrying amounts from their date of incorporation, in accordance with the accounting principles applicable to transactions between entities under common control under US GAAP. Accordingly, the Company's consolidated financial statements have been prepared to reflect the above transaction retrospectively. In addition, during 2025, nineteen (19) companies that will each acquire a Newbuild Vessel, were incorporated as 100% Subsidiaries of the Company.

The tables below present selected historical key financial information relating to the Group:

Consolidated Income Statement Data & Financial Ratios								
	Amounts in US$ thousand				Amounts in € thousand			
	01.01–30.06.2026	01.01–30.06.2025	01.01–31.12.2025	01.01–31.12.2024	01.01–30.06.2026[3]	01.01–30.06.2025[4]	01.01-31.12.2025[2]	01.01-31.12.2024[1]
Turnover	57,456	61,145	122,849	88,612	49,254	55,914	108,677	81,912
Operating Profit	30,197	35,714	70,801	47,176	25,886	32,659	62,634	43,609
Net Profit	29,928	31,764	64,941	41,755	25,656	29,047	57,450	38,598
EBITDA[8]	39,728	45,235	89,854	62,795	34,057	41,365	79,489	58,047

Source: Annual Consolidated Financial Statements and Interim Condensed Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Financial Position Data						
	Amounts in US$ thousand			Amounts in € thousand		
	30.06.2026	31.12.2025	31.12.2024	30.06.2026[7]	31.12.2025[6]	31.12.2024[5]
Total Assets	855,178	574,139	481,177	749,236	489,212	464,950
Total Equity	416,096	447,868	352,404	364,549	381,619	340,520

Source: Annual Consolidated Financial Statements and Interim Condensed Consolidated Financial Statements.

Selected Consolidated Cash Flow Statement Data								
	Amounts in US$ thousand				Amounts in € thousand			
	01.01–30.06.2026	01.01–30.06.2025	01.01–31.12.2025	01.01–31.12.2024	01.01–30.06.2026[3]	01.01–30.06.2025[4]	01.01-31.12.2025[2]	01.01-31.12.2024[1]
Net Cash Flows from Operating Activities	50,373	42,736	82,051	61,605	43,182	39,080	72,586	56,947
Net Cash Flows from Investing	(102,646)	(1,808)	(105,335)	(234,192)	(87,993)	(1,653)	(93,184)	(216,484)

Activities								
Net Cash Flows from Financing Activities	233,758	(42,303)	23,936	173,929	200,388	(38,684)	21,175	160,777

Source: Annual Consolidated Financial Statements and Interim Condensed Consolidated Financial Statements.
** The figures in the Issuer's Annual Consolidated Financial Statements are expressed in US$ thousand. The corresponding Euro (€) amounts have been included for supplementary information purposes, following rounding to the third decimal place.*
(1) The conversion into Euro of the figures for the period 01.01–31.12.2024 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.0818 USD) for that period. Data source: Bloomberg.
(2) The conversion into Euro of the figures for the period 01.01–31.12.2025 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.1304 USD) for that period. Data source: Bloomberg.
(3) The conversion into Euro of the figures for the period 01.01–30.06.2026 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.1665 USD) for that period. Data source: Bloomberg.
(4) The conversion into Euro of the figures for the period 01.01–30.06.2025 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.0936 USD) for that period. Data source: Bloomberg.
(5) The conversion into Euro of the figures as at 31.12.2024 has been made on the basis of the EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.0349 USD) on that date. Data source: Bloomberg.
(6) The conversion into Euro of the figures as at 31.12.2025 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.1736 USD) on that date. Data source: Bloomberg.
(7) The conversion into Euro of the figures as at 30.06.2026 has been made on the basis of the average EUR/USD exchange rate (1 EUR = 1.1414 USD) on that date. Data source: Bloomberg.
(8) EBITDA: Total charter revenues less charter expenses, vessel operating expenses and general and administrative expenses.

B.3 – "What are the key risks that are specific to the issuer?"

1. The Group's ability to complete its investment programme, finance future investments and maintain its access to bank financing and other sources of capital depends on factors beyond its control. Any restriction on access to financing or deterioration in financing terms could materially affect the Group's business, financial position, results of operations and cash flows, as well as the Issuer's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

2. Delays in the delivery of the Group's New Vessels, overruns of the investment programme's budget, or an inability to complete it as planned, may materially affect the Group's business, results of operations, cash flows and financial position, as well as the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

3. The Group is significantly dependent on a limited number of charterers and other counterparties for the generation of its operating cash flows. Any failure or unwillingness on their part to perform their contractual obligations or any material deterioration in their financial condition, could have a material effect on the Group's business, results of operations, financial position and cash flows, as well as the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

4. The rapid growth of the Group's fleet and activities may increase the complexity of its operations and, if not managed effectively, could adversely affect its operational efficiency, results of operations, financial position and cash flows, as well as the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

5. The market value of the Group's vessels may fluctuate significantly, which could lead to losses on vessel sales, impairments of their carrying value, a reduction in financing capacity, and a material effect on the Group's financial position and results of operations, as well as on the Company’s ability to declare and pay dividends to its shareholders.

6. The Group's profitability is significantly dependent on time charter rate levels in the international container shipping market, which are affected by macroeconomic and industry factors beyond the Group's control. The cyclicality and volatility of this market may lead to significant fluctuations in charter rates, resulting in a reduction in the Group's revenue, profitability, cash flows and fleet value, and may have an adverse effect on the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

7. The operation of ocean-going vessels entails significant operational risks, which may lead to loss of revenue, increase in operating costs, damage to the fleet, environmental liability, or adverse effects on the Group's reputation and financial position, as well as on the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

8. The significant increase in the available carrying capacity of the global containership fleet, due to increased deliveries of newbuild vessels and the possible full restoration of operation of key maritime trade routes, may lead to an oversupply of capacity and a decline in freight rates, adversely affecting the Group's financial position and results, as well as the Company’s ability to declare and pay dividends to its shareholders.

9. A potential increase in short-term or spot chartering arrangements for containerships around the time of delivery of additional newbuild vessels, other than the New Vessels for which time charter agreements have already been concluded, or around the expiry of existing charter agreements, may make it difficult or impossible for the Issuer to conclude long-term charters at a predetermined rate, which could potentially have a material adverse effect on the Company’s business, financial condition, results and cash flows, as well as on the Company’s ability to declare and pay dividends to its shareholders.

10. The increasingly stringent environmental, climate and regulatory legislation governing international shipping may significantly increase the Group's compliance costs, require additional capital expenditure, and/or adversely affect its activities, results of operations and financial position, as well as the Company's ability to declare and pay dividends to its shareholders.

Section C – Key information on the securities

C.1 – "What are the main features of the securities?"

The Shares of the Company to be admitted for the first time to trading on the Main Market of the Regulated Market of Euronext Athens are common, registered, voting, dematerialised shares, and they will be traded in Euro. The ISIN (International Security Identification Number) of the Shares is MHY1114L1074.

The trading unit of the Shares on Euronext Athens is the dematerialised title of one (1) common registered share, and the nominal value is US$0.04 per share. The Shares are freely negotiable and freely transferable and, upon issue, paid up in full, with the exemption of the New Shares, which shall be deemed to have been paid up in full only upon the completion of the payment process provided herein. Each Share carries one vote at the Meeting of Shareholders. There are no restrictions on voting rights. Each Share carries all rights and obligations attached to common shares under the Company's Articles of Incorporation and the Marshall Islands Business Corporations Act (BCA). Such rights include, indicatively, the right to attend and vote at the Meeting of Shareholders, the right to receive dividends and the right to receive the proceeds of the liquidation of the Company and minority rights. In the event of the dissolution of the Company, the claims of holders of the Company's common shares are satisfied out of the remaining assets after the claims of all its other creditors have been satisfied. The decision on the declaration and payment of any dividend is at the discretion of the Company's Board of Directors and may be taken at any meeting thereof. Stock dividends may be subject to additional approval by the shareholders of the Issuer whose rights may thereby be affected. Dividends may be distributed in cash, in shares (stock) or in other assets of the Company and they may be declared and paid only if the Company has a Surplus and, where there is no Surplus, dividends may be declared and paid out of the net profits of the financial year in which the decision to declare the dividend is taken or of the preceding financial year.

There can be no assurance as to the amount of any dividend that will be paid, or as to whether any dividend will be paid in the future at all. The Company's Board of Directors will consider and decide on the declaration and payment, or non-payment, of a dividend on a quarterly basis. For financial year 2025 and the period from 01.01.2026 to 30.06.2026, the Company distributed to its sole shareholder dividends of US$46.4 million and US$61.7 million, respectively. The holders of the New Shares are entitled to receive dividends out of any previous financial year of the Company to the extent that the requirements of the laws of the Marshall Islands on distribution and payment of dividends are met, as to (a) the availability of surplus or, if not available, net profits for the current and the immediately preceding financial year; (b) solvency; (c) relevant Board resolution and (d) in relation to dividends in shares (stock), and to the extent that other shareholders are affected, the additional approval by a two-thirds (2/3) majority of the class of shareholders so affected. As at the date of the Prospectus, payment of a dividend of US$15.0 million to CMTC, as sole shareholder of the Company up to the date of issue of the New Shares, is outstanding in respect of the period prior to the issue date of the New Shares.

C.2 – "Where will the securities be traded?"

Upon application, Euronext Athens, at its meeting of 07.10.2026, determined that the conditions for admission to trading on the Main Market of the Regulated Market of Euronext Athens of all of the Company's common Shares were, in principle, satisfied, subject to achieving sufficient free float of the Shares in accordance with the provisions of the Euronext Athens Rulebook.

C.3 – "Is there a guarantee attached to the securities?"

Not applicable.

C.4 – "What are the key risks that are specific to the securities?"

1. The price of the Shares on Euronext Athens may exhibit significant fluctuations and investors could lose all or part of their investment; such fluctuations are attributable not only to the Company's business and financial condition but may result from numerous factors, many of which are beyond the Company's control.

2. The market price of the Shares may be set at levels lower than the Offer Price of the New Shares to be issued pursuant to the Increase of the Issued Share Capital.

3. The Company's ability to pay dividends will depend on whether it has a Surplus, on its ability to generate distributable profits, on its growth policy and on its access to sufficient capital.

4. The interests of the Principal Shareholder may conflict with the interests of the other shareholders.

5. The future issuance of new shares, including the Issuer's ability to issue additional shares without shareholder approval under the authorised share capital mechanism or without pre-emptive rights, may result in the dilution of existing shareholders.

Section D – Key information on the offer of securities to the public and/or the admission to trading on a regulated market

D.1 – "Under which conditions and timetable can I invest in this security?"

By the unanimous written consent of the Board of Directors and the Shareholders of the Company dated 16.07.2026, it was resolved, inter alia, to proceed with the Admission, while by the unanimous written consent of the Board of Directors of the Issuer dated 02.10.2026, it was resolved to increase the issued share capital within the Company's authorized share capital without pre-emptive rights and with the possibility of partial subscription. The issue of the New Shares is conditional upon the approval of their Admission to the Main Market of

the Regulated Market of Euronext Athens (pursuant to the provisions of Law 3371/2005). There is no firm underwriting commitment in connection with the Increase of the Issued Share Capital. If the free-float criterion (points 1b and 2a of paragraph 3.1.4.3 of the Euronext Athens Rulebook) is not satisfied and, as a result, the Admission is not approved by Euronext Athens, the Increase of the Issued Share Capital will be cancelled by means of a resolution of the Company and the funds of the persons participating in the Public Offering will be returned to investors without interest within two (2) Business Days following the end of the Public Offering, and no shares of the Company will be delivered to them. It is noted that, as at the date of the Prospectus, the Company does not fulfil free float adequacy requirements as set out in points 1a and 2b of paragraph 3.1.4.3 of the Euronext Athens Rulebook.

The Public Offering of up to 42.000.000 New Shares is addressed to the investing public, which is divided into two categories: Qualified Investors and Retail Investors. Subject to the achievement of the fundraising target of approximately €250.0 million at the Maximum Offer Price, 31,887,755 New Shares will be issued. In addition, the Cornerstone Investors have committed to subscribe for an amount of €70.0 million pursuant to the Cornerstone Investor Agreements, which amount, at the Maximum Offer Price, to 8,928,570 New Shares. Following completion of the Public Offering and determination of the Offer Price and the final amount of proceeds by the Company, as well as following priority allocation of New Shares to the Cornerstone Investors, the Shares will be allocated by the Joint Coordinators and Bookrunners to investors as follows: (a) a percentage of at least 30% of the New Shares (i.e., at least 6,887,755 New Shares), will be allocated to satisfy the subscriptions of Retail Investors, and (b) a percentage of up to 70% of the New Shares (i.e., up to 16,071,430 New Shares, will be allocated between Qualified Investors and Retail Investors on the basis of the total demand expressed by each investor category (Qualified Investors and Retail Investors). Provided that the subscriptions of Retail Investors for 30% of the Shares have been satisfied (excluding Cornerstone Shares), the final determination of the allocation percentage per investor category will take into account: (a) demand from Qualified Investors, (b) demand within the Retail Investor tranche in excess of 30% (excluding Cornerstone Shares), (c) the number of subscription applications by Retail Investors, and (d) the fulfilment of free float adequacy requirements.

Where total demand from Retail Investors falls short of 30% of the total New Shares (excluding Cornerstone Shares), subscription applications of Retail Investors will be satisfied in full, up to the amount for which demand was actually expressed, and the New Shares corresponding to the shortfall against 30% of the total New Shares (excluding Cornerstone Shares) will be transferred for allocation to the Qualified Investor category. In the event of excess demand, allocation among Retail Investors will be made on a pro rata basis by reference to the level of demand. The Cornerstone Investors will receive priority allocation in relation to the New Shares. The Public Offering and the operation of the Electronic Book-Building Service will last three (3) Business Days.

Each investor may subscribe for at least one (1) trading unit (i.e., for one (1) New Share) or for any whole number of trading units through the EBB Service. The maximum subscription per investor is the value of the total number of New Shares to be offered in the Public Offering (excluding Cornerstone Shares), i.e., up to 42,000,000[4] New Shares, while the minimum subscription is one (1) New Share. Prospective Retail Investors submit their subscription applications to the Joint Coordinators and Bookrunners, as well as to EBB Members, directly or through Intermediaries or Registered Intermediaries cooperating with the Participants operating the relevant Securities Accounts in the Dematerialised Securities System (DSS) for the submission of subscription applications via the EBB. Qualified Investors must submit their subscription applications directly to the Joint Coordinators and Bookrunners, the Lead Underwriters and the Underwriters, or through Intermediaries or Registered Intermediaries cooperating with members of the EBB, where applicable. In order for prospective investor to participate in the Public Offering, they must hold an Investor Share and a Securities Account in the Dematerialised Securities System (DSS) or act through an Intermediary or Registered Intermediary in accordance with the Euronext Securities Athens Rulebook, and must submit, during the Public Offering, a subscription application for the Shares as described above, in compliance with the terms and conditions of the Prospectus. If the stated Securities Account number and Investor Share are incorrect, the interested investor will be excluded from the allocation of New Shares. It is noted that there is no obligation of pro-rata or other satisfaction of the bids submitted by Qualified Investors, subject to the Cornerstone Investment Agreements.

Joint Coordinators and Bookrunners, in cooperation with the Issuer, set the Maximum Offer Price at €7.84 for each New Share. The Offer Price will be determined on the basis of the bids to be submitted by Qualified Investors in the Order Book (the "book building" process) and will be the same for all investors (Qualified Investors and Retail Investors), including Cornerstone Investors, who participate in the Public Offering. Pursuant to Circular 23/22.06.2004 of the Hellenic Capital Market Commission, within two (2) Business Days of the end of the Public Offering, a detailed announcement of the outcome of the Public Offering, including the Offer Price, will be issued by the Joint Coordinators and Bookrunners and will be published on the Euronext Athens website. The trading unit on Euronext Athens will be the title of one (1) Share. The expected timetable for the Public Offering and the Admission of all the Shares to Euronext Athens is as follows:

INDICATIVE DATE*	EVENT
07.10.2026	Ascertainment of initial fulfilment of Admission requirements to the Regulated Market of Euronext Athens by Euronext Athens Listings and Market Operation Committee, subject to fulfilment of free float adequacy requirements in relation to the Shares in accordance with the Euronext Athens Rulebook
07.10.2026	Approval of the Prospectus by the Board of Directors of the Hellenic Capital Market Commission

[4] Assuming that the Offering Price will be lower than the Maximum Offering Price.

07.10.2026	Publication of the Prospectus (posting on the websites of the Issuer, Euronext Athens, the Issue Advisors, the Joint Coordinators and Bookrunners, the Lead Underwriters and the Underwriters)
07.10.2026	Publication of the announcement concerning the availability of the Prospectus and the commencement of the Public Offering, pursuant to Article 21 of the Prospectus Regulation, on the websites of Euronext Athens and the Issuer
12.10.2026	Publication of the announcement of the binding Offer Price Range on the websites of Euronext Athens and the Issuer
13.10.2026	Commencement of the Public Offering – subscription of investors through the EBB (Greek time 10:00)
15.10.2026	End of the Public Offering – subscription of investors through the EBB (Greek time 16:00)
15.10.2026	Allocation and Announcement of the Offer Price
19.10.2026	Release of investors' funds and payment of the subscription price for the allocated Shares by Qualified Investors and Retail Investors
19.10.2026	Delivery of the Shares to investors through their crediting to the declared Securities Accounts in the Dematerialised Securities System (DSS), on the basis of the allocation file approved by the Issuer by Euronext Securities Athens. Publication of announcement concerning the outcome of the Public Offering and the commencement of trading of the Shares.
19.10.2026	Issue of the decision on the Admission by Euronext Athens
20.10.2026	Commencement of trading of the Issuer's Shares on the Main Market of the Regulated Market of Euronext Athens

** It is noted that the above timetable depends on a number of uncertain factors and is subject to change. In that event, the investing public will be informed via the Euronext Athens website and the Issuer's website by means of a relevant announcement.*

The total expenses in connection with the Increase of the Issued Share Capital are estimated at approximately €10,717 thousand, based on the Maximum Offer Price, set at €7.84 per New Share, under the assumption that the Company will raise €250.0 million through the Increase of the Issued Share Capital and that the expenses will be covered from the total proceeds of the Increase of the Issued Share Capital. No expenses of the Public Offering are charged to the investor by the Issuer. The table below presents the Issuer's shareholding structure, in accordance with the shareholder register as at the date of the Prospectus, as well as following completion of the Increase of the Issued Share Capital, subject to the following assumptions: (a) the Company will raise approximately €250.0 million through the Increase of the Issued Share Capital, (b) the Offer Price will be equal to the Maximum Offer Price, (c) 31,887,755 New Shares will be issued in the context of the Increase of the Issued Share Capital, (d) Cornerstone Investors will acquire all of the shares pursuant to the Cornerstone Agreements, (e) the Principal Shareholder does not subscribe for New Shares and (f) none of the new shareholders (including each of the Cornerstone Investors) will acquire a percentage equal to or greater than 5% in the Issuer's share capital.

	Shareholder register as at the Date of the Prospectus		**Following the Increase of the Issued Share Capital**	
Shareholder	**Number of Shares**	**Interest in the share capital (%)**	**Number of Shares**	**Interest in the share capital (%)**
CMTC*	100,000,000	100%	100,000,000	75.82%
Cornerstone Investors**	-	-	8,928,570	6.77%
Other shareholders <5%	-	-	22,959,185	17.41%
Total	**100,000,000**	**100.00%**	131,887,755	**100.00%**

Source: Data processed by the Issuer, not audited by a Certified Auditor.
** CMTC is a direct shareholder of the Issuer and is controlled by Mr Evangelos M. Marinakis, son of Miltiadis.*
*** The Cornerstone Investors are not related parties of the Issuer and its Subsidiaries.*

It is noted that the free float of the Issuer's Shares, as set out in paragraph 3.1.4.3 of the Euronext Athens Rulebook, as in force, is estimated, following the Increase of the Issued Share Capital, and subject to the above assumptions at 24.18%. The free float following the Increase of the Issued Share Capital has been calculated on the assumptions that (i) the Increase of the Issued Share Capital will be fully subscribed solely by new shareholders, (ii) persons who are not considered for the purposes of assessing free float adequacy, pursuant to point 3 of paragraph 3.1.4.3 of the Euronext Athens Rulebook, do not subscribe for New Shares, and (iii) none of the new shareholders will acquire a percentage equal to or greater than five per cent (5%) of the Issuer's share capital.

D.2 – "Why is this prospectus being produced?"

The total net proceeds from the Increase of the Issued Share Capital, based on the Maximum Offer Price and on the assumption that the Company will raise €250.0 million through the Increase of the Issued Share Capital, amount to €239,283 thousand (after deduction of estimated expenses of approximately €10,717 thousand) and will be used by the Company for the financing of part of the price of the Newbuild Vessels to be acquired by existing Subsidiaries, within twenty-four (24) months of the date of certification of the Increase of the Issued Share Capital of the Issued Share Capital, and any amount remaining as working capital, within twenty-four (24) months of the date of certification of the Increase of the Issued Share Capital. If the gross proceeds of the Increase of the Issued Share Capital exceed €250.0 million, any proceeds in excess of €250.0 million and up to €300.0 million may be used for other general corporate purposes, including the partial prepayment of the loan agreement dated 29.06.2026 entered into between the vessel owning Subsidiaries Poros Container Carrier S.A., Thales Container Carrier S.A., Megistos Container Carrier S.A. and Faros Container Carrier S.A., and Hamburg Commercial Bank AG. The Company's management states that the funds to be raised from the Increase of the Issued Share Capital will be held, until their disbursement for the above uses, in the Issuer's bank deposit accounts, denominated in Euro or in US Dollars. They may also be invested in low-risk short-term placements, such as, indicatively but not exhaustively, term deposits and repurchase agreements.

The Joint Coordinators and Bookrunners have undertaken the placement of the New Shares by means of a Public Offering without a firm commitment in relation to unsubscribed Shares.

The Company, having regard to the relevant statements of the experts (namely, the Legal Advisor, Deloitte and MB Shipbrokers Advisory Services A/S), based on the following criteria, which are included in the ESMA Guidelines: (a) ownership of shares in the Company or its Subsidiaries, (b) employment relationships with, or receipt of any remuneration from, the Company, (c) membership in the Company's bodies/committees, (d) relationships with financial institutions participating in the Public Offering, (e) a direct or indirect financial interest that depends on the success of the Public Offering and the Admission; (f) an arrangement with the Issuer's Principal Shareholder, considers that the experts have (i) no material interests in relation to the Issuer, or (ii) no interests, including conflicting interests, that are material to the Public Offering and the Admission.

The Issue Advisors, the Joint Coordinators and Bookrunners, the Lead Underwriters and the Underwriters state that, having regard to, as a criterion, the receipt of any remuneration from the Issuer for the provision of services, as well as to the following criteria under the ESMA Guidelines: (a) whether they hold equity securities of the Company or of the Subsidiaries, (b) whether they have a direct or indirect financial interest that depends on the success of the Public Offering and the Admission, or (c) whether they have an arrangement with the Issuer's Principal Shareholder, they do not have interests, or conflicting interests, that materially affect the Increase of Public Offering and the Admission.

2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η επένδυση στις Μετοχές υπόκειται σε μια σειρά κινδύνων. Προτού λάβουν οποιαδήποτε επενδυτική απόφαση σχετικά με τις Μετοχές, οι δυνητικοί επενδυτές θα πρέπει να εξετάσουν προσεκτικά τους παράγοντες κινδύνου που περιγράφονται κατωτέρω μαζί με τις λοιπές πληροφορίες που περιέχονται στο παρόν Ενημερωτικό Δελτίο, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών καταστάσεων και των σημειώσεων αυτών. Οι κίνδυνοι που περιγράφονται παρακάτω αποτελούν εκείνους που γνωρίζει η Εταιρεία κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου και αφορούν στο μακροοικονομικό περιβάλλον διεθνώς (υπό 2.1.) και ειδικά στην Εταιρεία ή στον Όμιλο συνολικά ή στην επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου, στους κλάδους στους οποίους δραστηριοποιείται και που η διοίκηση της Εταιρείας θεωρεί ότι σχετίζονται με την επένδυση στις Μετοχές της.

Η κατωτέρω σειρά παράθεσης των κινδύνων ανά κατηγορία είναι με βάση την πιθανότητα επέλευσής τους και την εκτιμώμενη ένταση του αρνητικού αντικτύπου που δύναται να έχει η επέλευσή τους.

Εάν επέλθει οποιοδήποτε από τα γεγονότα ή οποιαδήποτε από τις αβεβαιότητες που περιγράφονται παρακάτω, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλα περιστατικά, ενδέχεται να υπάρξουν ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις για την Εταιρεία ή και τον Όμιλο, τη χρηματοοικονομική τους θέση, τα λειτουργικά αποτελέσματά τους και εν γένει την οικονομική τους κατάσταση, την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μέρισμα στους Μετόχους, και κατά συνέπεια να μειωθεί η αξία των Μετοχών της, με συνέπεια την απώλεια μέρους ή και του συνόλου οποιασδήποτε επένδυσης σε αυτές.

Η ισχύς του Ενημερωτικού Δελτίου είναι ένα έτος από την ημερομηνία έγκρισής του από το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

2.1 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με το Μακροοικονομικό Περιβάλλον και τη Ναυτιλία σε Παγκόσμιο Επίπεδο

1. Ενδεχόμενη αρνητική μεταβολή των παγκόσμιων οικονομικών, εμπορικών ή κανονιστικών συνθηκών, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, την Κίνα, την Ευρωπαϊκή Ένωση ή/ και άλλες βασικές οικονομίες που επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, θα μπορούσε να μειώσει τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (containers), να επηρεάσει αρνητικά τα επίπεδα των ναύλων και των αξιών των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι άμεσα συνδεδεμένη με την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας, του διεθνούς εμπορίου, της βιομηχανικής παραγωγής, της καταναλωτικής δαπάνης και της λειτουργίας των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού. Ως εκ τούτου, η ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για τις υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων που παρέχει ο Όμιλος επηρεάζεται ουσιωδώς από τις μακροοικονομικές εξελίξεις στις κυριότερες οικονομίες του κόσμου, ιδίως στην Κίνα, στις Ηνωμένες Πολιτείες, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην Ιαπωνία και άλλες ασιατικές οικονομίες.

Σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες προβλέψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF), ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αναμένεται να διαμορφωθεί σε 3,1% το 2026 και σε 3,2% το 2027, ενώ ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου προβλέπεται να παραμείνει χαμηλότερος από τον ιστορικό μέσο όρο της περιόδου πριν την πανδημία COVID-19[5]. Παράλληλα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) επισημαίνει ότι οι προοπτικές του παγκόσμιου εμπορίου εξακολουθούν να επηρεάζονται από αυξημένη γεωπολιτική αβεβαιότητα, μεταβολές στις εμπορικές πολιτικές, περιφερειακές συγκρούσεις και αναδιαμόρφωση των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού[6].

Η Κίνα εξακολουθεί να αποτελεί τον μεγαλύτερο εξαγωγέα εμπορευμάτων παγκοσμίως και έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες διαμόρφωσης της παγκόσμιας αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σημαντικό μέρος των διεθνών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων αφορά προϊόντα που εξάγονται από κινεζικά

[5] https://www.imf.org/en/Publications/WEO?utm

[6] https://www.wto.org/english/news_e/archive_e/tfore_arc_e.htm

λιμάνια προς τις αγορές της Βόρειας Αμερικής, της Ευρώπης και άλλων περιοχών. Κατά συνέπεια, τυχόν επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας, μείωση της βιομηχανικής παραγωγής, υποχώρηση των εξαγωγών ή αλλαγές στις εμπορικές πολιτικές της χώρας ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων[7].

Παράλληλα, η ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από το επίπεδο κατανάλωσης στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίες αποτελούν τις μεγαλύτερες αγορές προορισμού για σημαντικό μέρος των παγκόσμιων εξαγωγών. Τυχόν επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας, αύξηση του πληθωρισμού, περιορισμός της καταναλωτικής δαπάνης ή υποχώρηση της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης στις αγορές αυτές θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της ζήτησης για εισαγόμενα αγαθά και, κατ' επέκταση, σε μείωση των όγκων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[8].

Επιπλέον, τα τελευταία έτη παρατηρείται σταδιακή αναδιάρθρωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού μέσω πρακτικών όπως ο επαναπατρισμός της παραγωγής (reshoring), η μετεγκατάστασή της σε γειτονικές χώρες (nearshoring) ή σε χώρες με τις οποίες μοιράζονται κοινές αξίες και είναι γεωπολιτικοί σύμμαχοι (friend-shoring), καθώς και η διαφοροποίηση των παραγωγικών βάσεων εκτός Κίνας. Παρότι οι εξελίξεις αυτές δύνανται να δημιουργήσουν νέες εμπορικές διαδρομές, ενδέχεται επίσης να περιορίσουν τους συνολικούς μεταφορικούς τόνους-μίλια (ton-mile demand) που αποτελούν βασικό παράγοντα διαμόρφωσης της ζήτησης χωρητικότητας στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[9].

Περαιτέρω, η αγορά εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από σημαντική κυκλικότητα και μεταβλητότητα. Παράγοντες όπως η συμφόρηση λιμένων, οι καθυστερήσεις στις εφοδιαστικές αλυσίδες, οι μεταβολές στις εμπορικές ροές, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι διαταραχές σε κρίσιμες θαλάσσιες οδούς δύνανται να προκαλέσουν έντονες διακυμάνσεις στη διαθέσιμη χωρητικότητα και στα επίπεδα των ναύλων[10]. Επίσης, η υιοθέτηση προστατευτικών εμπορικών πολιτικών, η επιβολή δασμών ή ποσοτικών περιορισμών, η αναθεώρηση υφιστάμενων εμπορικών συμφωνιών, ή η λήψη μέτρων που περιορίζουν το διεθνές εμπόριο θα μπορούσαν να μειώσουν τους όγκους διακίνησης αγαθών μέσω εμπορευματοκιβωτίων και να επηρεάσουν αρνητικά τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε σημαντική επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, μείωση του διεθνούς εμπορίου, υποχώρηση της καταναλωτικής ζήτησης, αναδιάρθρωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, επιδείνωση της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης στην αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή μεταβολή του κανονιστικού και εμπορικού περιβάλλοντος, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της ικανότητας ναύλωσης των πλοίων που διαχειρίζεται ο Όμιλος, σε πτώση των ναύλων, σε υποχώρηση των αξιών των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και, ως εκ τούτου, να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2. Παγκόσμια γεγονότα, τρομοκρατικές επιθέσεις, διεθνείς συγκρούσεις και διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού ή στις κύριες θαλάσσιες εμπορικές οδούς, συμπεριλαμβανομένων του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, των συγκρούσεων στη Μέση Ανατολή, των επιθέσεων κατά εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα, των διαταραχών της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Ορμούζ, στη Διώρυγα του Σουέζ ή στη Διώρυγα του Παναμά, και άλλων γεγονότων εκτός του ελέγχου του Ομίλου, καθώς και περιβαλλοντικοί ή κλιματικοί παράγοντες θα μπορούσαν να επηρεάσουν ουσιωδώς αρνητικά τις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές

[7] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport?utm
[8] https://www.oecd.org/economic-outlook/?utm
[9] https://www.oecd.org/en/publications/reshoring-myth-or-reality_5jm56frbm38s-en.html
[10] https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/container-forecaster-annual-subscription

του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στον κλάδο διαχείρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ο οποίος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ομαλή λειτουργία του διεθνούς εμπορίου και των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού. Ως εκ τούτου, η επιχειρηματική δραστηριότητα, τα αποτελέσματα λειτουργίας και η χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου ενδέχεται να επηρεαστούν αρνητικά από γεωπολιτικές εξελίξεις, πολεμικές συγκρούσεις, τρομοκρατικές ενέργειες, διεθνείς κυρώσεις, κυβερνητικές παρεμβάσεις ή άλλες διαταραχές που επηρεάζουν τις παγκόσμιες εμπορικές ροές ή τη λειτουργία βασικών θαλάσσιων εμπορικών διαδρομών[11].

Ο κλάδος θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος σε διαταραχές που επηρεάζουν τις κύριες εμπορικές οδούς μεταξύ Ασίας, Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της ναυτιλίας, σημαντικό μέρος της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων διέρχεται μέσω περιορισμένου αριθμού στρατηγικών σημείων, όπως η Διώρυγα του Σουέζ, η Διώρυγα του Παναμά, τα Στενά του Ορμούζ, τα Στενά της Μαλάκκας και η Νότια Σινική Θάλασσα. Οποιαδήποτε διακοπή, περιορισμός ή καθυστέρηση στη λειτουργία των διαδρόμων αυτών δύναται να προκαλέσει σημαντικές επιπτώσεις στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα και στη ζήτηση ή προσφορά χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[12].

Η αστάθεια στη Μέση Ανατολή λόγω του πολέμου στο Ιράν και στην ευρύτερη περιοχή και η πιθανότητα περαιτέρω κλιμάκωσης και συνέχισης συγκρούσεων στην περιοχή δημιουργούν αυξημένους κινδύνους για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τυχόν περαιτέρω διαταραχές, επιθέσεις σε πλοία στην περιοχή ή διατήρηση των περιορισμών στη ναυσιπλοΐα ή επιβολή τελών διέλευσης των πλοίων μέσω των Στενών του Ορμούζ, από τα οποία διέρχεται σημαντικό μέρος του παγκόσμιου εμπορίου ενέργειας, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση των διεθνών τιμών πετρελαίου και των ναυτιλιακών καυσίμων, επηρεάζοντας αρνητικά το κόστος λειτουργίας του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[13]. Μάλιστα, είναι δύσκολο να προβλεφθεί η ένταση και η διάρκεια του πολέμου μεταξύ των Ισραήλ-Η.Π.Α. και του Ιράν και των στρατιωτικών ενεργειών των Η.Π.Α. και του Ισραήλ σε άλλα κράτη της Μέσης Ανατολής (συμπεριλαμβανομένου του Ιράκ και του Λιβάνου).

Παράλληλα, από τα τέλη του 2023 και καθ' όλη τη διάρκεια του 2024, του 2025 και του 2026, οι επιθέσεις και οι απειλές για επιθέσεις κατά εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν από αντάρτες Χούθι της Υεμένης προκάλεσαν σοβαρές διαταραχές στη ναυσιπλοΐα μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, η οποία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς για το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων. Ως αποτέλεσμα, μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών υποχρεώθηκε να αναδρομολογήσει τα πλοία του μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, αυξάνοντας σημαντικά τη διάρκεια των ταξιδιών, την κατανάλωση καυσίμων, τις ανάγκες σε πληρώματα, τα λειτουργικά έξοδα και τις συνολικές απαιτήσεις χωρητικότητας του κλάδου[14]. Παρότι οι διαταραχές αυτές υποστήριξαν βραχυπρόθεσμα τα επίπεδα των ναύλων σε ορισμένες εμπορικές διαδρομές, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι παρόμοιες εξελίξεις θα έχουν πάντοτε θετική επίδραση στην αγορά. Αντιθέτως, η παρατεταμένη γεωπολιτική αβεβαιότητα, η μείωση της προβλεψιμότητας των εμπορικών ροών, η αύξηση του λειτουργικού κόστους και οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις φορτίων ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τους πελάτες, τους ναυλωτές και τις δραστηριότητες του Ομίλου[15].

Ακόμη, η συνεχιζόμενη σύγκρουση μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας εξακολουθεί να επηρεάζει τις διεθνείς αγορές ενέργειας, τις εμπορικές ροές, τις χρηματοπιστωτικές αγορές και τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Οι οικονομικές κυρώσεις που έχουν επιβληθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Ηνωμένο Βασίλειο και άλλες χώρες, καθώς και τυχόν πρόσθετα περιοριστικά μέτρα που ενδέχεται να επιβληθούν στο

[11] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport?utm
[12] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics?utm
[13] https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets?utm.
[14] https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2024d2_en.pdf
[15] https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects?utm

μέλλον, θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά το διεθνές εμπόριο και να δημιουργήσουν πρόσθετες επιχειρησιακές και κανονιστικές προκλήσεις για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις[16].

Τέτοια γεγονότα ενδέχεται να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες και να συμβάλλουν στην αστάθεια της παγκόσμιας οικονομίας ή να προκαλέσουν μείωση της παγκόσμιας ζήτησης για ορισμένα αγαθά και, κατά συνέπεια, να επηρεάσουν τη ναυτιλία.

Αντίστοιχα, περιβαλλοντικοί ή κλιματικοί παράγοντες δύνανται να επηρεάσουν τη λειτουργία στρατηγικών υποδομών. Ενδεικτικά, οι περιορισμοί στη λειτουργία της Διώρυγας του Παναμά λόγω παρατεταμένων συνθηκών ξηρασίας κατά τα έτη 2023 και 2024, ανέδειξαν την ευπάθεια των παγκόσμιων εμπορικών δικτύων σε φαινόμενα που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή. Τυχόν επανάληψη παρόμοιων γεγονότων θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντικές καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος μεταφοράς και ανακατανομή της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[17].

Περαιτέρω, οι γεωπολιτικές συγκρούσεις και οι διαταραχές στις θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές συνήθως οδηγούν σε αύξηση των ασφαλίστρων πολεμικού κινδύνου (war-risk insurance premiums), σε αυξημένες απαιτήσεις ασφάλειας, σε περιορισμούς πρόσβασης σε ορισμένες περιοχές και λιμένες, καθώς και σε αυξημένο κόστος συμμόρφωσης με διεθνείς κυρώσεις και κανονισμούς. Οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να επηρεάσουν άμεσα ή έμμεσα τους πελάτες και τους ναυλωτές των πλοίων που διαχειρίζεται ο Όμιλος, ενώ επιπρόσθετες σημαντικές γεωπολιτικές κρίσεις ή τρομοκρατικές επιθέσεις ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης και την πρόσβαση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις διεθνείς κεφαλαιαγορές. Περίοδοι αυξημένης αβεβαιότητας έχουν ιστορικά συνδεθεί με αυξημένη μεταβλητότητα στις χρηματοπιστωτικές αγορές, περιορισμό της τραπεζικής χρηματοδότησης και αύξηση του κόστους κεφαλαίου για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Παρότι ο Όμιλος παρακολουθεί συστηματικά τις γεωπολιτικές εξελίξεις και εφαρμόζει πολιτικές διαχείρισης κινδύνων, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι μελλοντικές συγκρούσεις, τρομοκρατικές ενέργειες, διεθνείς κυρώσεις, κυβερνητικές παρεμβάσεις ή διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού δεν θα επηρεάσουν αρνητικά τους ναυλωτές, τις εμπορικές διαδρομές ή τα πλοία που διαχειρίζεται.

Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε σημαντική διατάραξη της διεθνούς ναυσιπλοΐας, των παγκόσμιων εμπορικών ροών ή των αλυσίδων εφοδιασμού, καθώς και οποιαδήποτε περαιτέρω κλιμάκωση γεωπολιτικών συγκρούσεων ή τρομοκρατικών ενεργειών, θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

3. Τυχόν ενίσχυση του προστατευτισμού στο διεθνές εμπόριο και ακύρωση πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, σε συνδυασμό με την εν εξελίξει αναδιάρθρωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στην επιχειρηματική δραστηριότητα των ναυλωτών των πλοίων του Ομίλου και, συνακόλουθα, θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στην επιχειρηματική δραστηριότητα, στα έσοδα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση και στα αποτελέσματα του Ομίλου και, κατά τούτο, στην ικανότητα της Εκδότριας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εξαρτάται άμεσα από την ελεύθερη διακίνηση αγαθών μεταξύ των κυριότερων οικονομιών του κόσμου. Ως εκ τούτου, η επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου εκτίθεται στον κίνδυνο υιοθέτησης πολιτικών εμπορικού προστατευτισμού, επιβολής νέων δασμών, ποσοτικών περιορισμών, κυρώσεων ή άλλων εμπορικών μέτρων από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Κίνα, την Ευρωπαϊκή Ένωση ή άλλες σημαντικές οικονομίες, τα οποία ενδέχεται να περιορίσουν τις διεθνείς εμπορικές ροές και να μειώσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων.

Τα τελευταία έτη, το διεθνές εμπορικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από αυξημένη γεωπολιτική αβεβαιότητα και

[16] https://news.un.org/pages/global-crisis-response-group/?utm

[17] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport?utm

ενίσχυση των πολιτικών οικονομικής ασφάλειας. Πολλές κυβερνήσεις έχουν υιοθετήσει ή εξετάζουν μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της εξάρτησης από συγκεκριμένες χώρες ή περιοχές, ιδίως μέσω της διαφοροποίησης των αλυσίδων εφοδιασμού, της ενίσχυσης της εγχώριας παραγωγής, καθώς και του επαναπατρισμού και της μεταφοράς παραγωγικών δραστηριοτήτων σε φιλικές ή γειτονικές χώρες (reshoring, friend-shoring και nearshoring, αντιστοίχως).

Η σταδιακή αναδιάρθρωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού ενδέχεται να επιφέρει σημαντικές μεταβολές στις παραδοσιακές εμπορικές διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αν και οι εξελίξεις αυτές μπορεί να δημιουργήσουν νέες εμπορικές ευκαιρίες σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές, ενδέχεται επίσης να περιορίσουν τη συνολική ζήτηση για μεταφορικό έργο, ιδίως εάν μέρος της παραγωγής μεταφερθεί πλησιέστερα στις τελικές αγορές κατανάλωσης. Παράλληλα, η επιβολή νέων δασμών ή άλλων εμπορικών περιορισμών μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου, σε μεταβολή της σύνθεσης των μεταφερόμενων αγαθών και σε ανακατεύθυνση των εμπορικών ροών μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών. Οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και τη διαμόρφωση των ναύλων και των αξιών των πλοίων[18].

Ενδεικτικά, τον Απρίλιο του 2025, η κυβέρνηση των Η.Π.Α. ανακοίνωσε ένα γενικό δασμό 10% σε όλα τα προϊόντα που εισάγονται από το εξωτερικό και πρόσθετους ειδικούς δασμούς για εισαγωγές από χώρες έναντι των οποίων οι Η.Π.Α. παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα εμπορικά ελλείμματα. Πολλοί από τους αποκαλούμενους «ανταποδοτικούς» δασμούς τέθηκαν σε ισχύ τον Αύγουστο του 2025. Κάποιοι εκ των εν θέματι ανταποδοτικών δασμών, συμπεριλαμβανομένου του γενικού δασμού 10%, επιβλήθηκαν βάσει του ομοσπονδιακού νόμου International Emergency Economic Powers Act («**IEEPA**») των Η.Π.Α. Παρότι τον Φεβρουάριο του 2026, το Ανώτατο Δικαστήριο των Η.Π.Α. (Supreme Court) έκρινε ότι οι «ανταποδοτικοί» δασμοί βάσει του IEEPA επιβλήθηκαν παράνομα, δασμοί που επιβλήθηκαν βάσει άλλων μέτρων εξακολουθούν να παραμένουν σε ισχύ. Επιπλέον, ο Πρόεδρος των Η.Π.Α., Donald Trump, κατ' επίκληση του ομοσπονδιακού νόμου Trade Act of 1974, επέβαλε έναν προσωρινό δασμό ύψους 10% (με δυνατότητα αύξησης έως 15%) επί όλων των εισαγωγών για 150 ημέρες, ήτοι έως τις 24.07.2026. Μετά τη λήξη του, ο εν θέματι προσωρινός δασμός αντικαταστάθηκε με νέο καθεστώς δασμών βάσει του Section 301 του Trade Act of 1974, με συντελεστές 10% ή 12,5%, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων εξαιρέσεων. Το ύψος και η διάρκεια ισχύος των παρόντων και τυχόν μελλοντικών δασμολογικών μέτρων είναι αβέβαια. Στις 28.09.2026, οι Η.Π.Α. και η Κίνα ανακοίνωση την επίτευξη συμφωνίας για την αμοιβαία μείωση των δασμών για εμπορεύματα συνολικής αξίας περίπου US$60 δισ. ένα ευρύ φάσμα προϊόντων.

Οι αυξημένοι δασμοί εκ μέρους των Η.Π.Α. έχουν οδηγήσει και ενδέχεται να συνεχίσουν να οδηγούν στην επιβολή ανταποδοτικών δασμών και άλλων μέτρων από ξένες χώρες. Ενδεικτικά, στις 27.09.2026, το Υπουργείο Εμπορίου της Κίνας ανακοίνωσε την παράταση, έως τις 27.12.2026, δύο ερευνών, τις οποίες είχε κινήσει τον Μάρτιο του 2026, σχετικά με τις εμπορικές πρακτικές των Η.Π.Α. και προκειμένου να εξετασθεί εάν αυτές συνιστούν εμπορικούς φραγμούς. Επιπροσθέτως, η κυβέρνηση των Η.Π.Α. έχει ανακοινώσει και ανακαλέσει πολλαπλούς δασμούς για αρκετές χώρες, γεγονός που έχει δημιουργήσει αβεβαιότητα σχετικά με την τελική επίπτωση των δασμών στις οικονομικές συνθήκες. Παρότι ο Όμιλος παρακολουθεί στενά τις οικονομικές επιπτώσεις των ανακοινώσεων σχετικά με την επιβολή ή ανάκληση δασμών, καθώς αξιολογεί διαρκώς τη δυνατότητα περιορισμού των σχετικών επιπτώσεών τους, οι συνέπειες και το κόστος των δασμών παραμένουν αβέβαια.

Περιορισμοί στις εισαγωγές, συμπεριλαμβανομένης τυχόν επιβολής δασμών, θα μπορούσαν να έχουν σημαντική αρνητική επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο και συνακόλουθα στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Ειδικά, η αύξηση των εμπορικών εντάσεων και μέτρων προστατευτισμού στις αγορές όπου δραστηριοποιούνται οι ναυλωτές του Ομίλου, θα δημιουργούσε αύξηση (i) στο κόστος των αγαθών που εξάγονται από χώρες όπως η

[18] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport?utm.

Κίνα και το Μεξικό, (ii) στο χρόνο που απαιτείται για τη μεταφορά αγαθών από εξαγωγικές χώρες, (iii) στο κόστος της μεταφοράς, και (iv) στους κινδύνους που συνδέονται με την εξαγωγή αγαθών, παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση της ποσότητας των αγαθών που μεταφέρονται διά θαλάσσης. Η ενίσχυση του προστατευτισμού ή ακόμα και η αντίληψη πως τέτοιες εξελίξεις θα συμβούν, μπορεί να έχουν ουσιωδώς αρνητική επίδραση στις παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες και μπορεί να περιορίσουν σημαντικά το παγκόσμιο εμπόριο, συμπεριλαμβανομένου του εμπορίου μεταξύ Η.Π.Α. και Κίνας, έχοντας αρνητικές συνέπειες στην επιχειρηματική δραστηριότητα των ναυλωτών των πλοίων του Ομίλου και στη δυνατότητά τους να καταβάλλουν εγκαίρως τους οφειλόμενους ναύλους ή/και να ανανεώσουν τα ναυλοσύμφωνα για τα πλοία του Ομίλου.

Οποιαδήποτε περαιτέρω ενίσχυση του εμπορικού προστατευτισμού, επιβολή νέων δασμών ή άλλων περιοριστικών μέτρων, μεταβολή των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού ή σημαντική αναδιάρθρωση των διεθνών εμπορικών ροών θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

4. Η Εταιρεία ενδέχεται να επηρεαστεί ουσιωδώς δυσμενώς από οικονομική επιβράδυνση ή από πολιτικές μεταβολές στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, ιδίως στην Κίνα, οι οποίες ενδέχεται να επιφέρουν απρόβλεπτες μεταβολές στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, στις δραστηριότητες των ναυλωτών και αντισυμβαλλομένων της και, κατά συνέπεια στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Τα πλοία του Ομίλου πραγματοποιούν σημαντικό αριθμό καταπλεύσεων σε λιμένες που περιλαμβάνουν φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού. Η πρόσφατη οικονομική επιβράδυνση στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, και ιδίως στην Κίνα, ενδέχεται να επιδεινώσει τις ασθενείς οικονομικές τάσεις στον υπόλοιπο κόσμο. Πριν από την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008, η Κίνα διέθετε μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες του κόσμου σε όρους ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, γεγονός που είχε σημαντική επίπτωση στη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ της Κίνας ανέκαμψε από 3,0% το 2022 σε 5,2% το 2023, ωστόσο η οικονομία συνέχισε να επιβαρύνεται από τη συνεχιζόμενη κρίση στην αγορά ακινήτων. Για το έτος που έληξε στις 31.12.2025, ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ της Κίνας μειώθηκε ελαφρώς σε περίπου 4,8%. Για το 2026, η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας αναμένεται να παρουσιάσει σχετική επιβράδυνση, με προβλεπόμενο ρυθμό ανάπτυξης ΑΕΠ περίπου 4,6%[19]. Αν και η κινεζική κυβέρνηση έχει εφαρμόσει μέτρα οικονομικής τόνωσης, είναι πιθανό η Κίνα και άλλες χώρες στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού να συνεχίσουν να βιώνουν ασταθή, επιβραδυνόμενη ή ακόμη και αρνητική οικονομική ανάπτυξη στο άμεσο μέλλον. Μεταβολές στις οικονομικές συνθήκες της Κίνας, καθώς και μεταβολές στους νόμους ή τις πολιτικές που υιοθετεί η κυβέρνησή της ή η εφαρμογή αυτών των νόμων και πολιτικών από τις τοπικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων φορολογίας και προστασίας του περιβάλλοντος (όπως η επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας), θα μπορούσαν να επηρεάσουν τυχόν πλοία του Ομίλου που καταπλέουν σε κινεζικούς λιμένες ή κατασκευάζονται σε κινεζικά ναυπηγεία ή που ενδέχεται στο μέλλον να εκναυλωθούν σε κινέζους πελάτες καθώς και την παροχή χρηματοδότησης από κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που είναι γενικώς ενεργά στη χρηματοδότηση πλοίων. Επιπλέον, υφίσταται αυξανόμενη απειλή κινεζικής οικονομικής κρίσης που απορρέει από την υπερχρέωση φυσικών προσώπων και εταιρειών καθώς και τους «εμπορικούς» πολέμους. Αν και οι Η.Π.Α. και η Κίνα υπέγραψαν εμπορική συμφωνία στις αρχές του 2020, δεν υπάρχει καμία διαβεβαίωση ότι η κινεζική οικονομία δεν θα υποστεί σημαντική συρρίκνωση στο μέλλον. Επιπλέον, η Κίνα επιδιώκει την αποπληρωμή δανείων που έχει χορηγήσει σε αφρικανικές και ασιατικές αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες ενδέχεται να μην είναι σε θέση να αποπληρώσουν τα εν λόγω δάνεια.

Παρόλο που οι κρατικές επιχειρήσεις εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα της κινεζικής

[19] World Economic Outlook Update (July 2026), https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/update/july/english/text.pdf

βιομηχανικής παραγωγής, γενικά, η κινεζική κυβέρνηση έχει μειώσει το επίπεδο άμεσου ελέγχου που ασκεί επί της οικονομίας μέσω κρατικού σχεδιασμού και λοιπών μέτρων. Παρατηρείται αυξανόμενο επίπεδο ελευθερίας και αυτονομίας αναφορικά με την κατανομή πόρων, την παραγωγή, την τιμολόγηση και τη διαχείριση, καθώς και σταδιακή μετατόπιση της έμφασης προς μια «οικονομία της αγοράς» και τη μεταρρύθμιση των επιχειρήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, έχουν λάβει χώρα περιορισμένες μεταρρυθμίσεις τιμών με αποτέλεσμα οι τιμές ορισμένων προϊόντων διύλισης πετρελαίου να καθορίζονται κατ' αρχήν από τις δυνάμεις της αγοράς. Πολλές από τις μεταρρυθμίσεις είναι πρωτοφανείς ή πειραματικές και ενδέχεται να υπόκεινται σε αναθεώρηση, τροποποίηση ή κατάργηση βάσει των αποτελεσμάτων των εν λόγω δοκιμών. Εάν η κινεζική κυβέρνηση δεν συνεχίσει να ακολουθεί πολιτική οικονομικής μεταρρύθμισης, το επίπεδο των εισαγωγών και των εξαγωγών από την Κίνα θα μπορούσε να επηρεαστεί δυσμενώς από αλλαγές στις εν λόγω οικονομικές μεταρρυθμίσεις εκ μέρους της κινεζικής κυβέρνησης, καθώς και από αλλαγές στις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες ή άλλες σχετικές πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης, όπως αλλαγές σε νόμους, κανονισμούς ή περιορισμούς εξαγωγών και εισαγωγών.

Παρά τη διαφαινόμενη οικονομική μεταρρύθμιση, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο η κινεζική κυβέρνηση να υιοθετήσει προστατευτικά μέτρα ή πολιτικές που ευνοούν τις κινεζικές ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που ενδέχεται να περιορίσει την ικανότητα του Ομίλου να ανταγωνίζεται επιτυχώς τις σχετικές κινεζικές εταιρείες.

Η Κίνα έχει επίσης προωθήσει την κατασκευή δικτύων σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στην Ασία, γεγονός που θα μπορούσε να μειώσει την ποσότητα εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Για παράδειγμα, η Κίνα επιβάλλει φόρο σε μη εδρεύουσες στην Κίνα διεθνείς επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών ή φορτίου, μεταξύ άλλων, εντός και εκτός Κίνας που χρησιμοποιούν ιδιόκτητα, ναυλωμένα ή μισθωμένα πλοία. Οι κανονισμοί ενδέχεται να επιβάλουν σε διεθνείς εταιρείες μεταφορών κινεζικό φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων επί των κερδών που προκύπτουν από διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών που διέρχονται από κινεζικά λιμάνια, γεγονός που θα μπορούσε να έχει δυσμενή επίπτωση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες, τα λειτουργικά αποτελέσματα και την οικονομική κατάσταση των ναυλωτών του Ομίλου και θα μπορούσε κατά συνέπεια να επηρεάσει την ικανότητά τους να καταβάλλουν εγκαίρως τα συμφωνηθέντα ναύλα και να ανανεώνουν υφιστάμενες ναυλώσεις ή να αυξάνουν τον αριθμό των χρονοναυλώσεών τους με τον Όμιλο. Επιπλέον, η οικονομική επιβράδυνση στις οικονομίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων ασιατικών χωρών ενδέχεται να επηρεάσει περαιτέρω δυσμενώς την οικονομική ανάπτυξη στην Κίνα και αλλού.

Ενδεχόμενη οικονομική ύφεση στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού ή μεταβολή των πολιτικών συνθηκών θα μπορούσε να έχει ουσιώδη δυσμενή επίδραση στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

5. ***Οι αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τα κέρδη της Εταιρείας, γεγονός που μπορεί να έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.***

Οι τιμές και η προσφορά των καυσίμων είναι απρόβλεπτες και επηρεάζονται και από γεγονότα που εκφεύγουν του ελέγχου του Ομίλου, συμπεριλαμβανομένων γεωπολιτικών εξελίξεων, της προσφοράς και ζήτησης πετρελαίου και φυσικού αερίου, ενεργειών εκ μέρους μελών του Οργανισμού Εξαγωγικών Χωρών Πετρελαίου (ΟΠΕΚ) και άλλων παραγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου, της επιβολής νέων κανονισμών που υιοθετήθηκαν από τον ΙΜΟ, υφισταμένου ή νέου πολέμου και αναταραχής σε χώρες και περιοχές παραγωγής πετρελαίου, περιφερειακών προτύπων παραγωγής και περιβαλλοντικών ανησυχιών και κανονισμών. Ενώ οι τιμές των καυσίμων είχαν παραμείνει γενικά σε χαμηλά επίπεδα τα τελευταία δύο χρόνια σε σύγκριση με το 2022, τα καύσιμα έχουν καταστεί πρόσφατα πολύ ακριβότερα και ενδέχεται να καταστούν ακόμη ακριβότερα

στο μέλλον, μεταξύ άλλων ως αποτέλεσμα του εν εξελίξει πολέμου στην Ουκρανία και των κυρώσεων κατά της Ρωσίας, της επιβολής δασμών και εμπορικών περιορισμών, των γεωπολιτικών εντάσεων στη Μέση Ανατολή και ιδίως του πολέμου μεταξύ Ιράν, Η.Π.Α. και Ισραήλ, της επιβολής ορίων εκπομπών οξειδίων του θείου τον Ιανουάριο του 2020 και της υποχρέωσης μείωσης των εκπομπών άνθρακα από τον Ιανουάριο του 2023 βάσει νέων κανονισμών που υιοθετήθηκαν από τον ΙΜΟ, γεγονός που ενδέχεται να μειώσει την κερδοφορία και ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας έναντι άλλων μεταφορικών μέσων, όπως οι οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές.

Όταν τα πλοία της Εταιρείας έχουν ναυλωθεί μέσω χρονοναυλώσεων, το κόστος των καυσίμων επιβαρύνει τους ναυλωτές των πλοίων. Ωστόσο, όταν τα πλοία της Εταιρείας ναυλώνονται στη spot αγορά, βρίσκονται εκτός ναύλωσης ή κατά τη διάρκεια δεξαμενισμού, το κόστος των καυσίμων επιβαρύνει την Εταιρεία, το οποίο μπορεί να αποτελεί σημαντική δαπάνη για τη λειτουργία του πλοίου. Γενικά, οι ναυλώσεις στη spot αγορά προβλέπουν ότι ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με το κόστος των καυσίμων. Επιπλέον, κατά την επαναπαράδοση οποιωνδήποτε πλοίων κατά τη λήξη περιόδου χρονοναύλωσης ταξιδίου, ενδέχεται να υποχρεωθεί ο Όμιλος να επαναγοράσει τα καύσιμα (bunkers) που βρίσκονται επί του πλοίου σε ισχύουσες τιμές αγοράς που ενδέχεται να είναι ουσιωδώς υψηλότερες από τις τιμές καυσίμων κατά την έναρξη της περιόδου ναύλωσης.

Συμπερασματικά, η αύξηση της τιμής των καυσίμων θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

6. Οι παγκόσμιες πληθωριστικές πιέσεις θα μπορούσαν να επηρεάσουν ουσιωδώς αρνητικά τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να καταβάλει και να διανέμει μερίσματα στους Μετόχους.

Ο πληθωρισμός θα μπορούσε να έχει δυσμενή επίπτωση στη δραστηριότητα και τα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας και κατ' επέκταση στην οικονομική της κατάσταση, τόσο άμεσα μέσω της αύξησης των λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένου του κόστους πληρωμάτων και υλικών αναγκαίων για τη λειτουργία των πλοίων του Ομίλου, όσο και έμμεσα μέσω της δυσμενούς επίπτωσής του στην παγκόσμια οικονομία ως προς την αύξηση των επιτοκίων και την επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης.

Η διεθνής οικονομία έχει δεχθεί πληθωριστικές πιέσεις στο πρόσφατο παρελθόν, λόγω των αυξήσεων των τιμών που παρατηρήθηκαν σε αγαθά και υπηρεσίες. Προς αντιμετώπιση των πληθωριστικών τάσεων των τελευταίων ετών, οι κεντρικές τράπεζες προέβησαν σε ραγδαία αύξηση των επιτοκίων, με συνέπεια την αύξηση των επιτοκίων χρηματοδότησης, η οποία επηρέασε το κόστος δανεισμού για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων και της επενδυτικής δραστηριότητας του Ομίλου. Αν και τα επιτόκια των κεντρικών τραπεζών βαίνουν μειούμενα, δεν είναι δυνατή η πρόβλεψη σχετικά με τις μελλοντικές νομισματικές πολιτικές. Εάν οι κεντρικές τράπεζες αυξήσουν σημαντικά εκ νέου τα επιτόκια, ή εάν τα επιτόκια αυξηθούν σημαντικά με άλλον τρόπο, η συνακόλουθη αύξηση των επιτοκίων τόσο για υφιστάμενα δάνεια κυμαινόμενου επιτοκίου όσο και για νέες χρηματοδοτήσεις ή αναχρηματοδοτήσεις χρέους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις ταμειακές ροές του Ομίλου και την ικανότητά του να αποκτήσει νέα πλοία, να αξιοποιεί επιχειρηματικές ευκαιρίες ή να ανταποκρίνεται σε ανταγωνιστικές πιέσεις. Επιπλέον, εάν οι πληθωριστικές πιέσεις αυξηθούν, ενδέχεται ο Όμιλος να μην είναι σε θέση να προσαρμόσει αναλόγως τους ναύλους ώστε να αντισταθμίσει το αυξανόμενο κόστος των δραστηριοτήτων του, γεγονός που θα μείωνε τα περιθώρια κέρδους του Ομίλου και θα οδηγούσε σε επιδείνωση της οικονομικής κατάστασής του. Η αβεβαιότητα σχετικά με την εξέλιξη των πληθωριστικών πιέσεων επιτείνεται λόγω της πιθανής μεταβολής των εφαρμοζόμενων πολιτικών, ως συνεπεία των πολυάριθμων εκλογών ανά την υφήλιο, και της ενδεχόμενης επιβολής ανταποδοτικών δασμών ή αντιμέτρων.

Συνεπώς ενδεχόμενες πληθωριστικές πιέσεις ή παγίωση των πληθωριστικών τάσεων ενδέχεται να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στα ναύλα, στη ζήτηση πλοίων και στα λειτουργικά έξοδα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς αρνητικά τη δραστηριότητα, τη

χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

7. Τυχόν επιβολή νέων λιμενικών τελών και περιορισμών από τις Η.Π.Α. ή την Κίνα θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Το 2025, το Γραφείο του Εμπορικού Αντιπροσώπου των Ηνωμένων Πολιτειών (United States Trade Representative, «USTR») ανακοίνωσε ότι η διαφαινόμενη πρόθεση της Κίνας να αποκτήσει κυριαρχική θέση στους τομείς της ναυτιλίας, της εφοδιαστικής και της ναυπηγικής βιομηχανίας εμπίπτει στο άρθρο 301 του US Trade Act του 1974 και επέβαλε σχετικά μέτρα. Τα εν λόγω μέτρα ενδέχεται να αυξήσουν δραματικά τα λιμενικά τέλη και κατά συνέπεια τα συνολικά λειτουργικά έξοδα για πλοία που καταπλέουν σε λιμένες των Η.Π.Α. Συγκεκριμένα, ο USTR έχει θεσπίσει μια σειρά τελών που θα λειτουργούν ως άμεσες αυξήσεις στο κόστος που σχετίζεται με τους λιμένες.

Ειδικότερα, οι Η.Π.Α. ανακοίνωσαν ότι θα επιβάλουν ειδικά λιμενικά τέλη σε πλοία που ανήκουν ή/και αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από κινεζικές επιχειρήσεις όταν εισέρχονται σε λιμένες των Η.Π.Α. Τα εν θέματι τέλη θα ανέρχονται σε US$50 ανά καθαρό τόνο του πλοίου για κάθε είσοδο σε λιμένα των Η.Π.Α από τις 14.10.2025 και αυξανόμενο σταδιακά, σταθεροποιούμενο σε US$140 ανά καθαρό τόνο το 2028.

Επιπλέον, ειδικά λιμενικά τέλη προβλέπονται για πρόσωπα που εκμεταλλεύονται πλοία που έχουν ναυπηγηθεί σε κινεζικά ναυπηγεία. Ειδικά, σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν υπόκειται στα ως άνω ειδικά λιμενικά τέλη για πλοία που ανήκουν ή/και αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από κινεζικές επιχειρήσεις όταν εισέρχονται σε λιμένες των Η.Π.Α., λιμενικά τέλη θα επιβάλλονται σε πλοία που έχουν ναυπηγηθεί σε κινεζικά ναυπηγεία όταν εισέρχονται σε λιμένες των Η.Π.Α. Τα εν θέματι τέλη θα ανέρχονται σε US$18 ανά καθαρό τόνο του πλοίου για κάθε είσοδο σε λιμένα των Η.Π.Α. από τις 14.10.2025 και αυξανόμενο σταδιακά, σταθεροποιούμενο σε US$33 ανά καθαρό τόνο το 2028. Έχουν θεσπιστεί αρκετές εξαιρέσεις από τα ως άνω ειδικά λιμενικά τέλη, μεταξύ των οποίων για πλοία χωρητικότητας έως 55.000 DWT, για πλοία που ελλιμενίζονται στις Η.Π.Α. χωρίς φορτίο ή με έρμα, καθώς και για πλοία που εισέρχονται σε λιμένα της ηπειρωτικής επικράτειας των Η.Π.Α. από ταξίδι μικρότερο των 2.000 ναυτικών μιλίων από αλλοδαπό λιμένα ή σημείο. Η πρακτική εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης παραμένει αβέβαιη.

Από τα δεκατρία (13) πλοία του Ομίλου κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, ουδέν έχει ναυπηγηθεί στην Κίνα. Ωστόσο, ο Όμιλος έχει συνάψει και ενδέχεται να συνάψει στο μέλλον συμφωνίες πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and lease back) με κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ειδικότερα, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες έχουν συνάψει σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and leaseback) με την ICBC Financial Leasing Co., Ltd (για περισσότερες πληροφορίες βλ. την ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου). Επιπλέον, η CMTC ως πωλήτρια και η Εταιρεία ως αγοράστρια έχουν συνάψει Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών για τις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, οι οποίες θα παραλάβουν δυνάμει των οικείων συμβάσεων ναυπήγησης τέσσερα (4) εκ των Νέων Πλοίων, τα οποία βρίσκονται υπό ναυπήγηση στο ναυπηγείο New Times Shipbuilding Co., Ltd. στην Κίνα, ενώ ενδέχεται στο μέλλον να συνάψουν είτε απευθείας συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων με ναυπηγεία στην Κίνα είτε συμβάσεις αγοραπωλησίας μετοχών για την απόκτηση πλοιοκτητριών εταιρειών στις οποίες ανήκουν νεότευκτα ή μεταχειρισμένα πλοία κινεζικής ναυπήγησης.

Ως απάντηση στα μέτρα του USTR, στις 10.10.2025, η Κίνα ανακοίνωσε ανταποδοτικά λιμενικά τέλη, με ισχύ από τις 14.10.2025, τα οποία τυγχάνουν εφαρμογής σε πλοία που καταπλέουν σε κινεζικούς λιμένες και έχουν ναυπηγηθεί ή νηολογηθεί στις Η.Π.Α. ή ανήκουν ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από πρόσωπα συνδεδεμένα με τις Η.Π.Α. Υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα ως προς το πεδίο εφαρμογής των νέων αυτών λιμενικών τελών και τον τρόπο εφαρμογής τους.

Κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ των Η.Π.Α. και της Κίνας στις 30.10.2025, ο USTR και το Υπουργείο Μεταφορών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ανακοίνωσαν ότι ανέστειλαν την είσπραξη των προαναφερθέντων ειδικών λιμενικών τελών για ένα έτος, με ισχύ από τις 10.11.2025 έως και τις 09.11.2026. Παρά την αναβολή, παραμένει αβέβαιο αν τα μέτρα θα εφαρμοστούν, ποια θα είναι η τελική τους μορφή και σε ποιο βαθμό θα επηρεάσουν τις θαλάσσιες μεταφορές.

Περαιτέρω ανταποδοτικά μέτρα εκ μέρους της Κίνας ή άλλων κρατών θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε περαιτέρω αναταράξεις και αύξηση κόστους για τη διεθνή ναυτιλία. Πέραν των άμεσων αυξήσεων λιμενικών τελών, λοιπές ανταποδοτικές ενέργειες εκ μέρους της Κίνας ή άλλων χωρών θα μπορούσαν να επηρεάσουν έμμεσα τα έξοδα ελλιμενισμού, να διαταράξουν τα παγκόσμια πρότυπα ναυτιλίας, να οδηγήσουν σε αυξημένα λειτουργικά έξοδα, καθυστερήσεις στις διαδικασίες λιμενικού ελέγχου, ή περιορισμούς στη δυνατότητα της Εκδότριας να δρομολογεί συγκεκριμένα πλοία προς συγκεκριμένους λιμένες, ανάλογα με τη δομή ιδιοκτησίας και ελέγχου εκάστου πλοίου.

Λαμβανομένου υπόψη του δυνητικού μεγέθους των εν λόγω λιμενικών τελών και των πολλών αβεβαιοτήτων που περιβάλλουν την εφαρμογή τους, δεν είναι δυνατόν επί του παρόντος να προβλεφθεί πλήρως η τελική οικονομική επίπτωση. Ωστόσο, εάν τα ως άνω ειδικά λιμενικά τέλη των Η.Π.Α. ή της Κίνας ή παρόμοια μέτρα εφαρμοστούν, τα λιμενικά τέλη για τα πλοία του Ομίλου ή για τα πλοία που ναυλώνει ο Όμιλος, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα για ταξίδια με προορισμό αμερικανικούς ή κινεζικούς λιμένες, θα δύνανται να αυξηθούν ουσιωδώς.

Παρ' όλο που τα λιμενικά τέλη βαρύνουν κατά κανόνα τον ναυλωτή, εάν λιμενικά τέλη επιβληθούν λόγω της ιδιοκτησιακής δομής του πλοίου ή του Ομίλου ή του εκμισθωτή ή της χώρας ναυπήγησης εκάστου πλοίου, είναι πιθανό οι ναυλωτές να απαιτήσουν να αναλάβει ο Όμιλος τα λιμενικά τέλη ή άλλως να μειώσει τον συμφωνηθέντα ναύλο.

Η επέλευση οποιουδήποτε εκ των ανωτέρω θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

8. Η αναδιάρθρωση της γεωγραφίας του παγκόσμιου εμπορίου, η περιφερειοποίηση της παραγωγής και η σταδιακή αναδιοργάνωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού ενδέχεται να μεταβάλουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και να έχουν ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η εξέλιξη της αγοράς θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βασίζεται διαχρονικά στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και στη λειτουργία εκτεταμένων διεθνών αλυσίδων παραγωγής και εφοδιασμού, μέσω των οποίων πρώτες ύλες, ενδιάμεσα προϊόντα και τελικά αγαθά διακινούνται μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών. Ως εκ τούτου, σημαντικές μεταβολές στη γεωγραφική κατανομή της παραγωγής ή του διεθνούς εμπορίου ενδέχεται να επηρεάσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και τις εμπορικές διαδρομές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα πλοία που διαχειρίζεται ο Όμιλος.

Τα τελευταία έτη παρατηρείται σταδιακή αναδιάρθρωση της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς κυβερνήσεις και επιχειρήσεις επιδιώκουν τη διαφοροποίηση των εφοδιαστικών τους αλυσίδων, τη μείωση της εξάρτησης από συγκεκριμένες χώρες ή περιοχές και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των παραγωγικών τους δικτύων. Η τάση αυτή εκδηλώνεται μέσω πρακτικών όπως ο επαναπατρισμός ή η μεταφορά των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε γειτονικές ή φιλικές χώρες (reshoring, nearshoring και το friend-shoring) και η δημιουργία περιφερειακών παραγωγικών και διαμετακομιστικών κέντρων[20]. Αν και οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να δημιουργήσουν νέες εμπορικές διαδρομές και νέες ευκαιρίες για τον ναυτιλιακό κλάδο, ενδέχεται επίσης να περιορίσουν τη μέση

[20] https://www.oecd.org/en/publications/oecd-trade-policy-papers_18166873.html

απόσταση μεταφοράς εμπορευμάτων (transport distance) και, κατ' επέκταση, τη συνολική ζήτηση για θαλάσσιο μεταφορικό έργο (ton-mile demand), ιδίως εάν σημαντικό μέρος της παραγωγής μεταφερθεί πλησιέστερα στις αγορές τελικής κατανάλωσης. Η εξέλιξη αυτή θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ακόμη και στην περίπτωση που ο συνολικός όγκος του διεθνούς εμπορίου παραμείνει σταθερός.

Παράλληλα, η δημιουργία νέων περιφερειακών εμπορικών συμφωνιών, οι μεταβολές στις επενδυτικές στρατηγικές πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι πολιτικές οικονομικής ασφάλειας, οι περιορισμοί στις εξαγωγές στρατηγικών προϊόντων, καθώς και οι εξελίξεις στους τομείς της τεχνολογίας, της ενέργειας και των κρίσιμων πρώτων υλών, δύνανται να επιταχύνουν τη μεταβολή της γεωγραφικής κατανομής της παγκόσμιας παραγωγής και του διεθνούς εμπορίου. Οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις παραδοσιακές εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας, Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής, οι οποίες αποτελούν τον βασικό πυρήνα της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[21]. Επιπλέον, η αυξανόμενη περιφερειοποίηση της παραγωγής ενδέχεται να οδηγήσει σε διαφοροποίηση της ζήτησης μεταξύ μεγάλων και μικρότερων εμπορικών διαδρομών, να μεταβάλει τη σύνθεση των μεταφερόμενων φορτίων και να επηρεάσει τις επενδυτικές αποφάσεις σχετικά με τον τύπο, το μέγεθος και τη γεωγραφική ανάπτυξη του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Δεδομένου ότι δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι μεταβολές αυτές θα έχουν ουδέτερη ή θετική επίδραση στην αγορά στην οποία δραστηριοποιείται ο Όμιλος, η σταδιακή αναδιάρθρωση των παγκόσμιων αλυσίδων παραγωγής και εφοδιασμού ενδέχεται να αυξήσει τη μεταβλητότητα της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, καθώς οι ναυλωτές και οι μεγάλοι φορτωτές προσαρμόζουν τα δίκτυα μεταφοράς και τις εφοδιαστικές τους στρατηγικές στις νέες οικονομικές και γεωπολιτικές συνθήκες.

Οποιαδήποτε σημαντική μεταβολή στη γεωγραφική κατανομή της παγκόσμιας παραγωγής, στην οργάνωση των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού ή στις κύριες εμπορικές διαδρομές του διεθνούς εμπορίου θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2.2 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με τις Επιχειρηματικές Δραστηριότητες και τον Κλάδο Δραστηριότητας του Ομίλου

1. Η κερδοφορία του Ομίλου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τα επίπεδα των ναύλων χρονοναύλωσης στη διεθνή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία επηρεάζονται από μακροοικονομικούς και κλαδικούς παράγοντες εκτός του ελέγχου του Ομίλου. Η κυκλικότητα και η μεταβλητότητα αυτής της αγοράς ενδέχεται να οδηγήσουν σε σημαντικές διακυμάνσεις των ναύλων, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων, της κερδοφορίας, των ταμειακών ροών και της αξίας του στόλου του Ομίλου, καθώς και να επηρεάσουν δυσμενώς την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η διεθνής αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται διαχρονικά από έντονη κυκλικότητα και σημαντική μεταβλητότητα ως προς τα επίπεδα των ναύλων χρονοναύλωσης, τις αξίες των πλοίων και τη συνολική κερδοφορία του κλάδου. Η κερδοφορία του Ομίλου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τα επίπεδα των ναύλων που επιτυγχάνονται κατά τη σύναψη νέων συμβάσεων ναύλωσης ή την ανανέωση υφιστάμενων συμβάσεων και, συνεπώς, από τις γενικότερες συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Οι διακυμάνσεις των ναύλων προκύπτουν κυρίως από τις μεταβολές στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και από τη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά καταναλωτικών και βιομηχανικών προϊόντων που διακινούνται μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Οι παράγοντες

[21] https://www.imf.org/en/publications/weo?utm

αυτοί βρίσκονται εκτός του ελέγχου του Ομίλου και είναι ιδιαίτερα δύσκολο να προβλεφθούν ως προς τον χρόνο εμφάνισης, τη διάρκεια και την έντασή τους. Ως εκ τούτου, μία σημαντική υποχώρηση των ναύλων θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τα έσοδα, την κερδοφορία, τις ταμειακές ροές και την αγοραία αξία του στόλου του Ομίλου.

Η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται, μεταξύ άλλων, από:

- τη ζήτηση για μεταφορά ημιτελών και τελικών καταναλωτικών και βιομηχανικών προϊόντων μέσω εμπορευματοκιβωτίων,
- τις μεταβολές της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και της καταναλωτικής δαπάνης,
- τη γεωγραφική κατανομή της παραγωγής και των βιομηχανικών εγκαταστάσεων,
- τη γεωγραφική κατανομή των αγορών κατανάλωσης,
- την εξέλιξη της παγκοσμιοποίησης ή της περιφερειοποίησης της παραγωγής και των αλυσίδων εφοδιασμού,
- τις παγκόσμιες και περιφερειακές οικονομικές και γεωπολιτικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων ενόπλων συγκρούσεων, τρομοκρατικών ενεργειών, κυρώσεων, εμπορικό αποκλεισμό (εμπάργκο), απεργιών, δασμών και εμπορικών αντιπαραθέσεων,
- ενδεχόμενες επιδημίες ή άλλες κρίσεις δημόσιας υγείας,
- φυσικές καταστροφές ή άλλες διαταραχές του διεθνούς εμπορίου,
- μεταβολές στις θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές και στα πρότυπα μεταφοράς φορτίων,
- περιβαλλοντικές και λοιπές κανονιστικές εξελίξεις,
- τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών και
- τις καιρικές συνθήκες.

Αντίστοιχα, η προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται, μεταξύ άλλων, από:

- τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης,
- τις τιμές του χάλυβα και άλλων πρώτων υλών,
- τον αριθμό των παραγγελιών και των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων, καθώς και τυχόν καθυστερήσεις στις παραδόσεις,
- το κόστος κατασκευής νέων πλοίων και τον χρόνο ολοκλήρωσής τους,
- τη δυναμικότητα των ναυπηγείων,
- τη συμφόρηση σε λιμένες και διώρυγες,
- τις τιμές διάλυσης πλοίων και τον ρυθμό απόσυρσης του υφιστάμενου στόλου,
- τις ταχύτητες λειτουργίας των πλοίων (slow steaming),
- το κόστος καυσίμων και τα λοιπά λειτουργικά έξοδα,
- ναυτικά ατυχήματα ή απώλειες πλοίων,
- την ενεργειακή απόδοση και το ηλικιακό προφίλ του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων,

- τον αριθμό των πλοίων που βρίσκονται εκτός αγοράς λόγω δεξαμενισμού, επισκευών ή άλλων λόγων,
- τους περιβαλλοντικούς και λοιπούς κανονισμούς που διέπουν τη διεθνή ναυτιλία και
- την επιβολή διεθνών κυρώσεων ή άλλων περιοριστικών μέτρων.

Ο Όμιλος δεν είναι σε θέση να προβλέψει με ακρίβεια τον χρόνο, τη διάρκεια ή την ένταση των μεταβολών που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η ικανότητα του Ομίλου να διατηρεί ναυλωμένα τα πλοία του ή να συνάπτει νέες ναυλώσεις με το πέρας των εκάστοτε τρεχουσών ναυλώσεων εξαρτάται άμεσα από τις συνθήκες που επικρατούν στη ναυλαγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε αυτές τις χρονικές συγκυρίες. Παρά το γεγονός ότι ο Όμιλος διατηρεί μακροπρόθεσμες ναυλώσεις (μεσοσταθμική εναπομένουσα διάρκεια για το σύνολο των πλοίων του στόλου, περιλαμβανομένων των Νέων Πλοίων 9,4 έτη κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου) για την πλειοψηφία των πλοίων που διαχειρίζεται, τυχόν ύφεση της αγοράς κατά το πέρας της ναύλωσης σημαντικού αριθμού πλοίων του Ομίλου ενδέχεται να υποχρεώσει τον Όμιλο να συνάψει ναυλώσεις με μειωμένο ή μη επικερδή ναύλο ή ακόμη και να τον οδηγήσει στην αδυναμία ναύλωσης σημαντικού αριθμού πλοίων ή ακόμη και στην πώληση τυχόν ανενεργών πλοίων για τα οποία δεν έχει εξασφαλίσει καθόλου ναύλο λόγω της επέλευσης της ύφεσης.

Σύμφωνα με την Ανασκόπηση των Θαλάσσιων Μεταφορών 2025 (2025 Review of maritime transport) της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 2,2% το 2024, ενώ για το 2025 εκτιμάται επιβράδυνση της αύξησης σε μόλις 0,5%[22], αντανακλώντας την επίδραση της γεωπολιτικής αβεβαιότητας, των μεταβολών στις εμπορικές πολιτικές, των υψηλών επιτοκίων και της ασθενέστερης οικονομικής δραστηριότητας σε βασικές οικονομίες. Αντίστοιχα, στο παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων εκτιμάται αύξηση κατά περίπου 1,4% το 2025, ενώ για την περίοδο 2026–2030 προβλέπεται μέση ετήσια αύξηση περίπου 2,3%, σημαντικά χαμηλότερη από τους ιστορικούς ρυθμούς ανάπτυξης του κλάδου. Παράλληλα, οι συνεχιζόμενες γεωπολιτικές εντάσεις, η αναδιάρθρωση των παγκόσμιων εμπορικών διαδρομών και οι διαταραχές στις αλυσίδες εφοδιασμού έχουν αυξήσει σημαντικά τις αποστάσεις μεταφοράς, τη μεταβλητότητα των ναύλων και το λειτουργικό κόστος της ναυτιλίας[23].

Επιπλέον, σύμφωνα με δημόσιες εκτιμήσεις της αγοράς, το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραμένει σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, γεγονός που ενδέχεται να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας κατά τα προσεχή έτη. Εφόσον η αύξηση αυτή δεν συνοδευθεί από αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ή εφόσον αποκατασταθεί πλήρως η ομαλή λειτουργία βασικών θαλάσσιων διαδρόμων, όπως η Διώρυγα του Σουέζ, ενδέχεται να ασκηθούν καθοδικές πιέσεις στα επίπεδα των ναύλων και στις αξίες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων[24].

Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε σημαντική επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, υποχώρηση των ναύλων χρονοναύλωσης, υπερπροσφορά χωρητικότητας ή αδυναμία επαναναύλωσης των πλοίων του Ομίλου με οικονομικά αποδεκτούς όρους θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2. Η λειτουργία ποντοπόρων πλοίων ενέχει σημαντικούς επιχειρησιακούς κινδύνους, οι οποίοι ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια εσόδων, αύξηση του λειτουργικού κόστους, ζημίες στον στόλο, περιβαλλοντική ευθύνη ή δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη και στη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της

[22] Τα εν λόγω στοιχεία θα επικαιροποιηθούν βάσει νεότερης διαθέσιμης έκθεσης έως την έγκριση του ΕΔ.
[23] https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025?utm
[24] https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport?utm

Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η δραστηριότητα του Ομίλου συνίσταται στη διαχείριση ποντοπόρων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η λειτουργία των οποίων ενέχει εγγενείς κινδύνους που δεν μπορούν να εξαλειφθούν πλήρως, ακόμη και με την εφαρμογή ολοκληρωμένων συστημάτων ασφαλείας, προληπτικής συντήρησης και διαχείρισης κινδύνων.

Οι κίνδυνοι αυτοί περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- ναυτικά ατυχήματα, προσάραξη, βύθιση, σύγκρουση, πυρκαγιά ή έκρηξη,
- απώλεια ή ζημία φορτίου ή άλλης περιουσίας,
- θαλάσσια ρύπανση ή άλλα περιβαλλοντικά περιστατικά,
- πειρατεία, τρομοκρατικές ενέργειες, δόλιες πράξεις, ή ένοπλες επιθέσεις κατά εμπορικών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων επιθέσεων σε περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως η Ερυθρά Θάλασσα, ο Κόλπος του Άντεν, ο Περσικός Κόλπος και η Αραβική Θάλασσα,
- κυβερνοεπιθέσεις ή παρεμβολές σε συστήματα πλοήγησης και επικοινωνιών (συμπεριλαμβανομένων περιστατικών GPS spoofing ή jamming), οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων,
- μηχανικές βλάβες, αστοχίες εξοπλισμού ή ανθρώπινα λάθη,
- διακοπή της επιχειρησιακής δραστηριότητας λόγω πολέμου, τρομοκρατίας, επιδημιών, μέτρων καραντίνας, κυβερνητικών αποφάσεων, λιμενικών περιορισμών ή άλλων γεγονότων ανωτέρας βίας,
- δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή ακραία καιρικά φαινόμενα, η συχνότητα και η ένταση των οποίων ενδέχεται να αυξηθούν λόγω της κλιματικής αλλαγής, και
- απεργίες, εργατικές κινητοποιήσεις ή άλλα ζητήματα που αφορούν τα πληρώματα ή το προσωπικό τρίτων παρόχων υπηρεσιών.

Η επέλευση ενός ή περισσότερων από τα ανωτέρω περιστατικά θα μπορούσε να προκαλέσει θανάτους ή τραυματισμούς μελών πληρώματος ή τρίτων, απώλεια ή ζημία πλοίων και φορτίων, περιβαλλοντική ρύπανση, καθυστερήσεις στην εκτέλεση των ναυλώσεων, διακοπή της επιχειρησιακής δραστηριότητας, απώλεια εσόδων, πρόωρη καταγγελία συμβάσεων ναύλωσης, επιβολή διοικητικών ή ποινικών κυρώσεων, πρόστιμα, αξιώσεις αποζημίωσης, δικαστικές διαμάχες, καθώς και αύξηση του ασφαλιστικού και λειτουργικού κόστους.

Ο Όμιλος διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη για τους συνήθεις κινδύνους του ναυτιλιακού κλάδου, συμπεριλαμβανομένης ασφάλισης κύτους και μηχανών, ασφάλισης πολεμικών κινδύνων και ασφάλισης αστικής ευθύνης μέσω αλληλασφαλιστικών οργανισμών (P&I), σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της διεθνούς ναυτιλίας (βλ. σχετικά ενότητα 4.2.4.3. «Ασφαλιστική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου). Ωστόσο, η ασφαλιστική κάλυψη ενδέχεται να υπόκειται σε εξαιρέσεις, όρια αποζημίωσης ή απαλλαγές, ενώ ορισμένοι κίνδυνοι ενδέχεται να μην είναι ασφαλίσιμοι ή να καταστούν ασφαλίσιμοι μόνο με σημαντικά αυξημένο κόστος. Επιπλέον, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα ποσά που τυχόν εισπραχθούν από ασφαλιστικές αποζημιώσεις θα επαρκούν για την πλήρη κάλυψη όλων των ζημιών ή των οικονομικών συνεπειών ενός περιστατικού.

Περαιτέρω, οποιοδήποτε σοβαρό ναυτικό ατύχημα ή περιβαλλοντικό περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται πλοία που διαχειρίζεται ο Όμιλος θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τη φήμη του ως αξιόπιστου και ασφαλούς διαχειριστή πλοίων, να δυσχεράνει τη σύναψη νέων συμβάσεων με υφιστάμενους ή δυνητικούς ναυλωτές και να επηρεάσει δυσμενώς τις εμπορικές του σχέσεις.

Ο Όμιλος εφαρμόζει ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας, ποιότητας, περιβάλλοντος και διαχείρισης κινδύνων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Κώδικα ISM), καθώς και τις λοιπές εφαρμοστέες διεθνείς και εθνικές κανονιστικές απαιτήσεις, ενώ συνεργάζεται με

αναγνωρισμένους ασφαλιστικούς οργανισμούς και παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης κινδύνων. Επιπλέον, εφαρμόζει διαδικασίες προληπτικής συντήρησης, εκπαίδευσης των πληρωμάτων, διαχείρισης επιχειρησιακής συνέχειας και προστασίας των πληροφοριακών συστημάτων και των συστημάτων πλοήγησης, με στόχο τον περιορισμό των επιχειρησιακών κινδύνων και τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας του στόλου, ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα μέτρα αυτά θα αποτρέψουν την επέλευση όλων των ανωτέρω κινδύνων ή ότι θα περιορίσουν πλήρως τις οικονομικές ή επιχειρησιακές συνέπειες ενός σοβαρού περιστατικού.

Η επέλευση οποιουδήποτε από τους ανωτέρω κινδύνους θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους της.

3. Η σημαντική αύξηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, λόγω των αυξημένων παραδόσεων νεότευκτων πλοίων και της ενδεχόμενης πλήρους αποκατάστασης της λειτουργίας βασικών θαλάσσιων εμπορικών διαδρόμων, ενδέχεται να οδηγήσει σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και υποχώρηση των ναύλων, επιδρώντας αρνητικά στη χρηματοοικονομική θέση και τα αποτελέσματα του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται σήμερα σε φάση σημαντικής ανανέωσης και επέκτασης του παγκόσμιου στόλου, καθώς μεγάλος αριθμός νέων πλοίων βρίσκεται υπό ναυπήγηση ή παραδίδεται σταδιακά στους πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με δημόσια διαθέσιμες εκτιμήσεις της αγοράς, το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών για τα πλοία αυτού του τύπου παραμένει σε ιστορικά υψηλά επίπεδα ως ποσοστό της υφιστάμενης χωρητικότητας, αντανακλώντας το αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον που αναπτύχθηκε κατά την περίοδο των ιδιαίτερα υψηλών ναύλων των ετών 2021–2023[25].

Η παράδοση του σημαντικού αυτού αριθμού νεότευκτων πλοίων ενδέχεται να αυξήσει ουσιωδώς τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της αγοράς. Εάν η αύξηση της προσφοράς δεν συνοδευθεί από αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, είναι πιθανό να δημιουργηθεί υπερπροσφορά χωρητικότητας, γεγονός που θα μπορούσε να ασκήσει σημαντικές πιέσεις στα επίπεδα των ναύλων χρονοναύλωσης και στις αγοραίες αξίες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Ο κίνδυνος αυτός ενδέχεται να ενταθεί σε περίπτωση πλήρους αποκατάστασης της ναυσιπλοΐας μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και της Ερυθράς Θάλασσας. Η επιστροφή των πλοίων στις συντομότερες εμπορικές διαδρομές θα μειώσει σημαντικά τους χρόνους ταξιδιού και θα αυξήσει την πραγματικά διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ακόμη και χωρίς την προσθήκη νέων πλοίων στην αγορά. Παράλληλα, η βελτίωση της λειτουργίας των μεγάλων λιμένων, η μείωση της συμφόρησης σε τερματικούς σταθμούς και η ομαλοποίηση των διεθνών αλυσίδων εφοδιασμού ενδέχεται να αυξήσουν περαιτέρω την αποτελεσματική προσφορά χωρητικότητας, ασκώντας πρόσθετες πιέσεις στους ναύλους.

Εφόσον οι συνθήκες αυτές οδηγήσουν σε παρατεταμένη περίοδο υπερπροσφοράς, ο Όμιλος ενδέχεται, κατά τη λήξη υφιστάμενων συμβάσεων χρονοναύλωσης, να υποχρεωθεί να επαναναυλώσει τα πλοία του με σημαντικά χαμηλότερους ναύλους ή να αντιμετωπίσει μεγαλύτερες περιόδους αδράνειας ορισμένων πλοίων. Επιπλέον, η υποχώρηση των αγοραίων αξιών των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά την αξία του στόλου, τη δυνατότητα άντλησης χρηματοδότησης και τη συμμόρφωση με χρηματοοικονομικούς όρους δανειακών συμβάσεων.

Οποιαδήποτε σημαντική αύξηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή δημιουργία παρατεταμένης υπερπροσφοράς χωρητικότητας θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα

[25] https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025?utm_

λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

4. Ενδεχόμενη αύξηση των βραχυπρόθεσμων ή spot συμφωνιών ναύλωσης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περί το χρόνο παράδοσης επιπρόσθετων νεότευκτων πλοίων (πλην των Νέων Πλοίων για τα οποία έχουν ήδη συναφθεί συμβάσεις χρονοναύλωσης) ή περί τη λήξη υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων ενδέχεται να οδηγήσει την Εταιρεία σε δυσχέρεια ή αδυναμία σύναψης μακροπρόθεσμων ναυλώσεων προκαθορισμένου ναύλου, γεγονός που θα μπορούσε ενδεχομένως να επιφέρει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η βασική στρατηγική της Εταιρείας για τα πλοία του στόλου της είναι η σύναψη μακροπρόθεσμων ναυλώσεων με προκαθορισμένη χρονοναύλωση. Ο στόλος κατά την ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου αποτελείται από δεκατρία (13) πλοία και αναμένεται να περιλαμβάνει είκοσι τρία (23) Νέα Πλοία (τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία και τα υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες). Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, το συνολικό ποσό που αναμένεται να πληρωθεί για την απόκτηση των Νέων Πλοίων δυνάμει των σχετικών συμβάσεων ναυπήγησης και των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών ανέρχεται σε περίπου US$1,8 δισ. Ο Όμιλος της Εκδότριας αναμένεται να προβεί σε μερική χρηματοδότηση των Νέων Πλοίων, μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Όμιλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου.

Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, τα συνολικά ελάχιστα προβλεπόμενα έσοδα από συναφθείσες χρονοναυλώσεις για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$3,9 δισ.[26], ενώ τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων εσόδων σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων προαίρεσης από τους ναυλωτές για την παράταση της διάρκειας των υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$4,9 δισ.[23] Η μεσοσταθμική εναπομένουσα διάρκεια των χρονοναυλώσεων για τα υφιστάμενα και τα Νέα Πλοία του στόλου της Εταιρείας ανέρχεται σε 9,4 έτη με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, παρέχοντας ορατότητα εσόδων με συμβατική κάλυψη του συνόλου του ως άνω στόλου της Εταιρείας έως το 2034 και με διαδοχικές λήξεις της διάρκειας ισχύος των οικείων ναυλοσυμφώνων μεταξύ 2035 και 2038.

Ωστόσο, όσο καθίστανται διαθέσιμα ολοένα και περισσότερα πλοία για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων για συμφωνίες ναύλωσης είτε στην spot αγορά είτε με βραχυπρόθεσμη διάρκεια, ενδέχεται η Εκδότρια να μην είναι σε θέση να συνάψει ικανοποιητικά ναυλοσύμφωνα μακροπρόθεσμης διάρκειας με σταθερό ναύλο για τα πλοία της (επιπρόσθετα νεότευκτα/υπό ναυπήγηση ή υφιστάμενα μετά τη λήξη των ναυλοσυμφώνων) εξαιτίας της αυξημένης προσφοράς πλοίων και πιθανώς των χαμηλότερων τιμών ναύλων στη βραχυπρόθεσμη και στη spot αγορά. Τυχόν τάση αύξησης των συμφωνιών ναύλωσης στη βραχυπρόθεσμη ή/και στη spot αγορά κατά τη λήξη με οποιονδήποτε τρόπο των συμβάσεων ναύλωσης των πλοίων του Ομίλου ή περί το χρόνο παράδοσης επιπρόσθετων νεότευκτων πλοίων (πλην των Νέων Πλοίων για τα οποία έχουν ήδη συναφθεί συμβάσεις χρονοναύλωσης) ενδέχεται να υποχρεώσει την Εταιρεία να συνάψει ναυλώσεις με βάση τις μεταβαλλόμενες τιμές της συγκεκριμένης αγοράς, να εγκαταλείψει τις ναυλώσεις μακροπρόθεσμης διάρκειας με προκαθορισμένο ναύλο, ή να ναυλώσει τα πλοία της στη spot αγορά. Εάν ο Όμιλος υποχρεωθεί να συνάπτει ναυλοσύμφωνα με μικρή διάρκεια, οι ταμειακές του ροές θα καταστούν αβέβαιες και ασταθείς μακροπρόθεσμα, δεδομένης της έντονης μεταβλητότητας και αβεβαιότητας των τιμών των ναύλων, οι οποίες καθιστούν τα έσοδα λιγότερο

[26] Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

προβλέψιμα, και ενδέχεται να αυξηθούν οι ανάγκες της Εκδότριας για κεφάλαιο κίνησης.

Ενδεχόμενη επέλευση τέτοιων γεγονότων θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση των ταμειακών ροών της Εκδότριας, εξέλιξη που είναι ιδιαιτέρως δυσμενής ειδικά σε περιόδους κατά τις οποίες η αγοραία αξία των πλοίων της Εκδότριας βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα ή η Εκδότρια δεν διαθέτει επαρκή κεφάλαια για να καλύψει το κόστος της χρηματοδότησης των πλοίων της, και κατ' επέκταση να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς την επιχειρηματική δραστηριότητα, τα έσοδα, τα αποτελέσματα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου και, κατά τούτο, την ικανότητα της Εκδότριας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2.3 Κίνδυνοι που Αφορούν τη Δραστηριότητα της Εκδότριας

1. Καθυστερήσεις στην παράδοση των Νέων Πλοίων του Ομίλου, υπερβάσεις του προϋπολογισμού του επενδυτικού προγράμματος ή αδυναμία ολοκλήρωσής του σύμφωνα με τον προβλεπόμενο σχεδιασμό ενδέχεται να επηρεάσουν ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η αναπτυξιακή στρατηγική του Ομίλου βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στην επιτυχή ολοκλήρωση του υφιστάμενου επενδυτικού προγράμματος σε σχέση με τα είκοσι τρία (23) Νέα Πλοία, τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία και τα τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, οι μετοχές των οποίων θα μεταβιβαστούν στην Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών). Εκ των Νέων Πλοίων, δέκα (10) είναι πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG). Οι παραδόσεις των Νέων Πλοίων προβλέπεται να πραγματοποιηθούν σταδιακά από το τέταρτο τρίμηνο του 2026 έως και το τέταρτο τρίμηνο του 2028, ενώ μετά την παράδοση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων στις Θυγατρικές της Εταιρείας και τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών στην Εταιρεία, ο συνολικός στόλος του Ομίλου θα ανέρχεται σε τριάντα έξι (36) πλοία.

Η επιτυχής υλοποίηση του επενδυτικού αυτού προγράμματος αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επίτευξη του επιχειρηματικού σχεδίου του Ομίλου, δεδομένου ότι συνεπάγεται σημαντική αύξηση της μεταφορικής του ικανότητας, του συμβασιοποιημένου κύκλου εργασιών και των μελλοντικών ταμειακών ροών. Επιπλέον, όλα τα Νέα Πλοία, περιλαμβανομένων των τεσσάρων (4) πλοίων που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, έχουν ήδη εξασφαλισμένες μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης με διεθνώς αναγνωρισμένους ναυλωτές, γεγονός που καθιστά κρίσιμη την έγκαιρη παράδοσή τους.

Ενδεχόμενες καθυστερήσεις στις παραδόσεις των πλοίων ή στην ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος θα μπορούσαν να προκύψουν, μεταξύ άλλων, λόγω τεχνικών προβλημάτων, καθυστερήσεων στην προμήθεια εξοπλισμού ή πρώτων υλών, εργατικών κινητοποιήσεων, περιορισμένης παραγωγικής δυναμικότητας των ναυπηγείων, οικονομικών δυσχερειών αντισυμβαλλομένων, διεθνών κυρώσεων, γεωπολιτικών εξελίξεων, μεταβολών του κανονιστικού πλαισίου, φυσικών καταστροφών ή άλλων γεγονότων ανωτέρας βίας.

Παράλληλα, η ολοκλήρωση του προγράμματος συνεπάγεται σημαντικές χρηματοδοτικές ανάγκες. Ο Όμιλος αναμένει ότι το υπολειπόμενο κόστος του ναυπηγικού και αγοραστικού προγράμματος θα καλυφθεί μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου. Τυχόν αδυναμία εξασφάλισης της απαιτούμενης χρηματοδότησης, καθυστερήσεις στις εκταμιεύσεις των χρηματοδοτήσεων ή αύξηση του κόστους ναυπήγησης ή υπέρβαση του προϋπολογισμού θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος.

Επιπλέον, η συγκέντρωση ιδιαίτερα μεγάλου αριθμού παραδόσεων κατά τα έτη 2027 και 2028 αυξάνει τον επιχειρησιακό κίνδυνο του Ομίλου, καθώς τυχόν καθυστερήσεις ενδέχεται να οδηγήσουν σε μετατόπιση σημαντικού μέρους των αναμενόμενων εσόδων, σε καθυστέρηση έναρξης υφιστάμενων συμβάσεων

χρονοναύλωσης, σε καταβολή αποζημιώσεων προς ναυλωτές ή ακόμη και σε καταγγελία σχετικών συμβάσεων, εφόσον συντρέχουν οι προβλεπόμενες συμβατικές προϋποθέσεις.

Παρότι ο Όμιλος παρακολουθεί συστηματικά την πρόοδο του επενδυτικού προγράμματος, συνεργάζεται με ναυπηγεία διεθνούς κύρους, εφαρμόζει διαδικασίες τεχνικής επίβλεψης και έχει εξασφαλίσει σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης και της εμπορικής εκμετάλλευσης των Νέων Πλοίων, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι το πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί σύμφωνα με το υφιστάμενο χρονοδιάγραμμα και τον προϋπολογισμό ή ότι δεν θα προκύψουν γεγονότα που θα επηρεάσουν αρνητικά την έγκαιρη παράδοση των πλοίων.

Οποιαδήποτε σημαντική καθυστέρηση, ακύρωση ή ουσιώδης μεταβολή του προγράμματος ναυπήγησης ή της σχετικής χρηματοδότησης θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2. Ο Όμιλος εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών και λοιπών αντισυμβαλλομένων για τη δημιουργία των λειτουργικών του ταμειακών ροών. Τυχόν αδυναμία ή απροθυμία εκ μέρους τους να εκπληρώσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σημαντική επιδείνωση της χρηματοοικονομικής τους κατάστασης θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τη χρηματοοικονομική θέση και τις ταμειακές ροές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Ο Όμιλος εξαρτάται από περιορισμένο αριθμό πελατών (ναυλωτών) για το σύνολο σχεδόν των εσόδων του.

Τα έσοδα του Ομίλου προέρχονται κυρίως από συμβάσεις χρονοναύλωσης που έχει συνάψει με διεθνείς εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (liner operators). Ως εκ τούτου, η οικονομική απόδοση του Ομίλου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την ικανότητα και την προθυμία των ναυλωτών να εκπληρώνουν εμπρόθεσμα τις οικονομικές και λοιπές συμβατικές τους υποχρεώσεις.

Ο Όμιλος, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, διαθέτει σημαντικό συμβασιοποιημένο ανεκτέλεστο υπόλοιπο εσόδων, το οποίο εκτείνεται σε μεγάλο χρονικό ορίζοντα (σε μεσοσταθμικό όρο 9,4 έτη), ενώ σημαντικό μέρος του στόλου του, συμπεριλαμβανομένων των Νέων Πλοίων έχει ναυλωθεί μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων χρονοναύλωσης με περιορισμένο αριθμό διεθνών ναυλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται κυρίως εταιρείες όπως η CMA CGM S.A. («CMA CGM») και η Feedertech PTE Ltd., Singapore («Unifeeder») (κατά ποσοστό 74,8% και 24,9%, αντιστοίχως, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου). Δεδομένου ότι οι ναύλοι που καταβάλουν οι εν λόγω ναυλωτές στην Εταιρεία ενδέχεται κατά καιρούς, λόγω της κυκλικότητας των σχετικών ναυτιλιακών αγορών, να υπερβαίνουν σημαντικά τους ναύλους που επικρατούν στην αγορά, δεν μπορεί να αποκλειστεί η αθέτηση των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τη συμφωνία ναύλωσης εκ μέρους οποιουδήποτε από αυτούς τους ναυλωτές.

Οι ναυλωτές αυτοί ενδέχεται να μην είναι σε θέση ή να είναι απρόθυμοι να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, εάν, μεταξύ άλλων:

- Τελούν σε αδυναμία ή απροθυμία να καταβάλουν εμπρόθεσμα τους συμφωνηθέντες ναύλους.
- Αντιμετώπισαν ή εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν χρηματοοικονομικές δυσχέρειες, περιλαμβανομένης της πτώχευσης, αναδιάρθρωσης ή αθέτησης των υποχρεώσεών τους.
- Τελούν σε οικονομική αδυναμία ή αδυναμία επικερδούς εκμετάλλευσης των πλοίων.
- Έχουν εμπλακεί σε διενέξεις με την Εταιρεία.
- Επιδιώκουν επαναδιαπραγμάτευση των όρων των ναυλώσεων λόγω των επικρατουσών οικονομικών συνθηκών ή συνθηκών της αγοράς.
- Έχουν ασκήσει δικαιώματα καταγγελίας εκ ναυλοσυμφώνων λόγω μη συμμόρφωσης της Εταιρείας με

τους όρους των ναυλώσεων, απώλειας ή ολοσχερούς ζημίας πλοίου, σοβαρών ελλείψεων στο πλοίο ή παρατεταμένης μη διαθεσιμότητας του πλοίου.

- Έχει ανακύψει γεγονός ανωτέρας βίας με παρατεταμένη διάρκεια, όπως πόλεμος ή πολιτική αναταραχή.
- Έχουν ασκήσει δικαιώματα καταγγελίας εκ ναυλοσυμφώνων λόγω μη συμμόρφωσης της Εταιρείας με τα κριτήρια ασφάλειας και κανονιστικής συμμόρφωσης των ναυλωτών ή με τους κανονισμούς σχετικών ναυτιλιακών οργανισμών.

Ο Όμιλος αξιολογεί συστηματικά την πιστοληπτική ικανότητα των αντισυμβαλλομένων του, επιδιώκει συνεργασία με διεθνώς αναγνωρισμένους ναυλωτές και παρακολουθεί σε συνεχή βάση την οικονομική τους κατάσταση. Ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα μέτρα αυτά θα αποτρέψουν την επέλευση περιστατικών αθέτησης υποχρεώσεων ή ότι ο Όμιλος δεν θα υποστεί ζημίες λόγω αδυναμίας εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων από τους αντισυμβαλλομένους του.

Σε περίπτωση που η Εταιρεία απωλέσει οποιαδήποτε από τις ανωτέρω επωφελείς για αυτήν ναυλώσεις πριν από τη λήξη τους, θα υποχρεωθεί να επαναναυλώσει τα πλοία με τους ναύλους που θα επικρατούν εκείνη τη χρονική στιγμή στην αγορά, οι οποίοι ενδέχεται να είναι σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτούς που είχαν συμφωνηθεί στις εν λόγω ναυλώσεις. Ακόμη και όταν οι ναυλώσεις των πλοίων της Εταιρείας λήγουν κανονικά, ενδέχεται να αναγκαστεί η Εταιρεία να επαναναυλώσει τα πλοία του στόλου της με μειωμένους ή και μη κερδοφόρους ναύλους ή να μην μπορέσει να τα επαναναυλώσει καθόλου, με επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική της κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας.

Επιπλέον, πολλοί ναυλωτές με τους οποίους συνάπτει ναυλοσύμφωνα η Εταιρεία έχουν υψηλό επίπεδο μόχλευσης. Κατά το παρελθόν, η χρηματοοικονομική κατάσταση και η ικανότητα κάποιων ναυλωτών να καταβάλλουν τους συμφωνημένους ναύλους έχει επηρεαστεί αρνητικά από συνδυασμό παραγόντων, όπως μεταξύ άλλων η περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, η μεταβλητότητα των χρηματοπιστωτικών αγορών, η υπερπροσφορά όσον αφορά στη χωρητικότητα των πλοίων, ο αυξημένος ανταγωνισμός, η υποχώρηση του διεθνούς εμπορίου και το χαμηλό επίπεδο των ναύλων. Επίσης, ορισμένοι ναυλωτές είναι ιδιωτικές εταιρείες και ως εκ τούτου η Εταιρεία ενδέχεται να έχει περιορισμένη πρόσβαση στις οικονομικές τους καταστάσεις, γεγονός που μπορεί να περιορίζει την πληροφόρηση σχετικά με τη χρηματοοικονομική τους ευρωστία και την ικανότητά τους να ανταποκριθούν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Η αδυναμία ή η απροθυμία ενός ή περισσότερων βασικών ναυλωτών ή λοιπών σημαντικών αντισυμβαλλομένων να εκπληρώσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Εάν κάποιος ναυλωτής αθετήσει τις υποχρεώσεις εκ σύμβασης χρονοναύλωσης (time charter) για οποιονδήποτε λόγο, η Εταιρεία ενδέχεται να μην μπορεί να συνάψει σύμβαση ναύλωσης για το συγκεκριμένο πλοίο με παρόμοιους ή ανταγωνιστικούς όρους, ή ακόμη και καθόλου. Επιπλέον, για όσο διάστημα το πλοίο παραμένει ανενεργό πριν εξασφαλιστεί νέα ναύλωση, η Εταιρεία θα εξακολουθήσει να επιβαρύνεται με τα λειτουργικά έξοδα, τα έξοδα εξυπηρέτησης χρέους και επάνδρωσης, συντήρησης και ασφάλισης, ενώ παράλληλα δεν θα λαμβάνει έσοδα από το πλοίο αυτό.

Η απώλεια ναυλωτών ή η μείωση των εσόδων από συμβάσεις ναύλωσης, θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

3. Η ταχεία ανάπτυξη του στόλου και των δραστηριοτήτων του Ομίλου ενδέχεται να αυξήσει την πολυπλοκότητα της λειτουργίας του και, εάν δεν τη διαχειριστεί αποτελεσματικά, θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την επιχειρησιακή του αποτελεσματικότητα, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τη χρηματοοικονομική

θέση και τις ταμειακές του ροές, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Ο Όμιλος βρίσκεται σε φάση ιδιαίτερα έντονης ανάπτυξης, η οποία βασίζεται στην ενσωμάτωση σημαντικού αριθμού νεότευκτων πλοίων στον στόλο του κατά την περίοδο 2026–2028. Με την ολοκλήρωση του υφιστάμενου ναυπηγικού προγράμματος, ο στόλος του Ομίλου αναμένεται να αυξηθεί από δεκατρία (13) σε τριάντα έξι (36) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που συνεπάγεται σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, των απαιτήσεων διαχείρισης και της οργανωτικής πολυπλοκότητας του Ομίλου.

Η επιτυχής διαχείριση της ανάπτυξης αυτής προϋποθέτει, μεταξύ άλλων:

- την έγκαιρη και αποτελεσματική ενσωμάτωση των νέων πλοίων στον στόλο,
- την ανάπτυξη των τεχνικών, επιχειρησιακών και διοικητικών λειτουργιών του Ομίλου,
- την προσέλκυση, εκπαίδευση και διατήρηση επαρκούς αριθμού εξειδικευμένων στελεχών ξηράς και πληρωμάτων,
- την αποτελεσματική διαχείριση των σχέσεων με ναυπηγεία, ναυλωτές, χρηματοδότες, ασφαλιστικούς οργανισμούς και λοιπούς στρατηγικούς συνεργάτες,
- τη διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας, ποιότητας και κανονιστικής συμμόρφωσης,
- την αποτελεσματική διαχείριση της αυξημένης χρηματοοικονομικής μόχλευσης και των αναγκών ρευστότητας που συνδέονται με το επενδυτικό πρόγραμμα και
- τη διατήρηση αποτελεσματικών συστημάτων εσωτερικού ελέγχου, διαχείρισης κινδύνων, κυβερνοασφάλειας και επιχειρησιακής συνέχειας.

Η ταχεία αύξηση του στόλου ενδέχεται να ασκήσει σημαντικές πιέσεις στις οργανωτικές δομές και στις επιχειρησιακές διαδικασίες του Ομίλου και της εταιρείας Capital Containers Ship Management, η οποία βάσει της Σύμβασης Διαχείρισης (βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου) παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης στον Όμιλο. Εάν οι διαθέσιμοι ανθρώπινοι, τεχνικοί ή χρηματοοικονομικοί πόροι δεν αναπτυχθούν με ρυθμό αντίστοιχο της επέκτασης του στόλου, ενδέχεται να παρουσιαστούν δυσχέρειες στη διαχείριση των πλοίων, στην παρακολούθηση της τεχνικής τους κατάστασης, στην εξυπηρέτηση των ναυλωτών ή στη συμμόρφωση με τις ολοένα αυξανόμενες κανονιστικές απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας. Παράλληλα, η επιτυχία του επενδυτικού προγράμματος εξαρτάται από την ικανότητα του Ομίλου να διατηρήσει και να επεκτείνει τις εμπορικές του σχέσεις με υφιστάμενους και νέους ναυλωτές, να εξασφαλίζει την απαιτούμενη χρηματοδότηση, να διαχειρίζεται αποτελεσματικά το αυξημένο επίπεδο δανεισμού και να επιτυγχάνει τις αναμενόμενες λειτουργικές συνέργειες και οικονομίες κλίμακας.

Παρότι ο Όμιλος διαθέτει μακρά εμπειρία στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οργανωμένη διοικητική δομή και συνεργάζεται με εξειδικευμένους τεχνικούς και εμπορικούς διαχειριστές, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι η ιδιαίτερα ταχεία ανάπτυξη του στόλου θα ολοκληρωθεί χωρίς επιχειρησιακές δυσχέρειες, πρόσθετο κόστος ή καθυστερήσεις ή ότι θα επιτευχθούν πλήρως τα αναμενόμενα οικονομικά και λειτουργικά οφέλη του επενδυτικού προγράμματος.

Τυχόν αδυναμία του Ομίλου να διαχειριστεί αποτελεσματικά τη σημαντική επέκταση του στόλου και των δραστηριοτήτων του, θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

4. Η Εταιρεία ενδέχεται να μην επιτύχει τα αναμενόμενα οφέλη από την απόκτηση των Νέων Πλοίων και τυχόν αδυναμία της Εταιρείας να εκμεταλλεύεται τα πλοία της επικερδώς, ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τα

αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και την οικονομική κατάσταση του Ομίλου και κατά συνέπεια να επηρεάσει και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η Εταιρεία πραγματοποιεί εκτενές ναυπηγικό πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει τα Νέα Πλοία, εκ των οποίων δέκα (10) είναι πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), τα οποία έχουν σχεδιαστεί ώστε να ανταποκρίνονται αποτελεσματικότερα στις υφιστάμενες περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Ωστόσο, τα πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG) συνεπάγονται υψηλότερες κεφαλαιουχικές δαπάνες και πρόσθετο κόστος λειτουργίας και συντήρησης σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία, καθώς η ασφαλής λειτουργία τους απαιτεί προσωπικό με εξειδικευμένη εκπαίδευση, πρόσθετες πιστοποιήσεις και εμπειρία στη διαχείριση προηγμένων τεχνολογικών συστημάτων.

Τα αναμενόμενα οφέλη για την Εταιρεία από την απόκτηση των Νέων Πλοίων, ιδιαίτερα μετά το πέρας των υφιστάμενων συμβολαίων χρονοναύλωσης, βασίζονται σε εκτιμήσεις και παραδοχές σχετικά με τον οικονομικό αντίκτυπο των νέων πλοίων στη δραστηριότητα της Εταιρείας, ωστόσο αυτές μπορεί να μην επαληθευθούν ή να αποδειχθούν ανακριβείς.

Ειδικότερα, τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη αυτών των επενδύσεων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη σχετική τιμή του υγροποιημένου φυσικού αερίου σε σύγκριση με τα συμβατικά καύσιμα πλοίων και από την απόδοση της τεχνολογίας διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG). Εάν οι τιμές του υγροποιημένου φυσικού αερίου παραμείνουν υψηλές σε σχέση με τις τιμές των συμβατικών ή η αναμενόμενη εξοικονόμηση καυσίμων δεν υλοποιηθεί ή η τεχνολογία διπλού καυσίμου δεν έχει την αναμενόμενη απόδοση ή απαιτεί πρόσθετες δαπάνες πλέον των ήδη συνυπολογισθέντων, ο Όμιλος ενδέχεται να μην επιτύχει την αναμενόμενη απόδοση του δαπανηθέντος κεφαλαίου για την απόκτηση των πλοίων τεχνολογίας διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG). Εάν τα πλοία αυτά αποδειχθεί ότι είναι λιγότερο κερδοφόρα ή λιγότερο ανταγωνιστικά σε σχέση με τα συμβατικά πλοία, τα αποτελέσματα λειτουργίας, οι ταμειακές ροές και η οικονομική κατάσταση του Ομίλου ενδέχεται να επηρεασθούν δυσμενώς, γεγονός που δύναται μεταξύ άλλων να επηρεάσει και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

5. Η συγκέντρωση του προγράμματος ναυπήγησης του Ομίλου σε περιορισμένο αριθμό ναυπηγείων ενδέχεται να αυξήσει τον κίνδυνο καθυστερήσεων ή αδυναμίας εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων των ναυπηγείων, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, το σύνολο των είκοσι τριών (23) Νέων Πλοίων της Εταιρείας ναυπηγείται σε περιορισμένο αριθμό ναυπηγείων και συγκεκριμένα σε τρία (3) ναυπηγεία, εγκατεστημένα σε δύο (2) χώρες. Ειδικότερα, τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία (περίπου 83% βάσει αριθμού των Νέων Πλοίων) ναυπηγούνται σε ναυπηγεία του ομίλου HD Hyundai στη Νότια Κορέα (ναυπηγεία HD Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. και HD Hyundai Samho Co., Ltd.), ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα (4) πλοία, τα οποία θα περιέλθουν στον Όμιλο μέσω της απόκτησης των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών, ναυπηγούνται στο ναυπηγείο New Times Shipbuilding Co., Ltd. στην Κίνα.

Η συγκέντρωση αυτή εκθέτει τον Όμιλο στον πιστωτικό, λειτουργικό και επιχειρησιακό κίνδυνο περιορισμένου αριθμού αντισυμβαλλομένων. Ενδεχόμενη οικονομική δυσχέρεια ή αφερεγγυότητα των ναυπηγείων ή του ομίλου στον οποίο ανήκουν, διαταραχή της λειτουργίας τους (ενδεικτικά λόγω εργατικών κινητοποιήσεων, ζημιών στις εγκαταστάσεις, ελλείψεων στην εφοδιαστική αλυσίδα ή κυβερνοεπιθέσεων), περιορισμός της παραγωγικής τους δυναμικότητας ή γεωπολιτικές και κανονιστικές εξελίξεις στις χώρες εγκατάστασής τους θα μπορούσαν να επηρεάσουν ταυτόχρονα την έγκαιρη και προσήκουσα παράδοση σημαντικού μέρους των Νέων Πλοίων. Δεδομένης της υψηλής πληρότητας των διεθνών ναυπηγικών προγραμμάτων, ενδεχόμενη ανάγκη αντικατάστασης θέσεων ναυπήγησης (slots) σε άλλα ναυπηγεία ενδέχεται να μην είναι εφικτή έγκαιρα ή με συγκρίσιμους οικονομικούς όρους.

Τυχόν καθυστέρηση ή αδυναμία παράδοσης των Νέων Πλοίων, από τις οποίες εξαρτάται σημαντικό μέρος του

συμβασιοποιημένου ανεκτέλεστου υπολοίπου εσόδων του Ομίλου, θα μπορούσε να μεταθέσει ή να ματαιώσει την έναρξη των συμφωνηθεισών χρονοναυλώσεων. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, τα συνολικά ελάχιστα προβλεπόμενα έσοδα από συναφθείσες χρονοναυλώσεις για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$3,9 δισ.[27] Τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων εσόδων σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων προαίρεσης από τους ναυλωτές για την παράταση της διάρκειας των υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$4,9 δισ.[24]

Επιπλέον, οι προκαταβολές που καταβάλλονται στα ναυπηγεία πριν από την παράδοση των πλοίων εκθέτουν τον Όμιλο στον πιστωτικό κίνδυνο των ναυπηγείων. Οι προκαταβολές αυτές εξασφαλίζονται με εγγυήσεις επιστροφής προκαταβολών (refund guarantees) που έχουν εκδοθεί από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα υπέρ των πλοιοκτητριών εταιρειών. Ωστόσο, σε περίπτωση αδυναμίας του ναυπηγείου, η ικανοποίηση των σχετικών αξιώσεων του Ομίλου δυνάμει των εν λόγω εγγυήσεων ενδέχεται να αποδειχθεί χρονοβόρα, να αμφισβητηθεί ή να μην καλύψει το σύνολο της ζημίας του Ομίλου, συμπεριλαμβανομένου του διαφυγόντος κέρδους από τις συμφωνηθείσες χρονοναυλώσεις.

Όσον αφορά τα τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία που ναυπηγούνται στο ναυπηγείο New Times Shipbuilding Co., Ltd. και θα αποκτηθούν από τον Όμιλο δυνάμει των οικείων Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών, ο Όμιλος δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στις οικείες συμβάσεις ναυπήγησης και οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Aktaion Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. θα μεταβιβασθούν στην Εκδότρια άμα τη παραδόσει του πλοίου M/V CMA CGM Gallium και του πλοίου M/V CMA CGM Hydrogene από το ναυπηγείο στην αντίστοιχη πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Callias Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. θα μεταβιβαστούν σε ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας παράδοσης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium και M/V CMA CGM Cesium από το ναυπηγείο, σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών, και, ως εκ τούτου, η έκθεσή του σε σχέση με τα εν λόγω πλοία διαμορφώνεται από τους όρους των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών (βλ. σχετικό παράγοντα κινδύνου υπ' αρ. 1 ανωτέρω και ενότητα 11.4 «Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη» και ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Περαιτέρω, τα εν λόγω πλοία ενδέχεται να επηρεαστούν από εμπορικά ή κανονιστικά μέτρα που στοχεύουν πλοία κινεζικής ναυπήγησης, όπως, ενδεικτικά, τέλη ή περιορισμοί σε προσεγγίσεις λιμένων ορισμένων δικαιοδοσιών, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει την εμπορική τους εκμετάλλευση μετά τη λήξη των υφιστάμενων χρονοναυλώσεων ή/και την αγοραία αξία τους (βλ. σχετικά τους παράγοντες κινδύνου υπ' αρ. 3, 4 και 7 της ενότητας 2.1 αναφορικά με τις εμπορικές πολιτικές και τον προστατευτισμό).

Παρότι ο Όμιλος συνεργάζεται με ναυπηγεία διεθνούς κύρους, οι καταβολές προς τα ναυπηγεία πραγματοποιούνται τμηματικά ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών και η πρόοδος του ναυπηγικού προγράμματος παρακολουθείται μέσω της Σύμβασης Επίβλεψης με την Capital Containers Ship Management, δεν μπορεί να αποκλειστεί η επέλευση γεγονότων που θα επηρεάσουν ένα ή περισσότερα από τα ως άνω ναυπηγεία και, κατ' επέκταση, σημαντικό μέρος του προγράμματος ταυτόχρονα. Η επέλευση οποιουδήποτε εκ των ανωτέρω κινδύνων θα μπορούσε να έχει ουσιώδη δυσμενή επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

6. Μελλοντικές εξαγορές μεταχειρισμένων πλοίων ενδέχεται να εκθέσουν τον Όμιλο σε αυξημένο τεχνικό, λειτουργικό και χρηματοοικονομικό κίνδυνο, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε υψηλότερες δαπάνες

[27] Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

λειτουργίας και συντήρησης, πρόσθετες επενδύσεις και δυσμενή επίδραση στα αποτελέσματα λειτουργίας και στη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Στο πλαίσιο της επιχειρηματικής του στρατηγικής, ο Όμιλος ενδέχεται να προχωρήσει στο μέλλον σε επιλεκτικές εξαγορές μεταχειρισμένων πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και πλοίων διαφορετικών κατηγοριών από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που απαρτίζουν προς το παρόν αποκλειστικά το στόλο του, εφόσον οι επενδύσεις αυτές είναι συμβατές με τη στρατηγική του για μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης και πληρούν τα επενδυτικά και τεχνικά του κριτήρια.

Σε αντίθεση με τα νεότευκτα πλοία, τα μεταχειρισμένα πλοία συνήθως αποκτώνται με περιορισμένες ή καθόλου εγγυήσεις από τους πωλητές αυτών (και χωρίς εγγυήσεις από τα ναυπηγεία) ως προς την τεχνική τους κατάσταση ή τη μελλοντική επιχειρησιακή τους απόδοση. Παρότι ο Όμιλος διενεργεί εκτεταμένους τεχνικούς, νομικούς, εμπορικούς και περιβαλλοντικούς ελέγχους (due diligence) πριν από κάθε επένδυση, οι έλεγχοι αυτοί δεν μπορούν να αποκλείσουν την ύπαρξη λανθανόντων ελαττωμάτων, μη εμφανών φθορών, τεχνικών αστοχιών ή άλλων προβλημάτων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς.

Επιπλέον, είναι πιθανό μετά την απόκτηση ενός μεταχειρισμένου πλοίου να απαιτηθούν σημαντικές εργασίες επισκευής, εκσυγχρονισμού ή μετασκευής, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης νέου εξοπλισμού ή της πραγματοποίησης επενδύσεων για συμμόρφωση με τις ισχύουσες ή μελλοντικές τεχνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας, όπως οι απαιτήσεις του IMO, του EU ETS, του Κανονισμού FuelEU Maritime και του Δείκτη Έντασης Άνθρακα (CII), ωστόσο οι σχετικές δαπάνες ενδέχεται να είναι σημαντικά υψηλότερες από τις αρχικές εκτιμήσεις του Ομίλου και να επηρεάσουν δυσμενώς την απόδοση της επένδυσης.

Επιπρόσθετα, οι πωλητές μεταχειρισμένων πλοίων είναι σχεδόν πάντα εταιρείες ειδικού σκοπού (single purpose companies), οι οποίες μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής ενδέχεται να μην διαθέτουν επαρκή περιουσιακά στοιχεία ή ακόμη και να παύσουν να υφίστανται. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση εμφάνισης λανθανόντων ελαττωμάτων ή άλλων παραβάσεων των συμβατικών διαβεβαιώσεων και εγγυήσεων, ο Όμιλος ενδέχεται να δυσκολευθεί να ανακτήσει αποζημίωση ή να επιτύχει αποτελεσματική δικαστική προστασία.

Επιπλέον, η απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων διαφορετικής ηλικίας, τεχνολογίας ή τύπου, ενδέχεται να αυξήσει την πολυπλοκότητα της διαχείρισης του στόλου, να περιορίσει τις οικονομίες κλίμακας στη συντήρηση, στην προμήθεια ανταλλακτικών, στην εκπαίδευση των πληρωμάτων και στη λειτουργική υποστήριξη, οδηγώντας σε υψηλότερο λειτουργικό κόστος.

Παρότι ο Όμιλος εφαρμόζει αυστηρές διαδικασίες αξιολόγησης επενδύσεων, τεχνικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων πριν από κάθε εξαγορά πλοίου, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι μελλοντικές επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία θα αποδώσουν τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη ή ότι δεν θα προκύψουν απρόβλεπτες τεχνικές, λειτουργικές ή χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις.

Η πραγματοποίηση μελλοντικών επενδύσεων σε μεταχειρισμένα πλοία ενδέχεται να οδηγήσει σε αυξημένες δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, πρόσθετες κεφαλαιουχικές επενδύσεις, μειωμένη αποδοτικότητα των επενδύσεων και, εν τέλει, να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

7. Τυχόν αδυναμία του Ομίλου ή της Capital Containers Ship Management να προσελκύσουν, να εκπαιδεύσουν και να διατηρήσουν επαρκή αριθμό εξειδικευμένων ναυτικών και στελεχών ξηράς, καθώς και η αύξηση του κόστους στελέχωσης και λειτουργίας του στόλου, ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η ασφαλής και αποδοτική λειτουργία του στόλου του Ομίλου εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα

του Ομίλου ή της Capital Containers Ship Management να προσελκύσουν, να εκπαιδεύσουν και να διατηρήσουν επαρκή αριθμό έμπειρων πλοιάρχων, αξιωματικών, πληρωμάτων και εξειδικευμένων στελεχών ξηράς με τις απαιτούμενες τεχνικές γνώσεις και πιστοποιήσεις.

Η διεθνής ναυτιλιακή αγορά αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη αυξανόμενη έλλειψη εξειδικευμένων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών, λόγω της γήρανσης του ανθρώπινου δυναμικού, της αύξησης του παγκόσμιου στόλου, της ραγδαίας ανάπτυξης νέων τεχνολογιών επί των πλοίων, δημογραφικών εξελίξεων σε βασικές χώρες προέλευσης των ναυτικών και των ολοένα αυξανόμενων απαιτήσεων εκπαίδευσης και πιστοποίησής τους[28].

Η ανάπτυξη του στόλου του Ομίλου, μέσω της σταδιακής ένταξης των είκοσι τριών (23) Νέων Πλοίων (τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία και τα τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες) κατά την περίοδο 2026–2028, αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τις ανάγκες στελέχωσης τόσο σε ναυτικούς όσο και σε προσωπικό ξηράς. Επιπλέον, μέρος των Νέων Πλοίων αποτελείται από πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), των οποίων η ασφαλής λειτουργία απαιτεί προσωπικό με εξειδικευμένη εκπαίδευση, πρόσθετες πιστοποιήσεις και εμπειρία στη διαχείριση προηγμένων τεχνολογικών συστημάτων.

Τυχόν αδυναμία προσέλκυσης ή διατήρησης επαρκούς αριθμού κατάλληλα εκπαιδευμένων ναυτικών ή τεχνικών στελεχών ενδέχεται να οδηγήσει σε καθυστερήσεις στην επιχειρησιακή αξιοποίηση του στόλου, σε αυξημένο λειτουργικό κόστος, σε περιορισμένη διαθεσιμότητα πλοίων, σε δυσχέρειες συμμόρφωσης με τις διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ή σε υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Παράλληλα, ο Όμιλος ενδέχεται να αντιμετωπίσει σημαντικές αυξήσεις στο κόστος στελέχωσης των πλοίων και στη συνολική δαπάνη λειτουργίας του στόλου, λόγω αυξήσεων στις αμοιβές των πληρωμάτων, στις ασφαλιστικές εισφορές, στα έξοδα εκπαίδευσης, στα έξοδα μετακίνησης των ναυτικών, καθώς και σε λοιπές λειτουργικές δαπάνες, όπως ασφάλιστρα, λιπαντικά, επισκευές, συντήρηση και τεχνική υποστήριξη. Εφόσον οι αυξήσεις αυτές δεν μπορούν να αντισταθμιστούν μέσω υψηλότερων ναύλων ή άλλων εμπορικών όρων, ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά τα λειτουργικά περιθώρια κέρδους του Ομίλου.

Επιπλέον, η αυξανόμενη ψηφιοποίηση της ναυτιλίας, η χρήση προηγμένων συστημάτων αυτοματισμού καθώς και οι νέες περιβαλλοντικές και κανονιστικές απαιτήσεις, αυξάνουν διαρκώς τις απαιτήσεις τεχνικής κατάρτισης και εξειδίκευσης των πληρωμάτων και των στελεχών ξηράς. Τυχόν αδυναμία προσαρμογής του ανθρώπινου δυναμικού στις εξελίξεις αυτές θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του στόλου.

Οποιαδήποτε αδυναμία προσέλκυσης, εκπαίδευσης και διατήρησης εξειδικευμένου προσωπικού ή σημαντική αύξηση του κόστους στελέχωσης και λειτουργίας του στόλου θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

8. Ενδεχόμενη αδυναμία έγκαιρης προμήθειας εξοπλισμού, ανταλλακτικών, τεχνικών υπηρεσιών και λοιπών κρίσιμων υπηρεσιών εφοδιαστικής υποστήριξης από τους εκάστοτε προμηθευτές ενδέχεται να επηρεάσει τη διαθεσιμότητα του στόλου, να αυξήσει το λειτουργικό κόστος και να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τις ταμειακές ροές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η ασφαλής και αποδοτική λειτουργία του στόλου του Ομίλου προϋποθέτει τη συνεχή και έγκαιρη προμήθεια ανταλλακτικών, μηχανημάτων, αναλωσίμων, καυσίμων, λιπαντικών, τεχνικού εξοπλισμού και λοιπών αγαθών και υπηρεσιών, καθώς και την έγκαιρη παροχή υπηρεσιών επισκευής, συντήρησης, επιθεώρησης και δεξαμενισμού

[28] https://www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2021/?utm.

από εξειδικευμένους τρίτους προμηθευτές, ναυπηγεία και τεχνικούς συνεργάτες.

Η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, οι οποίες ενδέχεται να οφείλονται σε γεωπολιτικές εξελίξεις, εμπορικούς περιορισμούς, κυρώσεις, φυσικές καταστροφές, ακραία καιρικά φαινόμενα, κυβερνοεπιθέσεις σε κρίσιμες υποδομές logistics, περιορισμένη παραγωγική δυναμικότητα προμηθευτών ή αυξημένη ζήτηση για εξειδικευμένο ναυτιλιακό εξοπλισμό. Οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να προκαλέσουν καθυστερήσεις στην παράδοση ανταλλακτικών και εξοπλισμού, ελλείψεις κρίσιμων υλικών ή σημαντικές αυξήσεις στο κόστος προμηθειών και υπηρεσιών.

Οι κίνδυνοι αυτοί αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για τον Όμιλο λόγω της προγραμματισμένης σημαντικής επέκτασης του στόλου του και της σταδιακής ένταξης νέων πλοίων προηγμένης τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων πλοίων διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), τα οποία ενδέχεται να απαιτούν εξειδικευμένο εξοπλισμό, ανταλλακτικά και τεχνική υποστήριξη που δεν είναι πάντοτε άμεσα διαθέσιμα στις διεθνείς αγορές.

Ενδεχόμενες καθυστερήσεις στην προμήθεια κρίσιμων ανταλλακτικών ή στην παροχή τεχνικών υπηρεσιών ενδέχεται να οδηγήσουν σε παρατεταμένες εργασίες επισκευής ή συντήρησης, καθυστερήσεις σε προγραμματισμένους δεξαμενισμούς, αυξημένες ημέρες εκτός ναύλωσης (off-hire), αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των νηογνωμόνων ή των αρμόδιων αρχών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε καθυστερήσεις κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων εκ συμβάσεων χρονοναύλωσης ή ακόμη και σε απαιτήσεις αποζημίωσης από ναυλωτές ή και σε καταγγελία των συμβάσεων χρονοναύλωσης αν οι μέρες εκτός ναύλωση υπερβούν κατά περίπτωση τις 60, τις 90 ή τις 150 συνεχόμενες ημέρες.

Παράλληλα, σημαντική αύξηση του κόστους ανταλλακτικών, εξοπλισμού ή τεχνικών υπηρεσιών, καθώς και περιορισμένη διαθεσιμότητα εξειδικευμένων ναυπηγείων ή τεχνικών συνεργείων, θα μπορούσαν να αυξήσουν το λειτουργικό κόστος του στόλου και να επηρεάσουν δυσμενώς την κερδοφορία του Ομίλου.

Ο Όμιλος συνεργάζεται με διεθνώς αναγνωρισμένους προμηθευτές και τεχνικούς συνεργάτες, εφαρμόζει διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης της απόδοσής τους και επιδιώκει τη διαφοροποίηση της εφοδιαστικής του αλυσίδας όπου αυτό είναι εφικτό, ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι προμηθευτές και οι λοιποί συνεργάτες του θα είναι πάντοτε σε θέση να εκπληρώνουν έγκαιρα και πλήρως τις υποχρεώσεις τους ή ότι δεν θα προκύψουν διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού.

Οποιαδήποτε σημαντική διακοπή ή δυσλειτουργία στην εφοδιαστική αλυσίδα ή στην παροχή κρίσιμων προμηθειών και τεχνικών υπηρεσιών θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

9. Ενδεχόμενη αδυναμία του Ομίλου να διατηρήσει και να επεκτείνει τις εμπορικές σχέσεις του Ομίλου με υφιστάμενους και νέους ναυλωτές ή να εξασφαλίσει νέες μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης με ανταγωνιστικούς όρους θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η επιχειρηματική στρατηγική του Ομίλου βασίζεται στην ανάπτυξη μακροχρόνιων συνεργασιών με διεθνώς αναγνωρισμένους ναυλωτές και στην εξασφάλιση συμβάσεων χρονοναύλωσης μεγάλης διάρκειας, οι οποίες παρέχουν αυξημένη ορατότητα μελλοντικών ταμειακών ροών και περιορίζουν την έκθεση στις βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις της αγοράς ναύλων. Παρά το γεγονός ότι το σύνολο του υφιστάμενου στόλου και όλα τα Νέα Πλοία έχουν ήδη εξασφαλισμένη ναύλωση μέσω μακροχρόνιων ναυλοσυμφώνων, η μελλοντική ανάπτυξη του Ομίλου θα εξαρτηθεί από τη δυνατότητά του να ανανεώνει τις υφιστάμενες συνεργασίες, να προσελκύει νέους ναυλωτές και να εξασφαλίζει νέα ναυλοσύμφωνα για πλοία των οποίων οι ναυλώσεις λήγουν ή για πλοία που ενδέχεται να αποκτηθούν στο μέλλον.

Η αγορά χρονοναυλώσεων χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό μεταξύ ανεξάρτητων πλοιοκτητών, μεγάλων

ναυτιλιακών ομίλων, εταιρειών τακτικών γραμμών (liner companies), χρηματοοικονομικών επενδυτών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, κρατικά υποστηριζόμενων επιχειρήσεων με σημαντική χρηματοδοτική δυνατότητα και ευχερέστερη πρόσβαση σε κεφάλαια. Οι ανταγωνιστές αυτοί ενδέχεται να διαθέτουν μεγαλύτερους στόλους, νεότερα πλοία, ευρύτερες εμπορικές σχέσεις ή μεγαλύτερη ευχέρεια προσφοράς ανταγωνιστικότερων όρων ναύλωσης σε σχέση με τον Όμιλο.

Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής του στρατηγικής, ο Όμιλος ενδέχεται επίσης να προχωρήσει σε επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία, συμπεριλαμβανομένων πλοίων διαφορετικών κατηγοριών, εφόσον οι επενδύσεις αυτές εξυπηρετούν τον στρατηγικό του στόχο για μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης. Ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι ο Όμιλος θα είναι σε θέση να εξασφαλίζει εγκαίρως ναυλοσύμφωνα με οικονομικά αποδεκτούς όρους για τις μελλοντικές αυτές επενδύσεις.

Ο Όμιλος διαθέτει μακροχρόνιες σχέσεις με διεθνώς αναγνωρισμένους ναυλωτές, ισχυρή εμπορική παρουσία στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και σημαντικό συμβασιοποιημένο ανεκτέλεστο υπόλοιπο εσόδων. Ενδεικτικά, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 τα συνολικά ελάχιστα προβλεπόμενα έσοδα από συναφθείσες χρονοναυλώσεις για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$3,9 δισ.[29]. Τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων εσόδων σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων προαίρεσης από τους ναυλωτές για την παράταση της διάρκειας των υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$4,9 δισ.[26]. Παρόλα αυτά, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι θα συνεχίσει να διατηρεί ή να επεκτείνει τις εμπορικές του σχέσεις ή ότι θα εξασφαλίζει νέες συμβάσεις χρονοναύλωσης υπό όρους αντίστοιχους με τους σημερινούς.

Τυχόν αδυναμία διατήρησης ή επέκτασης των συνεργασιών με υφιστάμενους και νέους ναυλωτές ή εξασφάλισης νέων μακροχρόνιων συμβάσεων χρονοναύλωσης θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

10. Παρότι η Εταιρεία δραστηριοποιείται κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου μόνο στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης, η μελλοντική στρατηγική ανάπτυξής της Εταιρείας ενδέχεται να περιλαμβάνει την επέκταση των δραστηριοτήτων της και σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας στους οποίους η Εταιρεία δεν έχει ιστορικό δραστηριοποίησης. Τυχόν αδυναμία της Εταιρείας στην περίπτωση αυτή να διαχειριστεί επιτυχώς τις λειτουργικές, εμπορικές, χρηματοοικονομικές και κανονιστικές απαιτήσεις των πλοίων που δραστηριοποιούνται στους εν λόγω κλάδους, ενδέχεται να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου η Εταιρεία δραστηριοποιείται μόνο στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης, ενώ δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να δραστηριοποιηθεί η Εταιρεία σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας.

Ενδεχόμενη επέκταση των δραστηριοτήτων της Εταιρείας σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας αναμένεται να εγείρει διαφορετικούς παράγοντες κινδύνου πέραν των εδώ αναφερόμενων, ενδεικτικά σχετιζόμενων με κεφαλαιουχικές δαπάνες, καθώς και με τη διαχείριση και ανάπτυξη νέων επιχειρησιακών δυνατοτήτων. Επιπλέον, η επέκταση σε πρόσθετους ναυτιλιακούς κλάδους, ενδέχεται να περιορίσει τη διαθέσιμη ρευστότητα

[29] Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

της Εταιρείας και να απαιτήσει νέο δανεισμό με πρόσθετους περιοριστικούς όρους που είναι συνήθεις στο νέο κλάδο δραστηριοποίησης (λ.χ. πρόσθετοι χρηματοοικονομικοί δείκτες και περιορισμοί διάθεσης περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας).

Τυχόν αδυναμία της Εταιρείας στην περίπτωση αυτή να διαχειριστεί επιτυχώς τις λειτουργικές, εμπορικές και κανονιστικές απαιτήσεις των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς κλάδους, ενδέχεται να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

11. Η περαιτέρω ενοποίηση του κλάδου των εταιρειών τακτικών γραμμών και η αναδιάρθρωση των ναυτιλιακών συμμαχιών περιορίζουν τον αριθμό των δυνητικών ναυλωτών και ενδέχεται να ενισχύσουν τη διαπραγματευτική τους ισχύ, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τους όρους ναύλωσης και επαναναύλωσης των πλοίων του Ομίλου και να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η αγορά τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από υψηλό και αυξανόμενο βαθμό συγκέντρωσης, καθώς οι μεγαλύτερες εταιρείες τακτικών γραμμών έχουν προβεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες σε σημαντικές συγχωνεύσεις και εξαγορές και συμμετέχουν σε λειτουργικές συμμαχίες και συμφωνίες κοινής εκμετάλλευσης χωρητικότητας. Η τάση αυτή περιορίζει τον αριθμό των δυνητικών ναυλωτών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ενισχύει τη διαπραγματευτική θέση των μεγάλων εταιρειών τακτικών γραμμών έναντι των πλοιοκτητών που διαθέτουν πλοία προς ναύλωση.

Δεδομένου ότι το επιχειρηματικό μοντέλο του Ομίλου βασίζεται στη μακροχρόνια ναύλωση των πλοίων του σε εταιρείες τακτικών γραμμών, τυχόν περαιτέρω ενοποίηση του κλάδου ή λύση, αναδιάρθρωση ή ανακατανομή των ναυτιλιακών συμμαχιών ενδέχεται να μειώσει τη ζήτηση για ναυλωμένη χωρητικότητα, να μεταβάλει τα προγράμματα δρομολογίων και ανάπτυξης στόλου των ναυλωτών, να περιορίσει τις διαθέσιμες ευκαιρίες ναύλωσης ή επαναναύλωσης των πλοίων του Ομίλου και να αυξήσει τη συγκέντρωση του πιστωτικού κινδύνου του Ομίλου σε μικρότερο αριθμό αντισυμβαλλομένων. Επιπλέον, ενδεχόμενη αφερεγγυότητα ή ουσιώδης επιδείνωση της πιστοληπτικής ικανότητας μεγάλου ναυλωτή θα είχε δυσανάλογα σημαντικές επιπτώσεις σε έναν κλάδο με περιορισμένο αριθμό μεγάλων αντισυμβαλλομένων.

Οποιαδήποτε από τις ανωτέρω εξελίξεις θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

12. Η Εταιρεία κινδυνεύει με επίταξη των πλοίων της σε περίοδο πολέμου ή κατάστασης εκτάκτου ανάγκης, γεγονός που θα μπορούσε να επιφέρει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα.

Ορισμένα από τα πλοία του Ομίλου είναι νηολογημένα σε δικαιοδοσίες των οποίων οι κυβερνήσεις, σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία, διατηρούν το δικαίωμα, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να επιτάξουν ή να επιβάλουν την υποχρεωτική ναύλωση εμπορικών πλοίων σε περιόδους πολέμου, ένοπλης σύρραξης, εθνικής ή διεθνούς έκτακτης ανάγκης ή άλλων εξαιρετικών περιστάσεων. Η επίταξη κυριότητας συνεπάγεται τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στο οικείο κράτος, ενώ η επίταξη χρήσης ή υποχρεωτική ναύλωση έχει ως αποτέλεσμα το κράτος να αναλαμβάνει τον έλεγχο και τη χρήση του πλοίου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, καταβάλλοντας αποζημίωση ή ναύλο σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τη σχετική νομοθεσία ή τις αποφάσεις των αρμόδιων αρχών.

Η αυξημένη γεωπολιτική αστάθεια που παρατηρείται διεθνώς, συμπεριλαμβανομένων ένοπλων συγκρούσεων,

περιφερειακών κρίσεων και εντάσεων σε στρατηγικές θαλάσσιες περιοχές, ενδέχεται να αυξήσει την πιθανότητα λήψης έκτακτων κυβερνητικών μέτρων που επηρεάζουν την εμπορική ναυτιλία. Παρότι ο Όμιλος αναμένει ότι, σε περίπτωση επίταξης ή υποχρεωτικής ναύλωσης πλοίου, θα δικαιούται αποζημίωση σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ως προς το ύψος, τον χρόνο καταβολής ή την επάρκεια της σχετικής αποζημίωσης σε σχέση με τα πραγματικά έσοδα που θα απωλέσει ο Όμιλος λόγω της αδυναμίας εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Επιπλέον, η επίταξη ή η υποχρεωτική ναύλωση ενός ή περισσότερων πλοίων θα μπορούσε να επηρεάσει τη δυνατότητα του Ομίλου να εκπληρώνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις έναντι ναυλωτών ή χρηματοδοτών, να οδηγήσει σε παραβίαση όρων ορισμένων χρηματοδοτικών συμβάσεων ή ασφαλιστικών καλύψεων, να οδηγήσει σε απώλεια εσόδων ή αυξημένο λειτουργικό κόστος και να επηρεάσει αρνητικά τη ρευστότητα και τις ταμειακές ροές του.

Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε επίταξη ή υποχρεωτική ναύλωση πλοίου του Ομίλου από κρατική αρχή θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

13. Πειρατικές, τρομοκρατικές ή ένοπλες επιθέσεις, στρατιωτικές συγκρούσεις και λοιποί κίνδυνοι θαλάσσιας ασφάλειας ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η δραστηριότητα του Ομίλου εκτείνεται σε διεθνείς θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές, συμπεριλαμβανομένων περιοχών στις οποίες κατά καιρούς παρατηρούνται αυξημένοι κίνδυνοι πειρατείας, τρομοκρατικών ενεργειών, ένοπλων επιθέσεων, στρατιωτικών συγκρούσεων ή άλλων απειλών κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Τα τελευταία έτη, η διεθνής ναυτιλία έχει επηρεαστεί σημαντικά από επιθέσεις εναντίον εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα, στον Κόλπο του Άντεν, στην Αραβική Θάλασσα και σε άλλες στρατηγικές θαλάσσιες περιοχές, καθώς και από περιστατικά πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας και σε άλλες περιοχές αυξημένου κινδύνου. Οι εξελίξεις αυτές έχουν οδηγήσει πολλές ναυτιλιακές εταιρείες στην αναδρομολόγηση πλοίων, στην αποφυγή συγκεκριμένων θαλάσσιων διαδρομών και στη σημαντική αύξηση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς[30].

Επιπλέον, η φύση των απειλών κατά της εμπορικής ναυτιλίας εξελίσσεται συνεχώς και πλέον περιλαμβάνει, πέραν της παραδοσιακής πειρατείας, τη χρήση πυραύλων, μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones), θαλάσσιων μη επανδρωμένων μέσων, εκρηκτικών μηχανισμών, ηλεκτρονικών παρεμβολών στα συστήματα πλοήγησης και επικοινωνιών, καθώς και άλλες μορφές υβριδικών επιθέσεων που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων, των πληρωμάτων και των φορτίων.

Τυχόν περιστατικά πειρατείας ή ένοπλων επιθέσεων θα μπορούσαν να οδηγήσουν, μεταξύ άλλων:

- σε τραυματισμό ή απώλεια ανθρώπινων ζωών,
- σε απώλεια ή ζημία πλοίων ή φορτίων,
- σε καθυστερήσεις ή αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων εκ ναυλοσυμφώνων,
- σε αναδρομολόγηση πλοίων μέσω μεγαλύτερων διαδρομών με αυξημένη κατανάλωση καυσίμων και λειτουργικό κόστος,
- σε αύξηση των ασφαλίστρων πολεμικού κινδύνου (war risk insurance) και του κόστους ιδιωτικών μέτρων ασφαλείας,
- σε αυξημένο κόστος επάνδρωσης ή δυσκολία εξεύρεσης πληρωμάτων για δρομολόγια υψηλού κινδύνου,

[30] https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/default.aspx?utm.

- σε αξιώσεις από ναυλωτές ή λοιπούς αντισυμβαλλομένους λόγω καθυστερήσεων ή αδυναμίας εκπλήρωσης των υποχρεώσεων εκ συμβάσεων· και
- σε δυσμενή επίδραση στη φήμη και στις εμπορικές σχέσεις του Ομίλου.

Εάν πλοίο του Ομίλου τεθεί υπό κατάληψη ή παραμείνει υπό τον έλεγχο τρίτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, οι σχετικές συμβάσεις χρονοναύλωσης ενδέχεται να καταγγελθούν σύμφωνα με τους όρους τους, ενώ η ασφαλιστική κάλυψη ενδέχεται να περιορίζεται ή να παύει να ισχύει μετά την πάροδο συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε ασφαλιστικής σύμβασης.

Παρότι ο Όμιλος εφαρμόζει πολιτικές διαχείρισης κινδύνων, συμμορφώνεται με τις διεθνείς βέλτιστες πρακτικές ασφαλείας και λαμβάνει μέτρα προστασίας για τα πλοία και τα πληρώματά του, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα μέτρα αυτά ή οι ασφαλιστικές καλύψεις θα επαρκούν για την πλήρη αντιμετώπιση όλων των κινδύνων που απορρέουν από πειρατικές ή τρομοκρατικές επιθέσεις, ένοπλες συγκρούσεις ή άλλες απειλές κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, και κατά συνέπεια, οποιαδήποτε πειρατική, τρομοκρατική ή ένοπλη επίθεση ή άλλη σοβαρή διατάραξη της ασφάλειας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, στη χρηματοοικονομική θέση, στα αποτελέσματα λειτουργίας, στις ταμειακές ροές και στις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

14. Η Εταιρεία ενδέχεται να μη διαθέτει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για κινδύνους που δύνανται να ανακύψουν κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της, γεγονός που θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η λειτουργία πλοίων ανοικτής θαλάσσης στο διεθνές εμπόριο ενέχει εγγενείς κινδύνους. Η Εταιρεία ασφαλίζει τα πλοία της έναντι των κινδύνων εκείνων για τους οποίους είθισται οι πλοιοκτήτες να εξασφαλίζουν ασφαλιστική κάλυψη. Η υφιστάμενη ασφάλιση περιλαμβάνει: (i) ασφαλιστική κάλυψη κύτους και μηχανών (hull and machinery) έναντι ναυτικών κινδύνων, (ii) ασφαλιστική κάλυψη αυξημένης αξίας (increased value insurance), (iii) ασφαλιστική κάλυψη προστασίας και αποζημίωσης (protection and indemnity insurance), η οποία αποτελεί την κύρια κάλυψη για αστική ευθύνη που προκύπτει κατά τη λειτουργία πλοίων, (iv) ασφαλιστική κάλυψη πολεμικών κινδύνων (war risks insurance), και (v) ασφαλιστική κάλυψη εμπορευμάτων, επισταλιών και υπεράσπισης (freight, demurrage and defense cover) (βλ. ενότητα 4.2.4.3. «Ασφαλιστική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Ωστόσο, υπάρχουν κίνδυνοι για τα πλοία της Εταιρείας που δεν καλύπτονται από την περιγραφείσα ασφαλιστική κάλυψη, ενώ δεν είναι όλοι οι κίνδυνοι επαρκώς ασφαλίσιμοι. Επίσης, η αντισυμβαλλόμενη ασφαλιστική εταιρεία δεν είναι βέβαιο ότι θα καταβάλει το ποσό το οποίο θα δικαιούται η Εταιρεία ή ότι το ασφάλισμα θα καλύπτει πλήρως την αξία της ασφαλιζόμενης απαίτησης, μεταξύ άλλων λόγω και του ευμετάβλητου χαρακτήρα των τιμών των πλοίων. Επιπρόσθετα, οι αποζημιώσεις που καλύπτονται από ασφαλιστήρια συμβόλαια υπόκεινται σε απαλλαγές (deductibles) και, καθώς είναι πιθανό να προκύψει μεγάλος αριθμός απαιτήσεων, το συνολικό ποσό των απαλλαγών ενδέχεται να είναι σημαντικό. Η Εταιρεία δεν ασφαλίζει τα πλοία της για απώλεια ναύλου (loss of hire insurance). Η εν λόγω ασφαλιστική κάλυψη παρέχει κάλυψη έναντι της απώλειας εσόδων, η οποία οφείλεται σε τερματισμό μιας ναύλωσης λόγω απώλειας του πλοίου, ή οφείλεται στην αναστολή της υποχρέωσης καταβολής ναύλου από το ναυλωτή (off-hire periods), όπως για παράδειγμα κατά τη διάρκεια δεξαμενισμού του πλοίου. Κατά συνέπεια, τυχόν απώλεια πλοίου ή παρατεταμένη περίοδος αναστολής υποχρέωσης καταβολής ναύλου ενδέχεται να οδηγήσει σε σημαντική απώλεια εσόδων του Ομίλου. Επιπλέον, ο Όμιλος δεν ασφαλίζει τα πλοία του έναντι του κινδύνου απεργίας προσωπικού (strikes).

Η Εταιρεία ενδέχεται να μην είναι σε θέση να εξασφαλίσει στο μέλλον επαρκή ασφαλιστική κάλυψη με όρους εμπορικά αποδεκτούς ή η διαθέσιμη ασφαλιστική κάλυψη να είναι σημαντικά ακριβότερη από την υφιστάμενη.

Για παράδειγμα, αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί έχουν οδηγήσει στο παρελθόν σε αύξηση του κόστους ασφάλισης ή και σε περιορισμένη διαθεσιμότητα ασφάλισης για κινδύνους περιβαλλοντικής ζημίας ή ρύπανσης. Ένα καταστροφικό ναυτιλιακό ατύχημα μπορεί να υπερβεί την ασφαλιστική κάλυψη της Εταιρείας. Επιπλέον, μεταβολές στις ασφαλιστικές αγορές λόγω τρομοκρατικών επιθέσεων ή σημαντικών ναυτιλιακών ατυχημάτων ενδέχεται να δυσχεράνουν την απόκτηση ορισμένων τύπων ασφαλιστικής κάλυψης, ενώ υφίσταται το ενδεχόμενο η ασφαλιστική κάλυψη να ακυρωθεί από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς λόγω συγκεκριμένων ενεργειών της Εταιρείας, σε περίπτωση που λάβουν χώρα ορισμένες ενέργειες ή παραλείψεις, όπως ενδεικτικά η μη διατήρηση της απαιτούμενης πιστοποίησης για τα πλοία.

Τυχόν μη ασφαλισμένη ή υποασφαλισμένη ζημία θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

15. Δικαιούχοι Ναυτικών Απαιτήσεων ενδέχεται να προβούν σε συντηρητική κατάσχεση των πλοίων του Ομίλου, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις δραστηριότητες, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Μέλη του πληρώματος, προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών, φορτωτές ή παραλήπτες φορτίων και άλλα πρόσωπα ενδέχεται να είναι δικαιούχοι απαιτήσεων που έχουν ναυτικό προνόμιο, επί του πλοίου ή επί άλλων περιουσιακών στοιχείων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, αναφορικά με ανεξόφλητες οφειλές, απαιτήσεις ή ζημίες. Σύμφωνα με το δίκαιο ορισμένων κρατών, ο δικαιούχος απαίτησης, ο οποίος έχει ναυτικό προνόμιο, δύναται να ασκήσει το εν λόγω προνόμιο, επιβάλλοντας τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου.

Η συντηρητική κατάσχεση ή δέσμευση (arrest or attachment) ενός ή περισσοτέρων από τα πλοία του Ομίλου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, εφόσον δεν αρθεί εγκαίρως, θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την καταγγελία συμβάσεων ναύλωσης, την αθέτηση των υποχρεώσεων του Ομίλου εκ των χρηματοδοτικών του συμβάσεων, τη διακοπή των ταμειακών ροών των πλοίων του Ομίλου, καθώς και την καταβολή σημαντικών ποσών για την άρση της συντηρητικής κατάσχεσης ή δέσμευσης.

Επιπροσθέτως, σε ορισμένα κράτη, όπως η Νότια Αφρική, σύμφωνα με τη θεωρία περί ευθύνης του «αδελφού πλοίου» (sister ship liability), ο δικαιούχος απαίτησης δύναται να επιβάλει τη συντηρητική κατάσχεση τόσο επί του πλοίου που βαρύνεται με ναυτικό προνόμιο όσο και επί οποιουδήποτε άλλου «συνδεδεμένου» πλοίου. Ως «συνδεδεμένο» πλοίο ορίζεται το πλοίο το οποίο ανήκει ή ελέγχεται από το ίδιο πρόσωπο. Ενδέχεται δικαιούχος απαίτησης έναντι ορισμένου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που περιλαμβάνεται στο στόλο του Ομίλου να επιδιώξει την ικανοποίηση της απαίτησής του επιβάλλοντας συντηρητική κατάσχεση σε άλλα «αδελφά πλοία» του Ομίλου.

Παρότι ο Όμιλος εφαρμόζει διαδικασίες διαχείρισης νομικών κινδύνων, διατηρεί ασφαλιστικές καλύψεις όπου ενδείκνυται και επιδιώκει την έγκαιρη επίλυση διαφορών με αντισυμβαλλομένους, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι δεν θα προκύψουν περιστατικά κατάσχεσης ή δέσμευσης πλοίων, ή ότι αυτά θα αρθούν χωρίς σημαντικές οικονομικές ή επιχειρησιακές επιπτώσεις.

Τυχόν επέλευση οποιουδήποτε εκ των ανωτέρω γεγονότων ενδέχεται να έχει σημαντική δυσμενή επίδραση στις δραστηριότητες, στις ταμειακές ροές και στη χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

16. Η Εταιρεία βασίζεται, και αναμένεται να συνεχίσει να βασίζεται, στις υπηρεσίες στελεχών που παρέχονται βάσει της Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών, τα οποία ωστόσο δεν εργάζονται αποκλειστικά για την Εταιρεία, και ως εκ τούτου ενδέχεται να ανακύψουν συγκρούσεις συμφερόντων που θα μπορούσαν να έχουν ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει

μερίσματα στους Μετόχους.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας έχει διορίσει στελέχη αυτής, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες βάσει σχετικής Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών. Τα στελέχη αυτά δεν υποχρεούνται να εργάζονται αποκλειστικά για τις υποθέσεις της Εταιρείας και ενδέχεται να εργάζονται επίσης για την CMTC ή/και τις συνδεδεμένες με αυτήν οντότητες. Ως αποτέλεσμα, είναι πιθανό η Εταιρεία να αντιμετωπίσει καταστάσεις σύγκρουσης συμφερόντων από την απασχόληση στελεχών που παρέχουν υπηρεσίες τόσο στην Εταιρεία όσο και στην CMTC ή/και στις συνδεδεμένες με αυτήν οντότητες.

Μια τέτοια κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

17. Η άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Εταιρείας ενδέχεται να επηρεαστεί από την ικανότητα της Capital Containers Ship Management, να παράσχει στην Εταιρεία τις απαραίτητες υπηρεσίες για τη διοίκηση και τη διαχείριση του στόλου της.

Η λειτουργία της Εταιρείας βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στην Capital Containers Ship Management, η οποία είναι μη εισηγμένη εταιρεία που παρέχει στην Εταιρεία εμπορικές και τεχνικές υπηρεσίες διαχείρισης του στόλου της.

Βάσει συμφωνιών που έχει συνάψει η εκάστοτε Θυγατρική της Εταιρείας (ως πλοιοκτήτρια) με την Capital Containers Ship Management, η τελευταία παρέχει σημαντικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της εμπορικής και τεχνικής διαχείρισης όλων των πλοίων της Εταιρείας, της διαχείρισης πιστοποιήσεων, της συντήρησης και στελέχωσης των πλοίων με πληρώματα, των προμηθειών, των ασφαλιστικών καλύψεων και της εποπτείας των ναυπηγείων για τα Νέα Πλοία, εξαιρουμένων των πλοίων που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών. Ως εκ τούτου, η επιχειρησιακή επιτυχία και η δυνατότητα υλοποίησης της στρατηγικής ανάπτυξης της Εταιρείας ενδέχεται να επηρεάζονται από το επίπεδο των υπηρεσιών αυτών από την Capital Containers Ship Management, η οποία είναι αυτόνομη εταιρεία και δεν αποτελεί μέρος του ομίλου εταιρειών που ελέγχεται από την CMTC και, συνεπώς, δεν επωφελείται από την οικονομική και λειτουργική υποστήριξη που θα παρείχε μια μητρική εταιρεία. Επιπλέον, η επιτυχής σύναψη νέων ναυλώσεων και η επέκταση των σχέσεών της με ναυλωτές εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη φήμη της Capital Containers Ship Management, τις σχέσεις της στη ναυτιλιακή αγορά και την ικανότητά της να ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις μακροπρόθεσμης συνεργασίας με σημαντικούς ναυλωτές. Εάν, για οποιονδήποτε λόγο, η Capital Containers Ship Management δεν είναι σε θέση να παρέχει στην Εταιρεία το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών για την υποστήριξη και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της ή δεν πληροί τις προδιαγραφές ώστε να διασφαλίζεται η σύναψη μακροπρόθεσμων ναυλώσεων από την Εταιρεία, ενδέχεται να προκύψουν δυσμενείς συνέπειες για την επιχειρηματική δραστηριότητα και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας. Ακόμη, εάν η φήμη της Capital Containers Ship Management ή οι σχέσεις της με τους παράγοντες της αγοράς πληγούν, δικαιολογημένα ή αδικαιολόγητα, ή εάν η Capital Containers Ship Management δεν παρέχει ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις συμφωνίες διαχείρισης, μπορεί να επηρεαστεί αρνητικά η ικανότητα της Εταιρείας να ανανεώνει υφιστάμενες ναυλώσεις, να εξασφαλίζει νέες ναυλώσεις, να συνεργάζεται αποτελεσματικά με ναυπηγεία σε περιόδους περιορισμένης ναυπηγικής ικανότητας, να εξασφαλίζει χρηματοδότηση με εμπορικά αποδεκτούς όρους, να έχει πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές ή να διατηρεί ικανοποιητικές σχέσεις με τους προμηθευτές της και τρίτα μέρη.

Τυχόν επέλευση των ανωτέρω θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

18. Ο Όμιλος καταβάλλει στην Capital Containers Ship Management αμοιβές και έξοδα βάσει των Συμβάσεων

Διαχείρισης. Οι αμοιβές αυτές είναι ουσιώδεις και καταβάλλονται ανεξαρτήτως της κερδοφορίας του Ομίλου, ενώ μπορεί και να υπόκεινται σε περιοδική αναπροσαρμογή βάσει των συμβατικών όρων. Τυχόν σημαντική αύξηση των εξόδων αυτών ενδέχεται να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς την επιχειρηματική δραστηριότητα, τα έσοδα, τα αποτελέσματα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Δυνάμει των Συμβάσεων Διαχείρισης, ο Όμιλος καταβάλλει στην Capital Containers Ship Management σημαντικά ποσά (βλ. σχετικά ενότητα 4.2.4.2. «Διαχείριση του Στόλου» του Ενημερωτικού Δελτίου) που σχετίζονται με την παροχή διάφορων υπηρεσιών τεχνικού και εμπορικού χαρακτήρα. Οι προαναφερθείσες πρόσθετες δαπάνες αποζημιώνονται ή καταβάλλονται από την Εκδότρια. Ανεξαρτήτως της ναύλωσης ή μη των πλοίων του στόλου του Ομίλου και της κερδοφορίας του Ομίλου, η Εκδότρια υποχρεούται να εκπληρώνει το σύνολο των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τις αμοιβές διαχείρισης και τις πρόσθετες δαπάνες, καθώς δεν προβλέπεται μείωση των εν λόγω εξόδων σε περίπτωση που η κερδοφορία του Ομίλου μειωθεί.

Ενδεχόμενη σημαντική αύξηση του συνόλου των εξόδων που σχετίζονται με τη διαχείριση του στόλου της Εκδότριας κατά τα ως άνω αναφερόμενα, σε συνδυασμό με την υποχρέωση κάλυψης των εξόδων ανεξαρτήτως κερδοφορίας του Ομίλου ενδέχεται να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μέρισμα στους Μετόχους.

19. Η CMTC και οι θυγατρικές της εταιρείες ενδέχεται να ανταγωνιστούν άμεσα την Εκδότρια με δυσμενείς συνέπειες για την επιχειρηματική δραστηριότητα, τα έσοδα, τα αποτελέσματα, τις ταμειακές ροές, και τη χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου και, κατά συνέπεια, να τεθεί σε κίνδυνο η ικανότητα της Εκδότριας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η Εκδότρια αποτελεί μέλος του ομίλου της CMTC, ο οποίος δραστηριοποιείται διεθνώς στη ναυτιλία και συγκεκριμένα μέσω εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς θαλάσσιων μεταφορών και διαχείρισης πλοίων. Η CMTC, με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, δραστηριοποιείται και στον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης. Λόγω της συμμετοχής της Εκδότριας στον όμιλο της CMTC, της ύπαρξης κοινών οικονομικών συμφερόντων και της ενδεχόμενης συμμετοχής ή επιρροής Μετόχων, ενδέχεται να ανακύψουν πραγματικές ή δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ, αφενός, της Εκδότριας και του συνόλου των Μετόχων και, αφετέρου, της CMTC, και των θυγατρικών της. Οι συγκρούσεις αυτές ενδέχεται να αφορούν, μεταξύ άλλων, την κατανομή επιχειρηματικών και επενδυτικών ευκαιριών, κεφαλαίων, χρηματοδοτικών πόρων, διοικητικού προσωπικού και λοιπών πόρων, καθώς και την επιλογή της εταιρείας του ομίλου μέσω της οποίας θα πραγματοποιηθεί συγκεκριμένη επένδυση ή δραστηριότητα.

Επίσης, παρότι η Εκδότρια επικεντρώνεται κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου στη διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι η CMTC ή άλλες συνδεδεμένες εταιρείες δεν θα αποκτήσουν ή δεν θα διαχειριστούν στο μέλλον πλοία που δραστηριοποιούνται στον ίδιο ή σε παρεμφερείς τομείς της αγοράς ή δεν θα επιδιώξουν την εκμετάλλευση επιχειρηματικών ευκαιριών που διαφορετικά θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από την Εκδότρια. Επιπλέον, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι όλες οι μελλοντικές επενδυτικές ευκαιρίες που σχετίζονται με την απόκτηση, ναυπήγηση, ναύλωση, πώληση ή εκμετάλλευση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων τύπων πλοίων θα προσφέρονται κατά προτεραιότητα στην Εκδότρια ή ότι δεν θα αξιοποιούνται από άλλες εταιρείες του ομίλου της CMTC. Δεν μπορεί να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές συγκρούσεις θα επιλύονται πάντοτε προς όφελος της Εκδότριας ή ότι η Εκδότρια θα έχει δικαίωμα πρώτης προτεραιότητας ή άλλη συμβατική προστασία ως προς τις εν λόγω επιχειρηματικές ευκαιρίες. Ως εκ τούτου, οι σχετικές αποφάσεις ενδέχεται να λαμβάνονται κατά τρόπο που ευνοεί την CMTC ή άλλη συνδεδεμένη εταιρεία, ακόμη και εάν η ίδια ευκαιρία θα μπορούσε να είναι επωφελής για την Εκδότρια.

Εάν η CMTC ή άλλες συνδεδεμένες εταιρείες ανταγωνιστούν την Εκδότρια ή αποκτήσουν επιχειρηματικές

ευκαιρίες που διαφορετικά θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από αυτήν, αυτό θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στην επιχειρηματική δραστηριότητα, στα έσοδα, στα αποτελέσματα, στις ταμειακές ροές και στη χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου και, κατά συνέπεια, να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητα της Εκδότριας να διανέμει και να καταβάλλει μερίσματα στους Μετόχους.

20. Πλοία του στόλου της Εταιρείας ενδέχεται να ναυλωθούν ή υπεναυλωθούν από πρόσωπα, ή να καταπλεύσουν σε λιμένες χωρών, που υπόκεινται σε περιορισμούς και κυρώσεις που έχουν επιβληθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την ΕΕ και άλλες δικαιοδοσίες. Τυχόν τέτοια περιστατικά, ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή προστίμων και κυρώσεων, την απώλεια επενδυτικών κεφαλαίων και χρηματοδότησης, την απώλεια ασφαλιστικής κάλυψης καθώς και ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, τη δραστηριότητα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας και, συνεπώς, στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Ορισμένες χώρες (συμπεριλαμβανομένων ορισμένων περιοχών της Ουκρανίας, της Ρωσίας, της Λευκορωσίας, της Κούβας, του Ιράν, της Βόρειας Κορέας και της Συρίας), οντότητες και πρόσωπα αποτελούν στόχο οικονομικών κυρώσεων και εμπάργκο που έχουν επιβληθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλες δικαιοδοσίες. Αρκετές από αυτές τις χώρες, συμπεριλαμβανομένων σήμερα της Βόρειας Κορέας και του Ιράν, έχουν χαρακτηριστεί από το Υπουργείο Εξωτερικών των Η.Π.Α. ως κράτη-χορηγοί της τρομοκρατίας. Τα επίπεδα κυρώσεων και εμπάργκο ποικίλλουν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους αναφορικά με τις χώρες, οντότητες, τα πρόσωπα και το εύρος των δραστηριοτήτων που υπόκεινται σε περιορισμούς και είναι δυνατόν να ενισχυθούν, να μετριαστούν ή άλλως τροποποιηθούν με την πάροδο του χρόνου. Ειδικότερα, κυρώσεις που επιβλήθηκαν λόγω της ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία έχουν προκαλέσει σημαντικές αναταράξεις στην παγκόσμια οικονομία και στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Καίτοι είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο αντίκτυπος της σύγκρουσης και των υφιστάμενων ή μελλοντικών κυρώσεων στη δραστηριότητα και τη χρηματοοικονομική θέση της Εταιρείας, τα γεγονότα αυτά και οι σχετικές κυρώσεις ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τη δραστηριότητά της.

Τα τελευταία χρόνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι Ηνωμένες Πολιτείες, το Ηνωμένο Βασίλειο και άλλες χώρες έχουν επιβάλει οικονομικές κυρώσεις σε ρωσικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, επιχειρήσεις και φυσικά πρόσωπα, καθώς και σε ορισμένες περιοχές της περιφέρειας του Ντονμπάς (Donbas) στην Ουκρανία. Ορισμένες από τις κυρώσεις αυτές έχουν στόχο την εκμετάλλευση και την συμμετοχή της Ρωσίας στην ποντοπόρο ναυτιλία. Για παράδειγμα, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν επιβάλει περιορισμούς εξαγωγών που αφορούν στην προμήθεια πλοίων και ναυτιλιακών υλικών προς ή για χρήση στη Ρωσία, καθώς και περιορισμούς στη χρηματοδότηση, την οικονομική συνδρομή ή την τεχνική συνδρομή, την παροχή διαμεσολαβητικών ή άλλων υπηρεσιών που θα διευκόλυναν την προμήθεια πλοίων ποντοπόρου ναυτιλίας από την Ρωσία, συμπεριλαμβανομένης της παροχής αγαθών ναυτιλιακής πλοήγησης. Ορισμένες δικαιοδοσίες, όπως οι Η.Π.Α. και η Ελλάδα, έχουν προσωρινώς ακινητοποιήσει πλοία (detention of vessels) για τα οποία υφίσταντο υποψίες παραβιάσεων των επιβαλλόμενων κυρώσεων.

Παράλληλα, η ΕΕ και χώρες όπως ο Καναδάς και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν απαγορεύσει καθολικά την είσοδο ρωσικών πλοίων στα ύδατα και στους λιμένες τους. Οι απαγορεύσεις αυτές και οι σχετικές εμπορικές κυρώσεις έχουν αρχίσει να μεταβάλλουν τα εμπορικά πρότυπα σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή αγορά, και οι ισχύοντες ή μελλοντικοί περιορισμοί ενδέχεται να επηρεάσουν υφιστάμενες ή μελλοντικές ναυλώσεις ή υπεναυλώσεις της Εταιρείας.

Η Εταιρεία κατά την άσκηση της δραστηριότητάς της λαμβάνει απαρέγκλιτα υπόψη της τους περιορισμούς των εφαρμοζόμενων οικονομικών κυρώσεων και εμπάργκο, καθώς οποιαδήποτε παραβίαση των εν λόγω κανονισμών θα μπορούσε να οδηγήσει σε χρηματικά πρόστιμα, κυρώσεις ή άλλες ποινές. Η Εταιρεία εκτιμά ότι επί του παρόντος συμμορφώνεται με όλες τις εφαρμοστέες οικονομικές κυρώσεις και κανονισμούς, και εν γένει δεν δραστηριοποιείται σε χώρες που αποτελούν στόχο κυρώσεων, εκτός εάν η δραστηριότητα σε αυτές

επιτρέπεται ρητά από τις αρμόδιες αρχές. Δεν έχει συνάψει συμφωνίες με κυβερνήσεις ή κρατικές οντότητες χωρών που υπόκεινται σε κυρώσεις και δεν έχει άμεσες συναλλαγές με αξιωματούχους ή εκπροσώπους τέτοιων κρατών. Επιπλέον, τα ναυλοσύμφωνά της περιλαμβάνουν ρήτρες που περιορίζουν τη χρήση των πλοίων της σε χώρες ή από αντισυμβαλλόμενους που υπόκεινται σε κυρώσεις, εκτός εάν οι σχετικές δραστηριότητες επιτρέπονται από το εφαρμοστέο καθεστώς κυρώσεων.

Ωστόσο, παρά τις πολιτικές και τους ελέγχους συμμόρφωσης που εφαρμόζει η Εταιρεία, είναι δυνατόν τρίτοι ναυλωτές ή υπεναυλωτές να κατευθύνουν, χωρίς τη συγκατάθεση της Εταιρείας και κατά παράβαση των ναυλοσυμφώνων, τα πλοία της σε λιμένες χωρών που υπόκεινται σε κυρώσεις. Για τον λόγο αυτόν, η Εταιρεία παρακολουθεί και ελέγχει συνεχώς την κίνηση των πλοίων της και το μεταφερόμενο φορτίο. Καθ' όλη τη διάρκεια του 2025, κανένα πλοίο του στόλου της Εταιρείας δεν προσέγγισε λιμένες χωρών ή περιοχών που υπόκεινται σε κυρώσεις ή εμπάργκο κατά παράβαση καθεστώτος εφαρμοστέων κυρώσεων. Εντούτοις, και παρά την αυστηρή συμμόρφωση της Εταιρείας με το υφιστάμενο καθεστώς εφαρμοστέων κυρώσεων, ενδέχεται η εφαρμογή νέων κυρώσεων ή τροποποιήσεις του υφιστάμενου καθεστώτος κυρώσεων να επηρεάσουν τη δραστηριότητα της Εταιρείας. Είναι επίσης πιθανό να παραβιάσουν οι ναυλωτές κυρώσεις ή κανονισμούς μέσω της χρήσης των πλοίων της Εταιρείας, οδηγώντας τις αρμόδιες αρχές να εξετάσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Εταιρείας, ως εταιρείας συμμετοχών της πλοιοκτήτριας οντότητας. Τυχόν παραβίαση κυρώσεων ή συμμετοχή σε δραστηριότητα που επιφέρει κυρώσεις, μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή προστίμων, κυρώσεων ή άλλων ποινών, να πλήξει τη φήμη της Εταιρείας και να οδηγήσει ορισμένους επενδυτές να αποεπενδύσουν ή να τους αποτρέψει από το να επενδύσουν στις κοινές μετοχές, καθώς επίσης να ενεργοποιήσει γεγονός υποχρεωτικής πρόωρης αποπληρωμής, βάσει των προβλεπόμενων στις συμφωνίες χρηματοδότησης της Εταιρείας. Επίσης, η πιθανή επέκταση υφιστάμενων κυρώσεων ή η επιβολή κυρώσεων σε νέες δικαιοδοσίες θα μπορούσε να εμποδίσει τα πλοία της Εταιρείας από το να προσεγγίζουν συγκεκριμένους λιμένες, γεγονός το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη δραστηριότητά της.

Τυχόν επέλευση των παραπάνω παραγόντων ενδέχεται να έχει ως συνέπεια την επιβολή προστίμων και κυρώσεων, την απώλεια επενδυτικών κεφαλαίων και χρηματοδότησης, την απώλεια ασφαλιστικής κάλυψης καθώς και ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, στη δραστηριότητα, στις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας και, κατά συνέπεια στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

21. Η Εταιρεία ως μέλος αλληλασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs) ενδέχεται να κληθεί να καταβάλει στο μέλλον μη προϋπολογισμένα κόστη για την κάλυψη αξιώσεων εναντίον μελών των οργανισμών που βρίσκονται σε αδυναμία κάλυψης, γεγονός που θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η κάλυψη για ευθύνη τρίτων που προκύπτει από εμπορικές δραστηριότητες κατά την εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορών παρέχεται στις ναυτιλιακές εταιρείες μέσω της συμμετοχής τους σε αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Οι οργανισμοί αυτοί αποτελούν αμοιβαίες ασφαλιστικές ενώσεις των οποίων τα μέλη, ναυτιλιακές εταιρείες, πρέπει να συνεισφέρουν αναλογικά για να καλύψουν τις απώλειες που θα υποστούν κάποια από τα μέλη του οργανισμού σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Σε περίπτωση που τα συνολικά διαθέσιμα αποθεματικά δεν επαρκούν για να καλύψουν τυχόν αυξημένες αξιώσεις από την εμπλοκή κάποιου/ων μέλους/ων σε ναυτικό ατύχημα, τότε τα υπόλοιπα μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση για την καταβολή επιπλέον κεφαλαίων έως την πλήρη κάλυψη των αξιώσεων. Οι αξιώσεις που υποβάλλονται στους οργανισμούς περιλαμβάνουν εκείνες που βαρύνουν τα μέλη τους, αλλά και αξιώσεις που υποβλήθηκαν από άλλους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I Clubs) στους οποίους ανήκει ως μέλος η Εταιρεία ενδέχεται στο μέλλον να υποχρεωθούν σε καταβολές πέραν των διαθέσιμων αποθεματικών τους ή ακόμη και να κινδυνεύσουν προς τούτο και συνεπώς υπάρχει το ενδεχόμενο η Εταιρεία να κληθεί σε επιπλέον μη προϋπολογισμένες καταβολές, γεγονός που δύναται να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη

δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας.

22. Η αυξανόμενη εξάρτηση του Ομίλου και της διεθνούς ναυτιλίας από ψηφιακές υποδομές, πληροφοριακά συστήματα και διασυνδεδεμένα δίκτυα επικοινωνίας ενδέχεται να εκθέσει τον Όμιλο σε κινδύνους κυβερνοασφάλειας, οι οποίοι θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική του θέση του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η εύρυθμη λειτουργία του Ομίλου βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη χρήση πληροφοριακών συστημάτων, ψηφιακών εφαρμογών και δικτύων επικοινωνίας που υποστηρίζουν, μεταξύ άλλων, τη διαχείριση του στόλου, τον επιχειρησιακό προγραμματισμό, τη διαχείριση ναυλώσεων, τη χρηματοοικονομική διαχείριση, τη λογιστική παρακολούθηση, τις πληρωμές, την ανταλλαγή δεδομένων με ναυλωτές, λιμένες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ασφαλιστές, προμηθευτές και λοιπούς συνεργάτες, καθώς και τη λειτουργία των συστημάτων επί των πλοίων.

Παράλληλα, η σύγχρονη λειτουργία των πλοίων βασίζεται ολοένα και περισσότερο σε διασυνδεδεμένα ψηφιακά συστήματα, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων πλοήγησης, επικοινωνιών, διαχείρισης μηχανών, παρακολούθησης φορτίου, απομακρυσμένης τεχνικής υποστήριξης και ανταλλαγής επιχειρησιακών δεδομένων με τα γραφεία διαχείρισης του στόλου. Ως αποτέλεσμα, η διεθνής ναυτιλία καθίσταται ολοένα περισσότερο εκτεθειμένη σε κινδύνους κυβερνοασφάλειας και ψηφιακών επιθέσεων.

Ο Όμιλος, οι διαχειρίστριες εταιρείες του, οι πάροχοι τεχνολογικών υπηρεσιών, οι λιμένες, οι τερματικοί σταθμοί, οι πάροχοι δορυφορικών επικοινωνιών και λοιποί κρίσιμοι συνεργάτες ενδέχεται να αποτελέσουν στόχο κυβερνοεπιθέσεων, συμπεριλαμβανομένων επιθέσεων για λήψη λύτρων, κακόβουλου λογισμικού (malware), επιθέσεων άρνησης παροχής υπηρεσιών (DDoS), παραβίασης δεδομένων, μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πληροφοριακά συστήματα, αλλοίωσης ή απώλειας δεδομένων, ηλεκτρονικής απάτης ή άλλων μορφών κακόβουλης ψηφιακής δραστηριότητας.

Τυχόν επιτυχής κυβερνοεπίθεση ή σημαντική δυσλειτουργία πληροφοριακών συστημάτων θα μπορούσε να προκαλέσει, μεταξύ άλλων:

- διακοπή ή καθυστέρηση της επιχειρησιακής λειτουργίας του στόλου,
- αδυναμία επικοινωνίας με πλοία, ναυλωτές ή λιμενικές αρχές,
- καθυστερήσεις στην εκτέλεση ναυλώσεων ή στη διαχείριση φορτίων,
- απώλεια, καταστροφή ή μη εξουσιοδοτημένη αποκάλυψη εμπιστευτικών ή προσωπικών δεδομένων,
- οικονομικές απώλειες λόγω απάτης ή διακοπής λειτουργίας,
- αύξηση του κόστους αποκατάστασης, ασφαλιστικής κάλυψης ή συμμόρφωσης με κανονιστικές απαιτήσεις και
- βλάβη της φήμης και των σχέσεων του Ομίλου με ναυλωτές, χρηματοδότες και λοιπούς συνεργάτες.

Επιπλέον, κυβερνοεπιθέσεις που επηρεάζουν κρίσιμα επιχειρησιακά συστήματα επί των πλοίων, όπως τα συστήματα πρόωσης, πλοήγησης, ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS), επικοινωνιών ή αυτοματισμών, θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου, του φορτίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και να οδηγήσουν σε ατυχήματα, καθυστερήσεις, αξιώσεις τρίτων ή διοικητικές κυρώσεις.

Περαιτέρω, ο Όμιλος εξαρτάται από πληροφοριακά συστήματα και υπηρεσίες που παρέχονται από τρίτους, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστριών εταιρειών, των παρόχων λογισμικού, υπηρεσιών cloud, τηλεπικοινωνιακών και δορυφορικών υπηρεσιών, ταξινομημένων οργανισμών, λιμένων και λοιπών συνεργατών. Ως εκ τούτου, ακόμη και εάν τα πληροφοριακά συστήματα του Ομίλου παραμένουν ασφαλή, κυβερνοεπιθέσεις

ή δυσλειτουργίες σε κρίσιμες υποδομές τρίτων θα μπορούσαν να επηρεάσουν έμμεσα τις δραστηριότητές του.

Ο Όμιλος εφαρμόζει πολιτικές και διαδικασίες κυβερνοασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες κανονιστικές απαιτήσεις και τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα διαχείρισης κυβερνοκινδύνων στη ναυτιλία. Ωστόσο, η συνεχής εξέλιξη των μεθόδων κυβερνοεπιθέσεων, η αυξανόμενη πολυπλοκότητα των ψηφιακών συστημάτων και η εξάρτηση της διεθνούς ναυτιλίας από διασυνδεδεμένες ψηφιακές υποδομές δεν επιτρέπουν να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα υφιστάμενα μέτρα προστασίας θα αποτρέψουν κάθε περιστατικό κυβερνοασφάλειας ή ότι δεν θα απαιτηθούν στο μέλλον σημαντικές πρόσθετες λειτουργικές ή κεφαλαιουχικές δαπάνες για την ενίσχυση της ψηφιακής ανθεκτικότητας του Ομίλου.

Οποιαδήποτε σημαντική κυβερνοεπίθεση, παραβίαση πληροφοριακών συστημάτων ή διακοπή λειτουργίας κρίσιμων ψηφιακών υποδομών θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2.4 Κίνδυνοι που Αφορούν στη Συμμόρφωση με Κανονιστικές Υποχρεώσεις λόγω της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας του Ομίλου

1. Η συνεχώς αυστηρότερη περιβαλλοντική, κλιματική και κανονιστική νομοθεσία που διέπει τη διεθνή ναυτιλία ενδέχεται να αυξήσει σημαντικά το κόστος συμμόρφωσης του Ομίλου, να απαιτήσει πρόσθετες κεφαλαιουχικές επενδύσεις και να επηρεάσει δυσμενώς τις δραστηριότητες, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τη χρηματοοικονομική του θέση, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου υπόκειται σε εκτεταμένο και διαρκώς αυστηρότερο πλέγμα διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών κανόνων που διέπουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία του περιβάλλοντος, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τη διαχείριση θαλάσσιας ρύπανσης, τη διαχείριση θαλάσσιου έρματος, την ενεργειακή απόδοση των πλοίων, την ανακύκλωση πλοίων και γενικότερα τη λειτουργία του διεθνούς στόλου.

Το κανονιστικό αυτό πλαίσιο εξελίσσεται με ιδιαίτερα ταχείς ρυθμούς. Η εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS)[31] στις θαλάσσιες μεταφορές, του Κανονισμού FuelEU Maritime[32], και Carbon Intensity Indicator (CII) του IMO[33], καθώς και οι νέοι στόχοι του IMO για την επίτευξη καθαρών μηδενικών εκπομπών (Net Zero GHG Strategy) και το προτεινόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο «IMO Net-Zero Framework», το οποίο προβλέπει παγκόσμιο πρότυπο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των ναυτιλιακών καυσίμων και μηχανισμό τιμολόγησης εκπομπών και του οποίου η υιοθέτηση αναμένεται να επανεξεταστεί από τον IMO τον Οκτώβριο του 2026, ενδέχεται να επιβάλουν πρόσθετες λειτουργικές υποχρεώσεις, σημαντικές κεφαλαιουχικές επενδύσεις και αυξημένο κόστος συμμόρφωσης για τον Όμιλο. Σημειώνεται ότι, μολονότι το σχετικό κόστος συμμόρφωσης βαρύνει κατά κανόνα τον ναυλωτή, η ανταγωνιστικότητα των πλοίων που δεν θα έχουν εκσυγχρονιστεί ή προσαρμοστεί εγκαίρως στις νέες κανονιστικές απαιτήσεις ενδέχεται να επηρεαστεί.

Οι κανονιστικές αυτές εξελίξεις ενδέχεται, μεταξύ άλλων:

- να αυξήσουν σημαντικά το λειτουργικό κόστος των πλοίων μέσω της αγοράς δικαιωμάτων εκπομπών ή άλλων μηχανισμών τιμολόγησης άνθρακα, κόστος το οποίο βαρύνει κατά κύριο λόγο τον ναυλωτή,
- να απαιτήσουν την εγκατάσταση νέου τεχνικού εξοπλισμού, ενεργειακών συστημάτων ή άλλων τεχνολογικών αναβαθμίσεων,
- να οδηγήσουν σε περιορισμούς της επιχειρησιακής ταχύτητας ή του τρόπου εκμετάλλευσης ορισμένων

[31] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en.
[32] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en?utm.
[33] https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/eexi-cii-faq.aspx.

πλοίων,

- να αυξήσουν τις απαιτήσεις παρακολούθησης, καταγραφής, επαλήθευσης και δημοσιοποίησης περιβαλλοντικών δεδομένων,
- να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα παλαιότερων ή λιγότερο ενεργειακά αποδοτικών πλοίων και
- να επηρεάσουν δυσμενώς τις υπολειμματικές αξίες ορισμένων πλοίων ή να επιταχύνουν την οικονομική απαξίωσή τους.

Παρότι σημαντικό μέρος του επενδυτικού προγράμματος του Ομίλου αφορά σύγχρονα πλοία προηγμένης τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων πλοίων διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), τα οποία έχουν σχεδιαστεί ώστε να ανταποκρίνονται αποτελεσματικότερα στις υφιστάμενες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι τεχνολογίες αυτές θα εξακολουθήσουν να θεωρούνται επαρκείς καθ' όλη τη διάρκεια της οικονομικής ζωής των πλοίων ή ότι δεν θα απαιτηθούν πρόσθετες μετασκευές, επενδύσεις ή αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας τους προκειμένου να συμμορφώνονται με μελλοντικές κανονιστικές απαιτήσεις.

Παράλληλα, η αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των ναυλωτών, των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των ασφαλιστών και των επενδυτών ενδέχεται να οδηγήσει σε αυστηρότερα εμπορικά ή χρηματοδοτικά κριτήρια για πλοία με χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις ή μεγαλύτερη ένταση εκπομπών άνθρακα, επηρεάζοντας τη δυνατότητα απασχόλησής τους, τη χρηματοδότησή τους ή την αγοραία τους αξία.

Ήδη, ο Όμιλος υπόκειται σε εκτεταμένες απαιτήσεις συμμόρφωσης αναφορικά με την ασφαλή λειτουργία των πλοίων του. Ενδεικτικά, ο Κώδικας ISM απαιτεί από τους διαχειριστές πλοίων την εφαρμογή πιστοποιημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και τη διατήρηση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών συμμόρφωσης. Τυχόν μη συμμόρφωση με τις σχετικές απαιτήσεις θα μπορούσε να οδηγήσει, μεταξύ άλλων, σε ανάκληση πιστοποιητικών, κράτηση πλοίων, απαγόρευση πρόσβασης σε λιμένες, περιορισμό της ασφαλιστικής κάλυψης ή αυξημένη αστική και διοικητική ευθύνη.

Η διεθνής τάση προς αυστηρότερη περιβαλλοντική ρύθμιση της ναυτιλίας αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα έτη και ενδέχεται να συνοδευθεί από νέους μηχανισμούς τιμολόγησης εκπομπών, πρόσθετες τεχνικές απαιτήσεις ή αυστηρότερους στόχους απανθρακοποίησης. Δεν μπορεί, συνεπώς, να υπάρξει διαβεβαίωση ότι ο Όμιλος θα είναι σε θέση να συμμορφώνεται διαρκώς με το εξελισσόμενο κανονιστικό πλαίσιο χωρίς ουσιώδη αύξηση του λειτουργικού ή επενδυτικού του κόστους ή χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα και στην οικονομική αξία του στόλου του.

Παράλληλα, μολονότι σύμφωνα με τους όρους πολλών συμβάσεων χρονοναύλωσης μέρος ή το σύνολο του κόστους συμμόρφωσης με τους μηχανισμούς εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών ή άλλες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις δύναται να μετακυλίεται στους ναυλωτές, ο Όμιλος εξακολουθεί να εκτίθεται στον πιστωτικό κίνδυνο των αντισυμβαλλομένων του. Τυχόν αδυναμία ή καθυστέρηση των ναυλωτών να εκπληρώσουν τις σχετικές οικονομικές τους υποχρεώσεις ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα ο Όμιλος να υποχρεωθεί να αναλάβει προσωρινά ή οριστικά μέρος του σχετικού κόστους, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τις ταμειακές του ροές και τα αποτελέσματα λειτουργίας του.

Οποιαδήποτε αυστηροποίηση του περιβαλλοντικού και κανονιστικού πλαισίου ή αδυναμία του Ομίλου να συμμορφωθεί εγκαίρως και αποτελεσματικά με τις σχετικές απαιτήσεις ή οποιαδήποτε επιβάρυνση στη λειτουργία του Ομίλου εξαιτίας των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2. Η ενεργειακή μετάβαση, η αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών και η μετάβαση της ναυτιλίας σε καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα ενδέχεται να αυξήσουν το λειτουργικό κόστος, να επηρεάσουν την

ανταγωνιστικότητα των πλοίων και να έχουν ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε περίοδο ταχείας ενεργειακής μετάβασης, η οποία χαρακτηρίζεται από τη σταδιακή αυστηροποίηση των διεθνών και περιφερειακών περιβαλλοντικών κανονισμών και από την αυξανόμενη απαίτηση για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Οι εξελίξεις αυτές δημιουργούν σημαντικές προκλήσεις για το σύνολο του κλάδου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ενδέχεται να επηρεάσουν τη λειτουργία, την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική απόδοση των εταιρειών διαχείρισης πλοίων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει υιοθετήσει φιλόδοξους στόχους για την επίτευξη μηδενικών καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία έως ή περί το 2050, ενώ παράλληλα προωθούνται σταδιακά νέα μέτρα οικονομικού και τεχνικού χαρακτήρα που αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά τη λειτουργία των πλοίων κατά τις επόμενες δεκαετίες.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζει σειρά κανονιστικών παρεμβάσεων, όπως η ένταξη της ναυτιλίας στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS), ο Κανονισμός FuelEU Maritime και άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη σταδιακή μείωση της έντασης άνθρακα των ναυτιλιακών καυσίμων και στη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας. Οι κανονισμοί αυτοί ενδέχεται να αυξήσουν σημαντικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων και να απαιτήσουν πρόσθετες επενδύσεις σε τεχνολογίες περιβαλλοντικής συμμόρφωσης.

Η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να επηρεαστεί ιδιαίτερα από τις εξελίξεις αυτές, καθώς οι μεγάλοι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίων, υιοθετούν ολοένα αυστηρότερα κριτήρια περιβαλλοντικής απόδοσης κατά την επιλογή πλοίων και συνεργατών. Ως αποτέλεσμα, πλοία με χαμηλότερη ενεργειακή απόδοση ή περιορισμένη δυνατότητα χρήσης καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα ενδέχεται να αντιμετωπίσουν δυσμενέστερους όρους απασχόλησης ή μειωμένη ανταγωνιστικότητα.

Παράλληλα, η μετάβαση προς εναλλακτικά καύσιμα, όπως η μεθανόλη, η αμμωνία, το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και άλλα καύσιμα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών άνθρακα, βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι θα αναπτυχθούν εγκαίρως οι απαραίτητες υποδομές ανεφοδιασμού, ότι θα υπάρξει επαρκής διαθεσιμότητα των καυσίμων αυτών σε όλα τα βασικά λιμάνια ή ότι το κόστος χρήσης τους θα είναι οικονομικά βιώσιμο για το σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου. Επιπλέον, εξακολουθεί να υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα ως προς το ποια τεχνολογία πρόωσης ή ποιο καύσιμο θα επικρατήσει μακροπρόθεσμα στη διεθνή ναυτιλία. Η αβεβαιότητα αυτή ενδέχεται να επηρεάσει τις αποφάσεις επενδύσεων σε νέα πλοία, τις αποτιμήσεις του υφιστάμενου στόλου και τη δυνατότητα χρηματοδότησης νέων ναυτιλιακών επενδύσεων. Πλοία που δεν θα μπορούν να συμμορφωθούν οικονομικά με τις μελλοντικές απαιτήσεις ενδέχεται να παρουσιάσουν χαμηλότερη εμπορική αξία ή μικρότερη διάρκεια οικονομικής ζωής.

Περαιτέρω, η ενεργειακή μετάβαση ενδέχεται να μεταβάλει τη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου μέσω της ανάπτυξης νέων αλυσίδων παραγωγής και διανομής καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα, καθώς και μέσω της ανακατανομής των επενδύσεων σε λιμενικές και ενεργειακές υποδομές. Αν και οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται να δημιουργήσουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες, ενδέχεται επίσης να επηρεάσουν τις παραδοσιακές εμπορικές διαδρομές και τη ζήτηση για συγκεκριμένες υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Ο Όμιλος παρακολουθεί στενά τις κανονιστικές εξελίξεις και τις τεχνολογικές μεταβολές που συνδέονται με την ενεργειακή μετάβαση. Ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι σχετικές εξελίξεις δεν θα οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση του λειτουργικού κόστους το οποίο επιβαρύνει τον εκναυλωτή, γεγονός που θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

3. Η αυστηροποίηση των τελωνειακών ελέγχων, των απαιτήσεων ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, των

διαδικασιών εισαγωγής και εξαγωγής και των διεθνών κανονιστικών απαιτήσεων ενδέχεται να αυξήσει το λειτουργικό κόστος του Ομίλου και να επηρεάσει δυσμενώς την ομαλή εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών.

Η δραστηριότητα του Ομίλου εξαρτάται από την ομαλή διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω διεθνών λιμένων και τελωνειακών αρχών, οι οποίοι εφαρμόζουν ολοένα αυστηρότερα μέτρα ασφάλειας, ελέγχου φορτίων και προστασίας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι αρμόδιες αρχές σε διάφορες δικαιοδοσίες ενδέχεται να επιβάλλουν νέες ή αυστηρότερες απαιτήσεις σχετικά με:

- τους τελωνειακούς ελέγχους και τη σάρωση εμπορευματοκιβωτίων (container scanning),
- τις διαδικασίες υποβολής και επαλήθευσης στοιχείων φορτίου πριν από την άφιξη των πλοίων,
- την ιχνηλασιμότητα των εμπορευματοκιβωτίων και των φορτίων,
- την εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών ασφάλειας και ηλεκτρονικής παρακολούθησης,
- την προστασία κρίσιμων λιμενικών υποδομών και της εφοδιαστικής αλυσίδας,
- τη συμμόρφωση με κανονισμούς οικονομικών κυρώσεων (sanctions), ελέγχου εξαγωγών (export controls) και περιοριστικών μέτρων διεθνούς εμπορίου.

Οι απαιτήσεις αυτές ενδέχεται να οδηγήσουν σε αυξημένους τελωνειακούς ελέγχους, δεσμεύσεις ή κατασχέσεις φορτίων, καθυστερήσεις στη φόρτωση, εκφόρτωση ή μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων, παράταση του χρόνου παραμονής των πλοίων στους λιμένες, επιβολή διοικητικών προστίμων ή άλλων οικονομικών επιβαρύνσεων, καθώς και σε αυξημένο διοικητικό και λειτουργικό κόστος τόσο για τον Όμιλο όσο και για τους ναυλωτές.

Επιπλέον, η αυστηροποίηση των απαιτήσεων ασφαλείας της εφοδιαστικής αλυσίδας ενδέχεται να απαιτήσει πρόσθετες επενδύσεις σε ψηφιακά συστήματα, διαδικασίες συμμόρφωσης, εκπαίδευση προσωπικού, τεχνολογίες ελέγχου φορτίων και μηχανισμούς διαχείρισης κινδύνων.

Παράλληλα, η λειτουργία των πλοίων του Ομίλου υπόκειται στις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS), ο οποίος επιβάλλει την εφαρμογή εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, τη διατήρηση σχετικών πιστοποιήσεων και τη λήψη κατάλληλων μέτρων προστασίας έναντι απειλών ασφάλειας. Τυχόν αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές ή με μελλοντικές αυστηρότερες απαιτήσεις του IMO, των κρατών σημαίας ή των κρατών λιμένα θα μπορούσε να οδηγήσει σε κράτηση πλοίων, περιορισμό ή απαγόρευση πρόσβασης σε συγκεκριμένους λιμένες, αυξημένη ευθύνη του Ομίλου ή πρόσθετο λειτουργικό και επενδυτικό κόστος.

Καθώς μελλοντικές κανονιστικές εξελίξεις ή νέες απαιτήσεις ασφάλειας της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας ενδέχεται να επιβάλουν πρόσθετες υποχρεώσεις συμμόρφωσης ή σημαντικές λειτουργικές και κεφαλαιουχικές δαπάνες στον Όμιλο ή στους εμπορικούς του συνεργάτες, οποιαδήποτε σημαντική αυστηροποίηση των τελωνειακών διαδικασιών, των απαιτήσεων ασφάλειας ή των κανονισμών που διέπουν τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

4. Τυχόν αδυναμία οποιουδήποτε πλοίου του Ομίλου να διατηρήσει την πιστοποίηση κλάσης του ή αποτυχία σε οποιαδήποτε ετήσια, ενδιάμεση ή ειδική επιθεώρηση, ή εάν οποιαδήποτε προγραμματισμένη επιθεώρηση κλάσης διαρκέσει περισσότερο ή αποδειχθεί δαπανηρότερη από το αναμενόμενο, τούτο θα μπορούσε να έχει σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στις ταμειακές ροές και στη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Το κύτος και οι μηχανές κάθε εμπορικού πλοίου πρέπει να πιστοποιούνται από νηογνώμονα εξουσιοδοτημένο από το κράτος της σημαίας του. Ο νηογνώμονας πιστοποιεί ότι ένα πλοίο είναι ασφαλές και αξιόπλοο σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες και κανονισμούς της χώρας νηολόγησης του πλοίου και της Σύμβασης SOLAS.

Ένα πλοίο πρέπει να υποβάλλεται σε ετήσιες, ενδιάμεσες και ειδικές επιθεωρήσεις. Οι μηχανές του πλοίου ενδέχεται να υπόκεινται σε κύκλο συνεχούς επιθεώρησης, στο πλαίσιο του οποίου οι μηχανές θα επιθεωρούνται περιοδικά κατά τη διάρκεια πενταετούς περιόδου. Κατά την έναρξη, κατά τη διάρκεια και κατά τη λήξη αυτού του κύκλου, κάθε πλοίο υποχρεούται να υποβάλλεται σε επιθεώρηση των υποθαλάσσιων τμημάτων του, η οποία συνήθως περιλαμβάνει δεξαμενισμό. Οι επιθεωρήσεις αυτές και ο δεξαμενισμός ενδέχεται να είναι δαπανηροί και να καθυστερήσουν την επιστροφή του πλοίου σε λειτουργία.

Τυχόν αδυναμία οποιουδήποτε πλοίου της Εταιρείας να διατηρήσει την κλάση του ή αποτυχία σε ετήσια, ενδιάμεση ή ειδική επιθεώρηση, θα οδηγήσει βάσει της Ενιαίας Διαδικασίας της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS) για την αυτόματη αναστολή κλάσης, σε απώλεια της κλάσης, αδυναμία διατήρησης των υφιστάμενων ασφαλιστικών καλύψεων, αδυναμία ναύλωσης και αθέτηση υποχρεώσεων της Εταιρείας εκ των δανειακών της συμβάσεων.

Τυχόν επέλευση των ανωτέρω θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στις ταμειακές ροές και στη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

5. Η Εταιρεία διατηρεί εγγεγραμμένη διεύθυνση στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ και Θυγατρικές που έχουν συσταθεί στις Νήσους Μάρσαλ. Η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ έχει κατά το παρελθόν συμπεριληφθεί σε καταλόγους μη συνεργαζόμενων φορολογικών δικαιοδοσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω ζητημάτων σχετιζόμενων με την εφαρμογή απαιτήσεων οικονομικής υπόστασης, από τους οποίους αφαιρέθηκε τον Οκτώβριο του 2023. Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρεία και οι Θυγατρικές της υπάγονται σε απαιτήσεις οικονομικής υπόστασης, η μη συμμόρφωση με τις οποίες θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η Εταιρεία διατηρεί την καταστατική έδρα και την εγγεγραμμένη διεύθυνσή της στις Νήσους Μάρσαλ και έχει διεύθυνση επικοινωνίας στην Ελλάδα. Ομοίως οι Θυγατρικές της διατηρούν καταστατική έδρα και εγγεγραμμένη διεύθυνση στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ.

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημοσιεύει τακτικά κατάλογο μη συνεργάσιμων περιοχών φορολογικής δικαιοδοσίας, ο οποίος περιλαμβάνει χώρες για τις οποίες το Συμβούλιο κρίνει ότι πρέπει να βελτιώσουν το ρυθμιστικό τους πλαίσιο και να εργαστούν προς συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα φορολογίας. Το 2017, η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, μεταξύ άλλων, εντάχθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση στον κατάλογο μη συνεργάσιμων περιοχών φορολογικής δικαιοδοσίας λόγω μη εφαρμογής ορισμένων δεσμεύσεων που είχαν προηγουμένως αναληφθεί έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός της συμφωνηθείσας προθεσμίας. Ωστόσο, η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ αφαιρέθηκε από τον κατάλογο μη συνεργάσιμων περιοχών φορολογικής δικαιοδοσίας εντός του 2018. Τον Φεβρουάριο του 2023, η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ (μεταξύ άλλων) εντάχθηκε εκ νέου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στον κατάλογο μη συνεργάσιμων περιοχών φορολογικής δικαιοδοσίας λόγω ανεπάρκειας των νομοθετικών κανόνων σχετικά με τις απαιτήσεις οικονομικής υπόστασης, και στη συνέχεια αφαιρέθηκε από τον εν λόγω κατάλογο τον Οκτώβριο του 2023. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν συμφωνήσει σε ένα σύνολο μέτρων, τα οποία μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν κατά των χωρών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο, συμπεριλαμβανομένων αυξημένης παρακολούθησης και ελέγχων, παρακράτησης φόρων και μη εκπέσιμων δαπανών. Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαγορεύει τη διοχέτευση ορισμένων κοινοτικών κονδυλίων μέσω οντοτήτων σε μη συνεργάσιμες περιοχές φορολογικής δικαιοδοσίας. Ο Όμιλος δεν δύναται να προβλέψει (i) εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση θα προσθέσει εκ νέου τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ στον κατάλογο μη συνεργαζόμενων δικαιοδοσιών, (ii) ποια μέτρα ενδέχεται να

λάβει οποιαδήποτε τέτοια δικαιοδοσία, προκειμένου να διαγραφεί από τον εν λόγω κατάλογο σε περίπτωση συμπερίληψής της σε αυτόν, (iii) με ποια ταχύτητα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα ανταποκριθεί σε τυχόν μεταβολές της νομοθεσίας των σχετικών δικαιοδοσιών, ή (iv) πώς θα αντιδράσουν οι τράπεζες ή άλλα αντισυμβαλλόμενα μέρη του Ομίλου σε οποιαδήποτε τέτοια εξέλιξη.

Η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ έχει θεσπίσει κανονισμούς περί πραγματικής οικονομικής υπόστασης («Economic Substance Regulations» του 2018, οι «**Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης**», βλ. ενότητα 4.2.5. «Θεσμικό Πλαίσιο» του Ενημερωτικού Δελτίου), με τους οποίους η Εταιρεία ενδέχεται να υποχρεούται να συμμορφώνεται. Οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης απαιτούν από οντότητες με έδρα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, οι οποίες είναι μη-κάτοικοι (non resident) ή αλλοδαπές ναυτιλιακές οντότητες που είναι εγγεγραμμένες στο Μητρώο Εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ οι οποίες έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (σχετικές οντότητες, «relevant entities») και διεξάγουν ορισμένες σχετικές δραστηριότητες («relevant activities»), να πληρούν κριτήρια οικονομικής υπόστασης («economic substance test»).

Ειδικότερα, μια σχετική οντότητα που διεξάγει σχετική δραστηριότητα πρέπει κατ' αρχήν να αποδεικνύει ότι:

- η διοίκηση και η διαχείρισή της πραγματοποιείται στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ σε σχέση με τη σχετική δραστηριότητα,
- διενεργεί βασικές δραστηριότητες δημιουργίας εισοδήματος σε σχέση με τη σχετική δραστηριότητα στις Νήσους Μάρσαλ (αν και οι ρυθμιστικές αρχές κατανοούν και αναγνωρίζουν ότι οι δραστηριότητες βάσει των οποίων αποκτούν εισόδημα οι ναυτιλιακές εταιρείες λαμβάνουν χώρα γενικά στα διεθνή ύδατα), και
  (α) πραγματοποιεί επαρκές ποσό δαπανών στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ,

  (β) έχει επαρκή φυσική παρουσία στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, και

  (γ) έχει επαρκή αριθμό εξειδικευμένων υπαλλήλων στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, (είτε απασχολούνται από τη σχετική οντότητα είτε από άλλη οντότητα και είτε με προσωρινές είτε με μακροχρόνιες συμβάσεις).

Ωστόσο, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης έχουν θεσπίσει ειδικό θεσμικό πλαίσιο για τις σχετικές οντότητες που ασκούν (α) ναυτιλιακή δραστηριότητα που αφορούν αποκλειστικά πλοία σημαίας Μάρσαλ και (β) δραστηριότητα επιχειρήσεων συμμετοχών ως μετόχου σε άλλες νομικές οντότητες. Ειδικότερα:

- Όταν η σχετική δραστηριότητα συνίσταται σε ναυτιλιακή δραστηριότητα, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης περιέχουν ηπιότερες προϋποθέσεις για τη θεμελίωση οικονομικής υπόστασης. Συγκεκριμένα, για να είναι σε θέση να αποδείξει οικονομική υπόσταση, μια τέτοια οντότητα πρέπει να συμμορφώνεται με τον Νόμο περί Εταιρειών (Associations Law) και το Νόμο Ναυτιλίας του 1990 (Associations Law and Maritime Act 1990), περιλαμβανομένης της τήρησης των εφαρμοστέων κανονισμών του IMO, των δασμολογικών υποχρεώσεων και των απαιτήσεων επάνδρωσης, και να εκπληρώνει όλες τις οικονομικές υποχρεώσεις της (δηλ. πληρωμή τελών) στο μητρώο εταιρειών («Registrar of Corporations») των Νήσων Μάρσαλ. Τούτο σημαίνει ότι μια σχετική οντότητα που ασκεί ναυτιλιακή δραστηριότητα που αφορά πλοίο σημαίας Μάρσαλ δύναται να πληροί το κριτήριο οικονομικής ουσίας μέσω της εκμετάλλευσης πλοίου σε διεθνή ναυσιπλοΐα, περιλαμβανομένων της διαχείρισης του πληρώματος επί του πλοίου, της συντήρησης του πλοίου, καθώς και της εποπτείας των πλοίων και των σχετικών δραστηριοτήτων.
- Όταν η σχετική δραστηριότητα συνίσταται αποκλειστικά σε δραστηριότητα εταιρείας χαρτοφυλακίου, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης περιέχουν ηπιότερες προϋποθέσεις για τη θεμελίωση οικονομικής υπόστασης. Συγκεκριμένα, μια αμιγής εταιρεία συμμετοχών (pure equity holding company) υπόκειται σε μειωμένο έλεγχο οικονομικής υπόστασης, ο οποίος πληρούται εάν η συγκεκριμένη οντότητα:

  α. συμμορφώνεται με τις νόμιμες υποχρεώσεις της βάσει του BCA, του Αναθεωρημένου Νόμου περί Προσωπικών Εταιρειών (Revised Partnership Act), του Νόμου περί Ετερόρρυθμων Εταιρειών (Limited

Partnership Act) ή του Νόμου περί Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης (Limited Liability Company Act) και

β. διαθέτει επαρκείς ανθρώπινους πόρους και εγκαταστάσεις στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, ώστε να είναι σε θέση να κατέχει και να διαχειρίζεται τις συμμετοχές της στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων οντοτήτων.

Για τον σκοπό αυτό, η έννοια «επαρκής» θα καθορίζεται με βάση τις συνθήκες κάθε αμιγούς εταιρείας συμμετοχών (pure equity holding company). Ωστόσο, μια αμιγής εταιρεία συμμετοχών (pure equity holding company) μπορεί να πληροί τις μειωμένες απαιτήσεις οικονομικής υπόστασης διατηρώντας έναν εγγεγραμμένο αντιπρόσωπο (registered agent) στις Νήσους Μάρσαλ σύμφωνα με τον Νόμο περί Εταιρειών/Ενώσεων (Associations Law). Μια αμιγής εταιρεία συμμετοχών (pure equity holding company) δεν υποχρεούται να τηρεί τη διοίκηση και διαχείρισή της εντός των Νήσων Μάρσαλ.

Επιπλέον, ορισμένες δικαιοδοσίες έχουν θεσπίσει ή ενδέχεται να θεσπίσουν νόμους και κανονισμούς περί οικονομικής υπόστασης, με τους οποίους η Εταιρεία ενδέχεται επίσης να απαιτείται να συμμορφωθεί.

Σε περίπτωση που η Εταιρεία αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις της βάσει των νόμων και κανονισμών αυτών, συμπεριλαμβανομένων των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης των Νήσων Μάρσαλ, μπορεί να της επιβληθούν χρηματικές κυρώσεις, να κοινοποιηθούν σχετικές με αυτήν πληροφορίες σε αλλοδαπές φορολογικές αρχές ή ακόμη και να διαγραφεί από το σχετικό μητρώο εταιρειών, με ενδεχόμενο να επηρεαστεί ουσιωδώς αρνητικά η δραστηριότητα, η χρηματοοικονομική της κατάσταση και τα λειτουργικά της αποτελέσματα, και, κατά τούτο, η ικανότητα της Εκδότριας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

6. Ο Όμιλος ενδέχεται να υπαχθεί σε φορολόγηση του εισοδήματός του σε διάφορες δικαιοδοσίες, ενώ τυχόν μεταβολή του φορολογικού καθεστώτος που διέπει τις δραστηριότητές του ή αδυναμία πλήρωσης των προϋποθέσεων φορολογικών απαλλαγών, συμπεριλαμβανομένης της απαλλαγής του άρθρου 883 του US Internal Revenue Code, θα μπορούσε να αυξήσει τη φορολογική επιβάρυνση του Ομίλου και να επηρεάσει δυσμενώς τα αποτελέσματα λειτουργίας και τις ταμειακές ροές του.

Η Εταιρεία και οι Θυγατρικές της έχουν συσταθεί σε δικαιοδοσίες οι οποίες, κατά κανόνα, δεν επιβάλλουν φόρο εισοδήματος επί των κερδών από τη διεθνή εκμετάλλευση πλοίων. Ωστόσο, τα πλοία του Ομίλου δραστηριοποιούνται σε διεθνές επίπεδο και προσεγγίζουν λιμένες πολλών κρατών, με αποτέλεσμα ο Όμιλος να ενδέχεται να υπόκειται σε φόρους εισοδήματος, παρακρατούμενους φόρους, φόρους χωρητικότητας (tonnage taxes), τέλη ή άλλες επιβαρύνσεις σε δικαιοδοσίες στις οποίες δραστηριοποιούνται τα πλοία του ή στις οποίες ασκείται η διαχείριση ή άλλες λειτουργίες του.

Ενδεικτικά, εάν ο Όμιλος αποκτά έσοδα από μεταφορές που αρχίζουν ή καταλήγουν σε λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών και δεν πληροί τις προϋποθέσεις απαλλαγής του άρθρου 883 του US Internal Revenue Code και των σχετικών κανονισμών, ενδέχεται να υπαχθεί σε φόρο ύψους 4% επί του 50% των σχετικών ακαθάριστων εσόδων (US source gross transportation income), χωρίς δυνατότητα έκπτωσης δαπανών. Η πλήρωση των προϋποθέσεων της εν λόγω απαλλαγής εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τη μετοχική σύνθεση της Εταιρείας, όπως αυτή θα διαμορφώνεται εκάστοτε μετά την εισαγωγή των Μετοχών προς διαπραγμάτευση, και δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι προϋποθέσεις αυτές θα πληρούνται σε διαρκή βάση.

Περαιτέρω, το φορολογικό καθεστώς που διέπει τη διεθνή ναυτιλία σε διάφορες δικαιοδοσίες ενδέχεται να μεταβληθεί στο μέλλον, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο διεθνών πρωτοβουλιών για τη φορολόγηση των πολυεθνικών ομίλων (όπως οι κανόνες του Πυλώνα ΙΙ του ΟΟΣΑ για την ελάχιστη παγκόσμια φορολογία, από τους οποίους το εισόδημα από διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές κατ' αρχήν εξαιρείται υπό προϋποθέσεις). Τυχόν μεταβολές της φορολογικής νομοθεσίας, των συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας ή της ερμηνείας και εφαρμογής τους θα μπορούσαν να αυξήσουν τη φορολογική επιβάρυνση του Ομίλου και να έχουν ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει

μερίσματα στους Μετόχους.

7. Η λαθρεμπορία ναρκωτικών ή άλλων παράνομων ειδών στα πλοία της Εταιρείας ενδέχεται να εγείρει αξιώσεις ή κυρώσεις από κυβερνητικές αρχές με δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, τη δραστηριότητα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Τα πλοία της Εταιρείας προσεγγίζουν λιμένες σε ολόκληρο τον κόσμο και στη διαδικασία αυτή ενδέχεται να γίνουν στόχος λαθρέμπορων, που θα επιχειρήσουν να αποκρύψουν ναρκωτικά ή άλλο παράνομο φορτίο στα πλοία, με ή χωρίς τη γνώση των μελών του πληρώματος. Εάν εντοπιστεί παράνομο φορτίο στα πλοία της Εταιρείας είτε στο εσωτερικό τους είτε προσαρμοσμένο στην εξωτερική γάστρα τους και ανεξαρτήτως του αν οποιοδήποτε μέλος πληρώματος είχε γνώση ή εμπλέκεται ενεργά, η Εταιρεία ενδέχεται να αντιμετωπίσει κυρώσεις από κυβερνητικές ή άλλες ρυθμιστικές αρχές.

Τυχόν τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, τη δραστηριότητα, τις ταμειακές ροές και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας, καθώς και στην χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής της Εταιρείας ή και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

8. Η Εταιρεία ενδέχεται να επηρεαστεί δυσμενώς από τις εφαρμοστέες διατάξεις κατά της διαφθοράς σε διάφορες δικαιοδοσίες, η μη συμμόρφωση προς τις οποίες θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, τη δραστηριότητά της, στις σχέσεις της με τους ναυλωτές, στα αποτελέσματα, στις ταμειακές ροές και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η Εταιρεία δραστηριοποιείται σε μεγάλο αριθμό κρατών παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένων κρατών στα οποία σημειώνονται φαινόμενα εκτεταμένης διαφθοράς και τα οποία θεωρούνται διεφθαρμένα σύμφωνα με το Δείκτη Αντίληψης για τη Διαφθορά (Corruption Perceptions Index, CPI) που εκδίδεται από την οργάνωση «Διεθνής Διαφάνεια» (Transparency International).

Νόμοι και κανονισμοί κατά της διαφθοράς στα διάφορα κράτη, απαγορεύουν σε στελέχη, διευθυντές, υπαλλήλους εταιρειών και αντιπροσώπους τους να διενεργήσουν πράξεις, οι οποίες θα κριθούν αντίθετες προς τους νόμους περί καταπολέμησης της διαφθοράς. Άξιο μνείας είναι και ότι ο νόμος περί δωροδοκίας του Ηνωμένου Βασιλείου, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 01.07.2011, δεν προβλέπει εξαίρεση για τη διευκόλυνση των πληρωμών (δηλαδή, πληρωμές για την εξασφάλιση ή την επιτάχυνση της εκτέλεσης μιας «συνήθους κυβερνητικής δράσης») και καλύπτει δωροδοκίες και πληρωμές σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς και σε ξένους δημόσιους αξιωματούχους.

Ο Όμιλος και οι ναυλωτές του ενδέχεται να υπόκεινται σε αυτόν και παρόμοιους νόμους κατά της διαφθοράς και σε άλλες ισχύουσες δικαιοδοσίες. Η μη συμμόρφωση με την εν λόγω νομοθεσία θα μπορούσε να εκθέσει τον Όμιλο και τους ναυλωτές του σε διοικητικές, αστικές ή/και ποινικές κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων προστίμων, διώξεων και να βλάψει τη φήμη του Ομίλου και τη δυνατότητά του να ασκεί την επιχειρηματική του δραστηριότητα. Η συμμόρφωση με τους εκάστοτε ισχύοντες νόμους, κανονισμούς και πολιτικές κατά της διαφθοράς και ο εντοπισμός, η διερεύνηση και η αντιμετώπιση πραγματικών ή εικαζόμενων παραβάσεων επιβάλλει δυνητικά σημαντικό κόστος και λειτουργικά βάρη, καθώς και ανάλωση σημαντικού χρόνου, αλλά και της προσοχής των ανώτατων διοικητικών στελεχών του Ομίλου. Επιπλέον, οι μηχανισμοί συμμόρφωσης και παρακολούθησης που διαθέτει ο Όμιλος, συμπεριλαμβανομένου του κώδικα επιχειρηματικής συμπεριφοράς και δεοντολογίας, ο οποίος ενσωματώνει την πολιτική του κατά της δωροδοκίας και της διαφθοράς, ενδέχεται να μην προλαμβάνουν ή να μην εντοπίζουν επαρκώς πιθανές παραβάσεις της ισχύουσας νομοθεσίας κατά της δωροδοκίας και της διαφθοράς. Η δυνατότητα επιβολής προστίμων και κυρώσεων και καταγγελίας συμβάσεων ναύλωσης, καθώς και το συνακόλουθο πλήγμα στη φήμη του Ομίλου συνεπεία των ανωτέρω ενδέχεται να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη φήμη, τη δραστηριότητά της, στις σχέσεις της με τους ναυλωτές, στα αποτελέσματα, στις ταμειακές ροές και στην ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα

στους Μετόχους.

2.5 Κίνδυνοι που Αφορούν την Χρηματοοικονομική Κατάσταση του Ομίλου

1. Η αγοραία αξία των πλοίων του Ομίλου ενδέχεται να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ζημίες από πωλήσεις πλοίων, απομειώσεις της λογιστικής τους αξίας, περιορισμό της δυνατότητας χρηματοδότησης και ουσιώδη αρνητική επίδραση στη χρηματοοικονομική θέση και στα αποτελέσματα λειτουργίας του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Οι αξίες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν διαχρονικά σημαντικές διακυμάνσεις και επηρεάζονται από ένα ευρύ φάσμα μακροοικονομικών, χρηματοοικονομικών, τεχνικών και κανονιστικών παραγόντων. Ως εκ τούτου, η αγοραία αξία του στόλου του Ομίλου ενδέχεται να μεταβάλλεται ουσιωδώς κατά τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου, ανεξαρτήτως της κατάστασης συντήρησης των πλοίων ή της επιχειρησιακής τους απόδοσης.

Η αγοραία αξία των συγκεκριμένων πλοίων επηρεάζεται, μεταξύ άλλων, από:

- τις γενικότερες συνθήκες της διεθνούς οικονομίας και της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων,
- τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και τα επίπεδα των ναύλων χρονοναύλωσης,
- την προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας και τον αριθμό των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων,
- την ηλικία, τη χωρητικότητα, τις τεχνικές προδιαγραφές και τη φυσική κατάσταση κάθε πλοίου,
- το κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων και τις τιμές του χάλυβα και λοιπών πρώτων υλών,
- τις τεχνολογικές εξελίξεις και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών πρόωσης ή ενεργειακής απόδοσης,
- τη συμμόρφωση των πλοίων με τις ισχύουσες και μελλοντικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS) και του FuelEU Maritime,
- τη δυνατότητα χρήσης ή μετατροπής των πλοίων για καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα,
- το κόστος εγκατάστασης νέου εξοπλισμού ή πραγματοποίησης μετασκευών για συμμόρφωση με τεχνικές ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις, και
- τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης και το επίπεδο των επιτοκίων στις διεθνείς αγορές.

Η σταδιακή αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών και η ενεργειακή μετάβαση της διεθνούς ναυτιλίας ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις σχετικές αξίες διαφορετικών κατηγοριών πλοίων. Πλοία με υψηλότερη ενεργειακή απόδοση ή δυνατότητα χρήσης καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα ενδέχεται να διατηρήσουν υψηλότερη αγοραία αξία σε σχέση με παλαιότερα πλοία που απαιτούν σημαντικές επενδύσεις για τη συμμόρφωσή τους με τις μελλοντικές κανονιστικές απαιτήσεις.

Εάν ο Όμιλος αποφασίσει να διαθέσει πλοίο σε χρονική περίοδο κατά την οποία η αγοραία αξία αυτού βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, ενδέχεται να υποστεί ζημία από την πώληση. Επιπλέον, σε περιόδους παρατεταμένης πτώσης της αγοράς, ενδέχεται να απαιτηθεί η αναγνώριση ζημιών απομείωσης επί της λογιστικής αξίας ορισμένων πλοίων, σύμφωνα με τα εφαρμοστέα λογιστικά πρότυπα, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα χρήσης και τα ίδια κεφάλαια του Ομίλου. Επιπλέον, σημαντική υποχώρηση της αγοραίας αξίας του στόλου ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τη δυνατότητα του Ομίλου να εξασφαλίζει νέα χρηματοδότηση ή να αναχρηματοδοτεί υφιστάμενο δανεισμό, καθώς και να οδηγήσει σε αυξημένες απαιτήσεις παροχής πρόσθετων εξασφαλίσεων ή, κατά περίπτωση, σε παραβίαση χρηματοοικονομικών όρων (financial covenants) που περιλαμβάνονται σε υφιστάμενες δανειακές συμβάσεις.

Επιπρόσθετα, σε περίπτωση λήξης ή πρόωρης καταγγελίας σύμβασης χρονοναύλωσης, ο Όμιλος ενδέχεται να μην καταφέρει να επαναναυλώσει το σχετικό πλοίο με οικονομικά αποδεκτούς όρους. Στην περίπτωση αυτή, ενδέχεται να εξετάσει την πώληση του πλοίου. Εάν κατά τον χρόνο αυτό οι αγοραίες αξίες βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα, ο Όμιλος ενδέχεται να υποστεί σημαντική ζημία από την πώληση ή να επιλέξει τη διατήρηση του πλοίου αναλαμβάνοντας το σχετικό κόστος αδράνειας και συντήρησης.

Οποιαδήποτε σημαντική υποχώρηση της αγοραίας αξίας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή παρατεταμένη επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

2. Η δυνατότητα του Ομίλου να ολοκληρώσει το επενδυτικό του πρόγραμμα, να χρηματοδοτήσει μελλοντικές επενδύσεις και να διατηρήσει την πρόσβασή του σε τραπεζική χρηματοδότηση και λοιπές πηγές κεφαλαίων εξαρτάται από παράγοντες που κείνται εκτός του ελέγχου του. Τυχόν περιορισμός της πρόσβασης σε χρηματοδότηση ή επιδείνωση των όρων χρηματοδότησης θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας και τις ταμειακές ροές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου είναι εντάσεως κεφαλαίου και απαιτεί σημαντική πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση και λοιπές πηγές κεφαλαίων για την ολοκλήρωση του υφιστάμενου επενδυτικού προγράμματος, την αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού και την υλοποίηση μελλοντικών επενδύσεων σε πλοία ή άλλες στρατηγικές ευκαιρίες.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, ο Όμιλος υλοποιεί σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα, για το οποίο το μεγαλύτερο μέρος του υπολειπόμενου επενδυτικού κόστους προβλέπεται να καλυφθεί μέσω δανεισμού συνολικού ύψους έως 1.616,6 εκατ. Κατά συνέπεια, η έγκαιρη εκταμίευση των εγκεκριμένων πιστωτικών γραμμών, η διατήρηση της συνεργασίας με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η δυνατότητα πρόσβασης σε πρόσθετη χρηματοδότηση αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για την επιτυχή υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου του Ομίλου.

Η δυνατότητα του Ομίλου να εξασφαλίζει νέα χρηματοδότηση ή να αναχρηματοδοτεί υφιστάμενες υποχρεώσεις εξαρτάται από σειρά παραγόντων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται:

- οι συνθήκες στις διεθνείς αγορές χρήματος και κεφαλαίου,
- η διαθεσιμότητα τραπεζικής ρευστότητας προς τον ναυτιλιακό κλάδο,
- το επίπεδο των επιτοκίων και το κόστος δανεισμού,
- οι αγοραίες αξίες των πλοίων που παρέχονται ως εξασφαλίσεις,
- η διάρκεια και η ποιότητα των συμβάσεων χρονοναύλωσης,
- η πιστοληπτική ικανότητα των ναυλωτών,
- η πιστοληπτική ικανότητα, η χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα και οι ταμειακές ροές του Ομίλου και
- οι γενικότερες οικονομικές, γεωπολιτικές και κανονιστικές συνθήκες.

Τυχόν σημαντική υποχώρηση των αγοραίων αξιών των πλοίων, επιδείνωση της αγοράς χρονοναυλώσεων, μείωση της πιστοληπτικής ικανότητας βασικών ναυλωτών ή μεταβολή της πιστοδοτικής πολιτικής των τραπεζών έναντι του ναυτιλιακού κλάδου ενδέχεται να περιορίσουν τη δυνατότητα του Ομίλου να εξασφαλίσει πρόσθετη χρηματοδότηση ή να οδηγήσουν σε χρηματοδότηση με δυσμενέστερους όρους, όπως υψηλότερα επιτόκια,

αυξημένες απαιτήσεις εξασφαλίσεων ή αυστηρότερους χρηματοοικονομικούς όρους (financial covenants). Επιπλέον, ενδεχόμενη αδυναμία πρόσβασης σε νέα χρηματοδότηση ή καθυστερήσεις στην εκταμίευση υφιστάμενων πιστωτικών γραμμών θα μπορούσαν να επηρεάσουν την έγκαιρη ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος, να περιορίσουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης νέων επενδύσεων, να αυξήσουν το κόστος κεφαλαίου του Ομίλου ή να επηρεάσουν δυσμενώς τη ρευστότητα και την οικονομική του ευελιξία.

Παράλληλα, στο πλαίσιο της στρατηγικής του, ο Όμιλος ενδέχεται να εξετάσει στο μέλλον επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία ή σε άλλες ναυτιλιακές επενδύσεις που συνάδουν με τη στρατηγική του για μακροχρόνιες συμβάσεις χρονοναύλωσης. Δεν μπορεί, ωστόσο, να υπάρξει διαβεβαίωση ότι θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση για τις επενδύσεις αυτές με όρους οικονομικά αποδεκτούς ή ότι οι συνθήκες των αγορών κεφαλαίου θα παραμείνουν ευνοϊκές.

Ο Όμιλος συνεργάζεται με διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, επιδιώκει τη διατήρηση ισχυρών σχέσεων με τους χρηματοδότες του, παρακολουθεί συστηματικά τη συμμόρφωσή του με τους χρηματοοικονομικούς όρους των δανειακών του συμβάσεων και εφαρμόζει πολιτικές διαχείρισης ρευστότητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης, ωστόσο, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τα μέτρα αυτά θα διασφαλίσουν την απρόσκοπτη πρόσβαση του Ομίλου σε χρηματοδότηση υπό ευνοϊκούς όρους.

Οποιοσδήποτε περιορισμός της δυνατότητας χρηματοδότησης ή ουσιώδης επιδείνωση των όρων χρηματοδότησης θα μπορούσε να έχει σημαντική αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

3. Η Εταιρεία αποτελεί εταιρεία συμμετοχών και εξαρτάται από τη δυνατότητα των Θυγατρικών να διανέμουν κεφάλαια προς αυτήν. Τυχόν περιορισμοί στη δυνατότητα αυτή θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς τη χρηματοοικονομική ευελιξία της Εταιρείας και την ικανότητά της να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, ή να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Η Εταιρεία είναι εταιρεία συμμετοχών (holding company) και δεν έχει άλλα σημαντικά περιουσιακά στοιχεία, εκτός από τις συμμετοχές στις Θυγατρικές της και τον λογαριασμό ταμειακών διαθεσίμων και ισοδύναμων που διατηρούν. Οι δραστηριότητες εκμετάλλευσης του στόλου, καθώς και η κυριότητα των πλοίων και των λοιπών λειτουργικών περιουσιακών στοιχείων, πραγματοποιούνται κυρίως μέσω των Θυγατρικών.

Ως εκ τούτου, η δυνατότητα της Εταιρείας να εκπληρώνει τις οικονομικές και λοιπές υποχρεώσεις της, να εξυπηρετεί τυχόν δανειακές ή άλλες χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις, να χρηματοδοτεί νέες επενδύσεις ή, εφόσον αποφασισθεί από τα αρμόδια εταιρικά όργανα και σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, να διανέμει μερίσματα στους Μετόχους, εξαρτάται αποκλειστικά από τις Θυγατρικές της και τη δυνατότητα αυτών να προβαίνουν σε διανομές, μέσω πληρωμής μερισμάτων ή επιστροφής κεφαλαίου, στην Εκδότρια ή όπως άλλως επιτρέπεται από το οικείο εταιρικό δίκαιο (κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου από το BCA).

Η δυνατότητα αυτή ενδέχεται να περιορίζεται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- τις διατάξεις του εταιρικού δικαίου που διέπει κάθε Θυγατρική,
- τους όρους δανειακών συμβάσεων ή άλλων χρηματοδοτικών συμφωνιών που ενδέχεται να περιλαμβάνουν περιορισμούς στη διανομή κεφαλαίων,
- την ανάγκη διατήρησης επαρκούς κεφαλαίου κίνησης ή ρευστότητας στις Θυγατρικές,
- την ύπαρξη ζημιών, ανεπαρκών διανεμητέων κερδών ή άλλων λογιστικών ή νομικών περιορισμών,
- την ύπαρξη απαιτήσεων ή αξιώσεων τρίτων, συμπεριλαμβανομένων πιστωτών, χρηματοδοτών ή λοιπών αντισυμβαλλομένων, ή
- περιορισμούς που απορρέουν από τις νομοθεσίες των χωρών στις οποίες είναι εγκατεστημένες οι

Θυγατρικές του Ομίλου.

Επιπλέον, το σύνολο των εταιρειών του Ομίλου έχει συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ. Σύμφωνα με το BCA απαγορεύεται να ληφθεί απόφαση για τη διανομή και καταβολή μερίσματος (α) σε περίπτωση αφερεγγυότητας της Εταιρείας ή (β) εάν η Εταιρεία θα καθίστατο αφερέγγυα συνεπεία απόφασης για τη διανομή και την καταβολή μερίσματος ή (γ) εάν η διανομή ή η καταβολή θα ήταν αντίθετη προς οποιουδήποτε περιορισμούς που περιέρχονται στο Καταστατικό. Μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν μόνο εάν η Εταιρεία εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus) και σε περίπτωση που δεν υφίσταται Πλεόνασμα (surplus), μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν από τα καθαρά κέρδη της οικονομικής χρήσης κατά την οποία λαμβάνεται η απόφαση για τη διανομή μερίσματος ή της προηγούμενης οικονομικής χρήσης (βλ. Ενότητα 7.1.5(α) «Δικαιώματα Μετόχων » του Ενημερωτικού Δελτίου).

Καθώς δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι Θυγατρικές του Ομίλου θα διαθέτουν πάντοτε επαρκή διαθέσιμα κεφάλαια ή ότι δεν θα υπόκεινται σε νομικούς, κανονιστικούς ή συμβατικούς περιορισμούς που θα επηρεάζουν τη δυνατότητά τους να πραγματοποιούν διανομές προς την Εκδότρια, οποιοσδήποτε περιορισμός της δυνατότητας των Θυγατρικών να διανέμουν κεφάλαια προς την Εκδότρια θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη ρευστότητα, τη χρηματοοικονομική ευελιξία, την ικανότητα εκπλήρωσης των οικονομικών υποχρεώσεων και, εφόσον αποφασισθεί η διανομή τους σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, τη δυνατότητα καταβολής μερισμάτων στους Μετόχους.

4. Οι δανειακές συμβάσεις και λοιπές χρηματοδοτικές συμφωνίες του Ομίλου περιλαμβάνουν υποχρεώσεις πληρωμών και περιοριστικούς όρους, οι οποίοι ενδέχεται να περιορίσουν τη ρευστότητα και τη χρηματοοικονομική ευελιξία του Ομίλου. Τυχόν αδυναμία συμμόρφωσης με τους όρους αυτούς θα μπορούσε να οδηγήσει σε γεγονός καταγγελίας, επιτάχυνση της λήξης των σχετικών δανείων και άσκηση δικαιωμάτων επί των παρεχόμενων εξασφαλίσεων, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων του Ομίλου.

Οι δανειακές συμβάσεις συνολικού ύψους US$ 420,0 εκατ. στις 30.06.2026 και λοιπές χρηματοδοτικές συμφωνίες του Ομίλου περιλαμβάνουν συγκεκριμένους λειτουργικούς και χρηματοοικονομικούς περιορισμούς. Οι περιορισμοί αυτοί ενδέχεται, μεταξύ άλλων, να περιορίζουν τη δυνατότητα της Εταιρείας ή/και των Θυγατρικών να:

- διανέμουν μερίσματα ή να πραγματοποιούν άλλες διανομές προς τους Μετόχους, εφόσον έχει επέλθει (και δεν έχει θεραπευθεί) ή ενδέχεται να επέλθει/επαπειλείται γεγονός καταγγελίας (event of default),
- αποκτούν ή εξαγοράζουν συμμετοχές σε άλλες εταιρείες,
- χορηγούν ή αποπληρώνουν δάνεια ή προκαταβολές, πέραν όσων επιτρέπονται από τις σχετικές συμβάσεις,
- πραγματοποιούν επενδύσεις ή παρέχουν εγγυήσεις υπέρ τρίτων,
- πωλούν ή μεταβιβάζουν σημαντικά περιουσιακά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων πλοίων που αποτελούν αντικείμενο εμπράγματων εξασφαλίσεων,
- επιβαρύνουν περιουσιακά στοιχεία με πρόσθετες εξασφαλίσεις, πέραν των τυχόν επιτρεπόμενων, ή
- προβαίνουν σε άλλες πράξεις που περιορίζονται από τις οικείες χρηματοδοτικές συμβάσεις.

Οι δανειακές συμβάσεις του Ομίλου προβλέπουν επίσης την υποχρέωση διατήρησης της αγοραίας αξίας των υποθηκευμένων πλοίων ή/και τυχόν πρόσθετων εξασφαλίσεων (όπως αυτές αναλυτικά περιγράφονται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις», τμήμα Γ («Εξασφαλίσεις») του Ενημερωτικού Δελτίου) σε επίπεδα που καθορίζονται στις σχετικές χρηματοδοτικές συμβάσεις, σε σχέση με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του αντίστοιχου δανεισμού.

Επιπλέον, η Εταιρεία ή/και ο Όμιλος υποχρεούνται να συμμορφώνονται με συγκεκριμένους

χρηματοοικονομικούς δείκτες (financial covenants), όπως αυτοί ορίζονται στις οικείες χρηματοδοτικές συμβάσεις. Μεταξύ άλλων, οι σχετικές συμβάσεις προβλέπουν υποχρεώσεις διατήρησης, κατά περίπτωση:

- δείκτη μόχλευσης (Leverage Ratio) που δεν υπερβαίνει το 0,75:1
- ελάχιστου επιπέδου τραπεζικών διαθεσίμων (περιλαμβανομένων προθεσμιακών καταθέσεων) και ταμειακών ισοδυνάμων ύψους τουλάχιστον ίσου με το γινόμενο του αριθμού των εν λειτουργία πλοίων του στόλου της Εκδότριας επί US$ 500.000,
- καθαρής θέσης (shareholders' equity) τουλάχιστον ίσης με US$200.000.000.

Επιπλέον, προβλέπεται υποχρέωση τήρησης ελαχίστου δείκτη κάλυψης, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος του συνόλου της αγοραίας αξίας του υποθηκευμένου πλοίου ή των υποθηκευμένων πλοίων, και της αγοραίας αξίας οποιασδήποτε πρόσθετης εξασφάλισης που παρέχεται στους δανειστές προς το ανεξόφλητο ποσό της εκάστοτε χρηματοδοτικής σύμβασης (και σε περίπτωση που υπάρχει σύμβαση αντιστάθμισης, τις υποχρεώσεις αντιστάθμισής κινδύνου), και ανάλογα με τη σύμβαση κυμαίνεται μεταξύ 110% και 125%.

Οποιαδήποτε σημαντική υποχώρηση των αγοραίων αξιών των πλοίων, επιδείνωση της αγοράς χρονοναυλώσεων, μείωση της λειτουργικής κερδοφορίας, αύξηση του κόστους χρηματοδότησης ή άλλες δυσμενείς εξελίξεις ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητα του Ομίλου να συμμορφώνεται με τους ανωτέρω χρηματοοικονομικούς όρους.

Τυχόν αδυναμία του Ομίλου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις πληρωμών ή να συμμορφωθεί με τους λοιπούς συμβατικούς όρους των χρηματοδοτικών του συμβάσεων (στους οποίους περιλαμβάνεται και η υποχρέωση διατήρησης της εισαγωγής της Εκδότριας σε αναγνωρισμένη χρηματιστηριακή αγορά) θα μπορούσε να οδηγήσει σε γεγονός καταγγελίας (event of default). Στην περίπτωση αυτή, οι χρηματοδότες θα μπορούσαν να απαιτήσουν την άμεση αποπληρωμή του συνόλου ή μέρους των σχετικών δανείων, να επισπεύσουν τη λήξη των χρηματοδοτικών συμβάσεων, να ασκήσουν τα δικαιώματά τους επί των παρεχόμενων εξασφαλίσεων, συμπεριλαμβανομένων των υποθηκών επί των πλοίων του Ομίλου, καθώς και να ενεργοποιήσουν τυχόν ρήτρες σταυροειδούς αθέτησης (cross-default) που περιλαμβάνονται σε άλλες χρηματοδοτικές συμβάσεις.

Σε περίπτωση επέλευσης οποιουδήποτε από τα ανωτέρω γεγονότα, δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι ο Όμιλος θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει εναλλακτική χρηματοδότηση ή ότι η χρηματοδότηση αυτή θα είναι διαθέσιμη με ευνοϊκούς ή αποδεκτούς όρους. Ενδεχόμενη απώλεια πλοίων επί των οποίων έχουν παρασχεθεί εμπράγματες εξασφαλίσεις ή ουσιώδης επιδείνωση της χρηματοδοτικής θέσης του Ομίλου θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου.

5. Η μεταβλητότητα του SOFR και τυχόν μεταβολές στη χρήση του ως επιτοκίου αναφοράς ενδέχεται να επηρεάσουν το κόστος δανεισμού του Ομίλου, να οδηγήσουν σε αυξημένες ή απρόβλεπτες πληρωμές τόκων και να δημιουργήσουν πρόσθετους κινδύνους σε σχέση με τη χρήση παραγώγων επιτοκίων και τη συμμόρφωση με χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις, γεγονός που ενδέχεται να έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητά της να εκπληρώσει τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της και στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους.

Στις 30.06.2026 και 31.12.2025, το σύνολο του υφιστάμενου δανεισμού συνολικού ύψους US$ 420,0 εκατ. και US$ 112,2 εκατ., αντίστοιχα, είναι κυμαινόμενου επιτοκίου και συνεπώς η Εκδότρια καταβάλλει τόκους με περιθώριο επί ενός συμφωνημένου δείκτη αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Εκδότρια είναι εκτεθειμένη σε κίνδυνο επιτοκίου λόγω των δανειακών συμβάσεων που έχει συνάψει.

Πίνακας Ευαισθησίας Μεταβολής Επιτοκίων στα αποτελέσματα της Εταιρείας:

Σε εκατομμύρια US$	***01.01.2025-31.12.2025***	***01.01.2026-30.06.2026***

Term or compounded-SOFR (+1%)	*US$ (1,2)*	*US$ (0,7)*
Term or compounded-SOFR (-1%)	*US$ 1,2*	*US$ 0,7*

Τα τελευταία έτη η παγκόσμια οικονομία έχει αντιμετωπίσει σημαντικές πληθωριστικές πιέσεις και σε ανταπόκριση των πιέσεων αυτών, οι κεντρικές τράπεζες προχώρησαν σε αυξήσεις των επιτοκίων, γεγονός που μεταφράζεται σε αυξήσεις των βασικών επιτοκίων δανεισμού και συνεπακόλουθη αύξηση του κόστους του υφιστάμενου δανεισμού κυμαινόμενου επιτοκίου της Εταιρείας λόγω επιβάρυνσης στο ύψος των καταβλητέων τόκων. Παρά το γεγονός ότι το 2024 οι κεντρικές τράπεζες ξεκίνησαν να μειώνουν τα επιτόκια λόγω της αποκλιμάκωσης του πληθωρισμού (ενδεικτικά, το βασικό επιτόκιο διευκόλυνσης αποδοχής καταθέσεων της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας είναι μειωμένο έναντι του ιστορικώς υψηλού 15ετίας (4%) που καθορίστηκε κατά την 20.09.2023 από το Διοικητικό Συμβούλιό της και ανέρχεται κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου σε 2,50%, κατόπιν οκτώ διαδοχικών μειώσεων και δύο διαδοχικών αυξήσεων των βασικών επιτοκίων κατά 0,25% στις 17.06.2026 και στις 10.09.2026), τα επιτόκια παραμένουν σε σχετικά αυξημένα επίπεδα. Τυχόν ενίσχυση των πληθωριστικών πιέσεων παγκοσμίως για οποιοδήποτε λόγο, δύναται να οδηγήσει σε περαιτέρω αύξηση των βασικών επιτοκίων.

Εάν τα επιτόκια χορηγήσεων αυξηθούν σημαντικά ή/και παραμείνουν σε υψηλά επίπεδα για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, αναμένεται να αυξηθεί το κόστος τόκων για τον υφιστάμενο δανεισμό κυμαινόμενου επιτοκίου της Εταιρείας καθώς και για το νέο δανεισμό της Εταιρείας, γεγονός που ενδέχεται να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομική της κατάσταση και, κατ' επέκταση, να τεθεί σε κίνδυνο η ικανότητά της να εκπληρώσει τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της.

Προκειμένου να διαχειριστεί οποιοδήποτε μελλοντικό άνοιγμα σε διακυμάνσεις επιτοκίων, ενδέχεται κατά καιρούς ο Όμιλος να συνάπτει συμβόλαια παραγώγων επιτοκίων για την αποτελεσματική σταθεροποίηση τυχόν κυμαινόμενων υποχρεώσεων χρέους. Δεν παρέχεται, ωστόσο, καμία διαβεβαίωση ότι τυχόν χρήση αυτών των παράγωγων χρηματοπιστωτικών μέσων, εφόσον υπάρχουν, θα προστατεύσει τον Όμιλο αποτελεσματικά από δυσμενείς μεταβολές επιτοκίων. Η χρήση παράγωγων επιτοκίων ενδέχεται να επηρεάσει τα αποτελέσματά του Ομίλου λόγω της αποτίμησης αυτών των παράγωγων στην τρέχουσα αγοραία αξία. Επίσης, εάν επέλθουν δυσμενείς μεταβολές των επιτοκίων της αγοράς, η Εταιρεία ενδέχεται να υποχρεωθεί δυνάμει των οικείων συμβάσεων παραγώγων να παράσχει μετρητά ως εξασφάλιση (margin call), γεγονός που ενδέχεται να επηρεάσει τη θέση ελεύθερων ταμειακών διαθεσίμων, και να δημιουργήσει τον κίνδυνο αθέτησης υποχρεώσεων εκ των χρηματοδοτικών συμβάσεων, οι οποίες απαιτούν τη διατήρηση ορισμένων οικονομικών θέσεων και δεικτών. Τα παράγωγα επιτοκίων ενδέχεται επίσης να επηρεαστούν από μεταβολές στο SOFR ή από τυχόν μελλοντική μετάβαση σε άλλα εναλλακτικά επιτόκια αναφοράς.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εκδότρια δεν έχει συνάψει συμβάσεις αντιστάθμισης του επιτοκιακού κινδύνου αλλά δεν αποκλείεται να συνάψει τέτοιες συμβάσεις στο μέλλον, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς. Οι κινήσεις αντιστάθμισης των κινδύνων που προκύπτουν από τα κυμαινόμενα επιτόκια, καθώς επίσης και από τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών ενδεχομένως να οδηγήσουν την Εκδότρια σε καταβολές υψηλότερες από τις επικρατούσες τιμές της αγοράς.

Συνεπώς, τυχόν μεταβολές στο επιτόκιο αναφοράς θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς την ικανότητα της Εταιρείας να εκπληρώνει τις χρηματοοικονομικές της υποχρεώσεις, τη δραστηριότητα, τη χρηματοοικονομική κατάσταση, τα αποτελέσματα και τις ταμειακές ροές της, καθώς και την ικανότητά της να διανέμει μέρισμα στους Μετόχους.

6. Η σημαντική χρηματοοικονομική μόχλευση του Ομίλου ενδέχεται να περιορίσει τη χρηματοοικονομική του ευελιξία, να αυξήσει το κόστος χρηματοδότησής του και να επηρεάσει δυσμενώς τη δυνατότητά του να υλοποιήσει τη στρατηγική ανάπτυξής του.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου είναι εντάσεως κεφαλαίου και χρηματοδοτείται σε σημαντικό

βαθμό μέσω τραπεζικού δανεισμού και λοιπών μορφών χρηματοδότησης. Η υλοποίηση του εκτεταμένου επενδυτικού προγράμματος του Ομίλου, συμπεριλαμβανομένης της ναυπήγησης των Νέων Πλοίων, έχει ως αποτέλεσμα τη διατήρηση σημαντικού επιπέδου χρηματοοικονομικής μόχλευσης, το οποίο αναμένεται να παραμείνει υψηλό έως την ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος και την πλήρη επιχειρησιακή αξιοποίηση του νέου στόλου.

Κατά την 30.06.2026, το συνολικό χρέος της Εταιρείας από τραπεζικό δανεισμό ανερχόταν σε US$ 420,0 εκατ. και η σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια 0,95 (βλ. Ενότητα 4.1.1 «Δανειακή Δομή και Χρηματοδότηση» καθώς και 11.7 «Σημαντικές Δανειακές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Το υψηλό επίπεδο δανεισμού ενδέχεται να έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες συνέπειες:

- να περιορίσει τη δυνατότητα του Ομίλου να εξασφαλίσει πρόσθετη χρηματοδότηση για κεφάλαιο κίνησης, νέες επενδύσεις, εξαγορές ή άλλους επιχειρηματικούς σκοπούς ή να αυξήσει σημαντικά το κόστος της χρηματοδότησης αυτής,
- να απαιτήσει τη διάθεση σημαντικού μέρους των καθαρών ταμειακών ροών από τη λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου για την εξυπηρέτηση κεφαλαίου και τόκων των δανειακών υποχρεώσεων, περιορίζοντας τα διαθέσιμα κεφάλαια για επενδύσεις, ανάπτυξη ή λοιπές επιχειρηματικές ανάγκες,
- να καταστήσει τον Όμιλο περισσότερο ευάλωτο σε περιόδους ύφεσης της αγοράς χρονοναυλώσεων, αύξησης των επιτοκίων ή υποχώρησης των αξιών των πλοίων, σε σύγκριση με ανταγωνιστές που διαθέτουν χαμηλότερο επίπεδο δανεισμού,
- να περιορίσει την επιχειρηματική και χρηματοοικονομική ευελιξία του Ομίλου ως προς την αξιοποίηση νέων επενδυτικών ευκαιριών ή την προσαρμογή του στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και
- να επηρεάσει τη μερισματική πολιτική της Εταιρείας, ανάλογα με τις ανάγκες εξυπηρέτησης του δανεισμού και τις λοιπές κεφαλαιακές απαιτήσεις του Ομίλου.

Η δυνατότητα του Ομίλου να εξυπηρετεί τις δανειακές του υποχρεώσεις εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την εξέλιξη των ναύλων, τη διατήρηση των ναυλώσεων για τα πλοία του στόλου, τα επίπεδα λειτουργικής κερδοφορίας, τις συνθήκες στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές, τα επιτόκια, τις αγοραίες αξίες των πλοίων, καθώς και από άλλους οικονομικούς, επιχειρηματικούς, κανονιστικούς ή γεωπολιτικούς παράγοντες, πολλοί από τους οποίους βρίσκονται εκτός του ελέγχου του Ομίλου.

Σε περίπτωση που οι λειτουργικές ταμειακές ροές δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση του υφιστάμενου ή μελλοντικού δανεισμού, ο Όμιλος ενδέχεται να αναγκασθεί να περιορίσει ή να αναβάλει επενδύσεις, να διαθέσει περιουσιακά στοιχεία, να αναχρηματοδοτήσει τον δανεισμό του, να αναζητήσει πρόσθετη τραπεζική χρηματοδότηση ή να αντλήσει νέα ίδια κεφάλαια μέσω έκδοσης μετοχών ή άλλων τίτλων, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε απομείωση (dilution) της συμμετοχής των υφιστάμενων Μετόχων. Δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οποιαδήποτε από τις ανωτέρω ενέργειες θα είναι εφικτή ή θα πραγματοποιηθεί με ευνοϊκούς όρους.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της διαχείρισης της κεφαλαιακής του διάρθρωσης, ο Όμιλος ενδέχεται στο μέλλον να αναχρηματοδοτήσει μέρος του υφιστάμενου δανεισμού ή να μεταβάλει τη διάρθρωση των χρηματοδοτήσεών του, συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης αποσβεννυμένων (amortized) χρηματοδοτήσεων με χρηματοδοτήσεις διαφορετικής δομής ή διάρκειας, εφόσον κρίνει ότι αυτό εξυπηρετεί τους επιχειρηματικούς του στόχους.

Καθώς δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι οι οποιεσδήποτε μελλοντικές αλλαγές στις αγορές και στις αποφάσεις του Ομίλου σχετικά με τη χρηματοοικονομική του διάρθρωση δεν θα αυξήσουν το χρηματοοικονομικό κόστος ή την έκθεση του Ομίλου σε κινδύνους επιτοκίων, αναχρηματοδότησης ή αγοράς, το υψηλό επίπεδο χρηματοοικονομικής μόχλευσης του Ομίλου σε περίπτωση επέλευσης των ανωτέρω μεταβολών,

θα μπορούσε να έχει ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, τη χρηματοοικονομική θέση, τα αποτελέσματα λειτουργίας, τις ταμειακές ροές και τις μελλοντικές προοπτικές του, καθώς και την ικανότητα της Εταιρείας να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους της.

7. Ο Όμιλος είναι εκτεθειμένος σε συναλλαγματικό κίνδυνο, ιδίως σε σχέση με τη συναλλαγματική ισοτιμία μεταξύ δολαρίου Η.Π.Α. και Ευρώ, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τα μεγέθη του Ομίλου, την αξία της επένδυσης στις Μετοχές, το ποσό των αντληθησόμενων κεφαλαίων από την Αύξηση σε Ευρώ, καθώς και το ποσό τυχόν μερισμάτων σε Ευρώ.

Το σύνολο σχεδόν των εσόδων του Ομίλου από ναυλώσεις, καθώς και οι αγοραίες αξίες των πλοίων, το κόστος ναυπήγησης, ο δανεισμός και σημαντικό μέρος των λειτουργικών δαπανών του Ομίλου εκφράζονται σε δολάρια Η.Π.Α., ενώ μέρος των δαπανών του πραγματοποιείται σε Ευρώ ή σε άλλα νομίσματα. Αντίθετα, οι Μετοχές θα αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στη Euronext Athens σε Ευρώ.

Ως εκ τούτου, διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας μεταξύ δολαρίου Η.Π.Α. και Ευρώ ενδέχεται να επηρεάσουν τα μεγέθη του Ομίλου και το κόστος των δαπανών που πραγματοποιούνται σε νομίσματα διαφορετικά του δολαρίου Η.Π.Α., την αποτίμηση των Μετοχών σε Ευρώ, το ποσό των αντληθησόμενων κεφαλαίων από την Αύξηση σε Ευρώ, καθώς και το ποσό σε Ευρώ που θα λαμβάνουν οι επενδυτές από τυχόν μερίσματα ή άλλες διανομές που δηλώνονται ή καταβάλλονται σε δολάρια Η.Π.Α. Ο Όμιλος δεν αντισταθμίζει κατ' ανάγκην το σύνολο του σχετικού κινδύνου και δεν μπορεί να υπάρξει διαβεβαίωση ότι τυχόν κινήσεις αντιστάθμισης θα είναι αποτελεσματικές.

Κατά συνέπεια, σημαντικές ή παρατεταμένες διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών θα μπορούσαν να έχουν ουσιώδη αρνητική επίδραση στις δραστηριότητες, στη χρηματοοικονομική θέση, στα αποτελέσματα λειτουργίας, στις ταμειακές ροές και στις μελλοντικές προοπτικές του Ομίλου, καθώς και στην αξία της επένδυσης των επενδυτών στις Μετοχές.

2.6 Κίνδυνοι που Σχετίζονται με τις Μετοχές της Εταιρείας

1. Η τιμή της Μετοχής στη Euronext Athens ενδέχεται να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις και οι επενδυτές θα μπορούσαν να χάσουν το σύνολο ή μέρος της επένδυσής τους, ενώ οι σχετικές διακυμάνσεις οφείλονται όχι μόνο στη δραστηριότητα και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εταιρείας αλλά είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, πολλοί από τους οποίους εκφεύγουν του ελέγχου της Εταιρείας.

Οι μετοχές της Εταιρείας είναι περιουσιακό στοιχείο που ενέχει κίνδυνο δεδομένου ότι οι αποδόσεις δεν είναι εγγυημένες αλλά αναμενόμενες και εξαρτώνται από την πιθανότητα επέλευσης ενός πλήθους γεγονότων που αφορούν όχι μόνο την πορεία της Εταιρείας αλλά και γενικότερες χρηματιστηριακές συνθήκες.

Η χρηματιστηριακή τιμή των μετοχών της Εταιρείας ενδέχεται να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις μελλοντικά κατά τη διαπραγμάτευση της στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, λόγω ποικίλων ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, μεταβολές στα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας, επιτυχής εφαρμογή της στρατηγικής και πολιτικής της Εταιρείας, επιπρόσθετες εκδόσεις μετοχών ή λοιπών ανταλλάξιμων ή μετατρέψιμων σε κοινές μετοχές κινητών αξιών, μεταβολή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου δια της εκλογής νέων ή αποχώρησης υφιστάμενων, αντικατάσταση ή αλλαγή στελεχών καθοριστικής σημασίας, ενδεχόμενη ρευστοποίηση σημαντικού αριθμού κοινών μετοχών από υφιστάμενους ή μελλοντικούς Μετόχους, μεταβολή της προσδοκώμενης απόδοσης μερισμάτων, απόκλιση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων από τις προσδοκίες της αγοράς, οι συνθήκες της χρηματιστηριακής αγοράς και εν γένει της ελληνικής οικονομίας, το επίπεδο των επιτοκίων της αγοράς, τυχόν πολιτική και γεωπολιτική αστάθεια και τυχόν τρομοκρατικές ενέργειες στην Ελλάδα, και άλλα γεγονότα ή/και παράγοντες εντός ή εκτός του ελέγχου της Εταιρείας.

Επιπλέον, οι χρηματιστηριακές αγορές, εκ φύσεως, παρουσιάζουν μεταβλητότητα τιμών και όγκου πωλήσεων και το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις γενικές οικονομικές, πολιτικές και λοιπές συνθήκες, ενδέχεται να έχει

ουσιώδη δυσμενή αντίκτυπο στη χρηματιστηριακή τιμή της Μετοχής.

Οι ως άνω ενδογενείς και εξωτερικοί παράγοντες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αύξηση της μεταβλητότητας των τιμών και όγκου πωλήσεων και το γεγονός αυτό, ενδέχεται να έχει αρνητική επίδραση στη τιμή διαπραγμάτευσης των μετοχών της Εταιρείας. Κατά συνέπεια, οι Μέτοχοι δεν δύναται να διασφαλιστούν, ότι θα ανακτήσουν ολικά το ποσό της επένδυσής τους στις Μετοχές.

2. Η χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών μπορεί να διαμορφωθεί σε επίπεδα χαμηλότερα της Τιμής Διάθεσης των Νέων Μετοχών που θα εκδοθούν στο πλαίσιο της Αύξησης.

Η Εταιρεία δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι η χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών της στη Euronext Athens δεν θα διαμορφωθεί σε επίπεδα χαμηλότερα της τιμής διάθεσης των Νέων Μετοχών που θα εκδοθούν στο πλαίσιο της Αύξησης. Εφόσον συμβεί κάτι τέτοιο, οι επενδυτές θα υποστούν ζημία εξ υποτιμήσεως. Επιπλέον, οι επενδυτές θα μπορούν να πωλήσουν τις Νέες Μετοχές, που θα αποκτήσουν κατά την Αύξηση, μόνο κατόπιν της καταχώρισης αυτών στους λογαριασμούς αξιογράφων τους και την έναρξη διαπραγμάτευσής τους στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens.

3. Οι ρήτρες κατά των εξαγορών (anti-takeover provisions) που περιλαμβάνονται στο Καταστατικό και στους Κανονισμούς (Bylaws) της Εταιρείας ενδέχεται να αποθαρρύνουν, να καθυστερούν ή να αποτρέπουν τη συγχώνευση ή εξαγορά της, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών.

Ορισμένες διατάξεις του Καταστατικού και των Κανονισμών (Bylaws) της Εταιρείας περιλαμβάνουν ρήτρες κατά των εξαγορών. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούν να αποφευχθούν δαπανηρές διαμάχες για την απόκτηση του ελέγχου της Εταιρείας (takeover battles), να καταστεί η Εταιρεία λιγότερο ευάλωτη έναντι εχθρικής μεταβολής του ελέγχου της και να ενισχύσει τη δυνατότητα του Διοικητικού Συμβουλίου να μεγιστοποιεί την αξία για τους Μετόχους σε σχέση με οποιαδήποτε μη συζητηθείσα πρόταση εξαγοράς της Εταιρείας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις κατά των εξαγορών ενδέχεται να καταστήσουν δυσχερή τη μεταβολή της σύνθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας εντός οποιουδήποτε έτους δυνάμει απόφασης των Μετόχων της Εταιρείας και, ως εκ τούτου, να τους εμποδίσουν να μεταβάλουν τη διοικητική ομάδα της Εταιρείας. Επιπλέον, οι ίδιες διατάξεις ενδέχεται να αποθαρρύνουν, να καθυστερήσουν ή να αποτρέψουν συγχώνευση ή εξαγορά, την οποία ορισμένοι Μέτοχοι ενδέχεται να θεωρούν ευνοϊκή για τα συμφέροντά τους.

Οι διατάξεις αυτές (α) εξουσιοδοτούν το Διοικητικό Συμβούλιο, χωρίς την έγκριση των Μετόχων να (i) εκδίδει, προνομιούχες μετοχές σε μία ή περισσότερες σειρές και να καθορίζει, με απόφαση ή αποφάσεις του, την ονομασία, καθώς και τις εξουσίες, προτιμήσεις, δικαιώματα, ειδικά προνόμια, περιορισμούς και προϋποθέσεις που διέπουν κάθε σειρά, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των δικαιωμάτων επί μερισμάτων, εξαγοράς, εκκαθάρισης, μετατροπής και ψήφου, των όρων έκδοσης πρόσθετων προνομιούχων μετοχών, καθώς και των δικαιωμάτων των Μετόχων κάθε σειράς ως προς την εκλογή και παύση ενός ή περισσότερων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, (β) περιορίζουν τα πρόσωπα που δύνανται να συγκαλέσουν Ειδική Συνέλευση στον Πρόεδρο, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, το Διοικητικό Συμβούλιο και τους κατόχους ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των μετοχών που έχουν δικαίωμα ψήφου επί του θέματος που πρόκειται να τεθεί προς ψήφιση στην εν λόγω Ειδική Συνέλευση, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω Μέτοχοι κατέχουν βάσει των καταχωρήσεων (of record) ποσοστό τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των δικαιωμάτων ψήφου για χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι (6) μηνών αμέσως πριν από την υποβολή του αιτήματος σύγκλησης της Ειδικής Συνέλευσης; (γ) θεσπίζουν απαιτήσεις προηγούμενης ειδοποίησης για την πρόταση υποψηφίων προς εκλογή στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας ή για την πρόταση θεμάτων επί των οποίων δύνανται να αποφασίσουν οι Μέτοχοι κατά την Ειδική Συνέλευση, με εκτενείς απαιτήσεις ειδοποίησης πληροφοριών και προηγούμενης ειδοποίησης (οι οποίες, κατά κανόνα, πρέπει να παραδίδονται ή να αποστέλλονται ταχυδρομικώς και να παραλαμβάνονται στη διεύθυνση επικοινωνίας της Εταιρείας όχι νωρίτερα από εκατόν είκοσι (120) ημέρες ή αργότερα από ενενήντα (90) ημέρες πριν από την επέτειο της προηγούμενης ετήσιας Συνέλευσης των Μετόχων, και (δ) προβλέπουν

αυξημένη πλειοψηφία για την παύση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και για την τροποποίηση των Κανονισμών από τη Συνέλευση των Μετόχων.

Περαιτέρω, κάθε αίτημα Μετόχου για σύγκληση Ειδικής Συνέλευσης πρέπει να επιδίδεται στον Εταιρικό Γραμματέα και η ειδοποίηση πρέπει (α) να φέρει ημερομηνία, την διεύθυνση, το ονοματεπώνυμο και την υπογραφή του αιτούντος Μετόχου, (β) να περιλαμβάνει δήλωση σχετικά με τον συγκεκριμένο λόγο ή λόγους για την υποβολή του αιτήματος, (γ) να αναφέρει τις απαιτούμενες βάσει των Κανονισμών (Bylaws) πληροφορίες, περιλαμβανομένων του αποδεικτικού κατοχής των δικαιωμάτων ψήφου, (δ) να συνοδεύεται από υπογεγραμμένη δήλωση με την οποία αναγνωρίζεται ότι, κατά το διάστημα μεταξύ της λήψης του αιτήματος από τον Εταιρικό Γραμματέα και της διεξαγωγής της Ειδικής Συνέλευσης, ο αιτών(-ούντες) Μέτοχος(-οι) θα κατέχει διαρκώς το απαιτούμενο ποσοστό των δικαιωμάτων ψήφου, θα ειδοποιεί την Εταιρεία αμελλητί σε περίπτωση μείωσης των μετοχών που κατέχει, καθώς και ότι σε περίπτωση μείωσης των μετοχών του με αποτέλεσμα την κατοχή ποσοστού δικαιωμάτων ψήφου μικρότερου του απαιτουμένου, το αίτημα σύγκλησης Ειδικής Συνέλευσης θα θεωρείται ότι έχει ανακληθεί.

Αυτές οι ρήτρες κατά των εξαγορών ενδέχεται να δυσχεράνουν σημαντικά την μεταβολή του ελέγχου επί της Εταιρείας και, ως αποτέλεσμα, ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών και την δυνατότητα των Μετόχων να αποκομίσουν υπεραξία από την μεταβολή ελέγχου.

4. Η Εταιρεία, ως εκδότρια τρίτης χώρας, ενδέχεται να υπόκειται σε υποχρεώσεις δημοσιοποίησης πληροφοριών που διαφέρουν σε σχέση με τις υποχρεώσεις πληροφόρησης των εισηγμένων ελληνικών ανωνύμων εταιρειών.

Η Εταιρεία αποτελεί εκδότρια τρίτης χώρας και ως εκ τούτου ενδέχεται να υπόκειται σε υποχρεώσεις περιοδικής πληροφόρησης που διαφέρουν έναντι των σχετικών υποχρεώσεων δημοσιοποίησης που εφαρμόζονται στις ελληνικές ανώνυμες εταιρείες των οποίων οι κινητές αξίες είναι εισηγμένες στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens. Κατά συνέπεια, οι επενδυτές ενδέχεται να έχουν πρόσβαση σε λιγότερες πληροφορίες ή σε πληροφορίες που δεν είναι πλήρως συγκρίσιμες με εκείνες που παρέχονται από τους ημεδαπούς εκδότες, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει την ικανότητά τους να λαμβάνουν τεκμηριωμένες επενδυτικές αποφάσεις όσον αφορά τις Μετοχές και ενδέχεται να περιορίζει το επίπεδο προστασίας των επενδυτών που συνήθως παρέχεται από τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου κεφαλαιαγοράς.

5. Η Εταιρεία έχει υιοθετήσει σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας καταγωγής της, το οποίο ενδέχεται να διαφέρει από το σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης των ελληνικών ανωνύμων εταιρειών.

Η Εταιρεία έχει συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και έχει υιοθετήσει σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης σύμφωνα με το δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ καθώς και τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές εταιρικής διακυβέρνησης ναυτιλιακών εταιρειών. Κατά τούτο, το σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης της Εταιρείας ενδέχεται να διαφέρει από το σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης εισηγμένων ελληνικών ανώνυμων εταιρειών του Ν. 4548/2018.

Ειδικότερα, παρότι η Εταιρεία φρονεί ότι το σύστημα εταιρικής διακυβέρνησής της ως επί το πλείστον ευθυγραμμίζεται κατά τα κύρια χαρακτηριστικά του προς το σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης εισηγμένων ελληνικών ανωνύμων εταιρειών του Ν. 4548/2018, εξακολουθεί να διαφέρει από αυτό. Ενδεικτικά (α) η Εταιρεία δεν υποχρεούται να υιοθετήσει κώδικα εταιρικής διακυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 17 του Ν. 4706/2020, (β) το είδος, η θητεία, ο αριθμός και οι ιδιότητες των μελών της Επιτροπής Ελέγχου δεν καθορίζονται από τη Συνέλευση των Μετόχων αλλά από το Διοικητικό Συμβούλιο, (γ) η Πολιτική Αποδοχών εγκρίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο, ενώ το περιεχόμενό της δεν καθορίζεται από το BCA και ενδέχεται κατά καιρούς να μην είναι αντίστοιχο του ελάχιστου περιεχομένου που προβλέπει ο Ν. 4548/2018 για την πολιτική αποδοχών των εισηγμένων ελληνικών ανώνυμων εταιρειών, (δ) η Εταιρεία παρέχει συγκεντρωτική πληροφόρηση στην ετήσια

οικονομική έκθεση σχετικά με το ποσό των αμοιβών που καταβάλλονται στο σύνολο των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και (ε) τα κριτήρια ανεξαρτησίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με την Πολιτική Καταλληλότητας των Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας δεν ευθυγραμμίζονται πλήρως με τα κριτήρια ανεξαρτησίας του άρθρου 9 του Ν. 4706/2020.

6. Η ικανότητα της Εταιρείας να καταβάλλει μερίσματα θα εξαρτηθεί από το εάν εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus), από την δυνατότητά της να παράγει κέρδη διαθέσιμα προς διανομή, από την αναπτυξιακή της πολιτική, καθώς και από την πρόσβασή της σε επαρκή κεφάλαια.

Η ικανότητα της Εταιρείας να διανείμει μερίσματα στους Μετόχους θα εξαρτηθεί από το εάν εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus), την επάρκεια κερδών προς διάθεση, την αναπτυξιακή πολιτική της, καθώς και από την πρόσβασή της σε επαρκή κεφάλαια. Οποιαδήποτε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου για την καταβολή μερισμάτων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η διαθεσιμότητα κερδών και αποθεματικών προς διανομή (μετά την πλήρωση των προβλεπόμενων από το εταιρικό δίκαιο όρων) και η επάρκεια ταμειακών διαθεσίμων. Η δημιουργία κερδών και άλλων αποθεματικών προς διανομή εξαρτάται με τη σειρά της από παράγοντες, όπως η επιτυχής ανάπτυξη της δραστηριότητας της Εταιρείας, η στρατηγική της, η μελλοντική προοπτική της, το κόστος δανεισμού, οι ανάγκες ρευστότητας και οι οικονομικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένου του κανονιστικού και φορολογικού πλαισίου.

Συνεπώς, η Εταιρεία δεν μπορεί να διαβεβαιώσει ότι θα έχει κέρδη προς διάθεση σε κάθε χρήση. Ακόμα και αν υπάρχουν κέρδη προς διάθεση, η Εταιρεία ενδέχεται να μην τα διανείμει στους Μετόχους για ποικίλους λόγους.

Ως εκ τούτου, η είσπραξη μερίσματος από την Εταιρεία δεν θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη και κατά συνέπεια η κατοχή Μετοχών από επενδυτές δεν συνδέεται με υποχρέωση της τελευταίας για διανομή μερίσματος προς αυτούς.

7. Οι Μετοχές δεν έχουν εισαχθεί στο παρελθόν προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά και, στην περίπτωση που δεν αναπτυχθεί ή δεν διατηρηθεί ικανοποιητική εμπορευσιμότητα, η ρευστότητα και η χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών ενδέχεται να επηρεαστούν δυσμενώς.

Καθώς οι Μετοχές δεν έχουν εισαχθεί στο παρελθόν προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά, δεν υπάρχει εγγύηση ότι οι Μετοχές θα προσελκύσουν το ενδιαφέρον των επενδυτών ώστε να αναπτυχθεί ή να διατηρηθεί ικανοποιητική εμπορευσιμότητα στη Euronext Athens για τη ρευστοποίηση των Μετοχών μετά την Εισαγωγή. Συγκεκριμένα, πολλοί επενδυτές ενδέχεται να επιλέξουν να διατηρήσουν τις Μετοχές της Εταιρείας που θα κατέχουν μετά την Εισαγωγή στη Euronext Athens για παρατεταμένη περίοδο. Στην περίπτωση που δεν αναπτυχθεί ή δεν διατηρηθεί ικανοποιητική εμπορευσιμότητα, η ρευστότητα και η χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών ενδέχεται να επηρεαστούν δυσμενώς, με αποτέλεσμα να αποτελέσουν εμπόδιο στην επικερδή και εμπρόθεσμη έξοδο των επενδυτών από την επένδυσή τους στις Μετοχές της Εταιρείας ή και να την παρεμποδίσουν εντελώς για εκτεταμένο χρονικό διάστημα. Ακόμη και στην περίπτωση που αναπτυχθεί ικανοποιητική εμπορευσιμότητα για τις Μετοχές, η χρηματιστηριακή τιμή του συνόλου των Μετοχών ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζει την πραγματική αξία της Εταιρείας. Ως εκ τούτου, οι επενδυτές ενδέχεται να πωλήσουν τις μετοχές τους σε αξία μικρότερη από την Τιμή Διάθεσης.

8. Η εγγεγραμμένη διεύθυνση της Εταιρείας βρίσκεται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ειδικότερα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, και ως εκ τούτου, οι Μέτοχοι ενδέχεται να έχουν λιγότερα δικαιώματα και να απολαμβάνουν χαμηλότερης προστασίας σε σχέση με αντίστοιχες διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας ή να αντιμετωπίζουν δυσχέρειες ή και αδυναμία να επιδιώξουν δικαστικά τα δικαιώματά τους έναντι της Εταιρείας, είτε λόγω δυσχερειών επίδοσης δικογράφων ή δικαστικών αποφάσεων είτε λόγω της εφαρμογής από το εκάστοτε επιληφθέν δικαστήριο κανόνων ουσιαστικού δικαίου που παρέχουν μειωμένη προστασία σε σχέση με αντίστοιχες διατάξεις της νομοθεσίας των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε λόγω δυσχερειών εκτέλεσης αποφάσεων επί των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας ή τυχόν διευθυντικών στελεχών.

Η λειτουργία της Εταιρείας διέπεται από το Καταστατικό της, τους Κανονισμούς (Bylaws) και το BCA. Το εταιρικό δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ δεν είναι τόσο απαιτητικό όσο το εταιρικό δίκαιο άλλων δικαιοδοσιών και δεν υφίσταται εκτενής νομολογία σχετικά με την ερμηνεία του BCA.

Ως εκ τούτου, οι Μέτοχοι ενδέχεται να έχουν λιγότερα δικαιώματα και να απολαμβάνουν χαμηλότερης προστασίας σε σχέση με αντίστοιχες διατάξεις του ελληνικού δικαίου όσον αφορά (α) στις εξουσίες της Συνέλευσης των Μετόχων και στα ποσοστά απαρτίας και πλειοψηφίας για τη λήψη απόφασης από τη Συνέλευση των Μετόχων της (βλ. ενότητα 7.1.5 «Δικαιώματα Μετόχων» του Ενημερωτικού Δελτίου), (β) στα δικαιώματα των Μετόχων μειοψηφίας (βλ. ενότητα 7.1.5 «Δικαιώματα Μετόχων» του Ενημερωτικού Δελτίου), (γ) στην ευθύνη και την υποχρέωση πίστης των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου (βλ. Ενότητα 9. «Εταιρική Διακυβέρνηση» του Ενημερωτικού Δελτίου) και (δ) στην εξουσία της Εταιρείας να εκδίδει προνομιούχες μετοχές δυνάμει του μηχανισμού του εγκεκριμένου κεφαλαίου χωρίς να απαιτείται η ψήφος των Μετόχων (βλ. ανωτέρω τον παράγοντα κινδύνου 3: «*Οι ρήτρες κατά των εξαγορών (anti-takeover provisions) που περιλαμβάνονται στο Καταστατικό και στους Κανονισμούς της Εταιρείας ενδέχεται να αποθαρρύνουν, να καθυστερούν ή να αποτρέπουν τη συγχώνευση ή εξαγορά της, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τη χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών*»).

Επιπλέον, οι Μέτοχοι ενδέχεται να αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους έναντι ενεργειών της διοίκησης, των διευθυντών ή των Μετόχων που ασκούν τον έλεγχο σε σχέση με τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν για την προστασία των συμφερόντων τους σε σχέση με το ελληνικό δίκαιο. Λόγου χάρη, η χώρα διαμονής των διευθυντικών στελεχών της Εταιρείας ενδέχεται να διαφέρει από αυτή της σύστασης ή λειτουργίας της ή και της χώρας στην οποία εντοπίζονται τα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας και κάποιων Θυγατρικών και ως εκ τούτου, ενδέχεται να είναι δυσχερής, χρονοβόρα και δαπανηρή η έγκυρη έναρξη δικαστικών διαδικασιών από τους Μετόχους έναντι της Εταιρείας. Επιπλέον, τα δικαστήρια των Νήσων Μάρσαλ έχουν κρίνει ότι δεν έχουν δικαιοδοσία επί αστικών υποθέσεων που αφορούν αγωγές κατά των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ανώτερων διευθυντικών στελεχών που δεν έχουν κατοικία στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ.

Επιπλέον, τα εκάστοτε αρμόδια δικαστήρια, εφόσον επιληφθούν δικαστικής διαδικασίας σε βάρος της Εταιρείας, ενδέχεται να εφαρμόσουν δίκαιο το οποίο παρέχει μειωμένη προστασία των συμφερόντων των Μετόχων σε σχέση με το επίπεδο προστασίας που παρείχε στους μετόχους εταιρείας που έχει συσταθεί, λειτουργεί και τα περιουσιακά της στοιχεία βρίσκονται σε ένα ή και περισσότερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτό το πλαίσιο, επισημαίνεται ότι οι Νήσοι Μάρσαλ δεν διαθέτουν νομοθεσία περί πτώχευσης ούτε γενικό νομοθετικό μηχανισμό για την εκκίνηση διαδικασιών αφερεγγυότητας από οντότητα στις Νήσους Μάρσαλ προκειμένου να κηρυχθεί σε πτώχευση.

Επίσης, είναι αβέβαιο ποιο δίκαιο θα εφαρμόσουν τα δικαστήρια στις χώρες στις οποίες λειτουργεί η Εταιρεία και οι Θυγατρικές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή όπου βρίσκονται τα περιουσιακά τους στοιχεία, ή αν τα δικαστήρια αυτά θα εφαρμόσουν αποφάσεις που εκδόθηκαν από αλλοδαπά δικαστήρια επί αγωγών εναντίον της Εταιρείας ή των Θυγατρικών, ή αν η κατάταξη των απαιτήσεων, σε περίπτωση αναγκαστικής εκτέλεσης κατά περιουσιακού στοιχείου της Εταιρείας και των Θυγατρικών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα είναι περαιτέρω περιοριστική των δικαιωμάτων των Μετόχων.

Λόγω όλων των ανωτέρω, οι Μέτοχοι ενδέχεται να δυσκολευτούν ή να είναι αδύνατον να διεκδικήσουν ή/και να ικανοποιήσουν τις αξιώσεις τους στις χώρες στις οποίες λειτουργεί η Εταιρεία ή οι Θυγατρικές ή στις χώρες όπου βρίσκονται τα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας ή των Θυγατρικών.

9. Μελλοντική έκδοση νέων μετοχών, περιλαμβανομένης της δυνατότητας της Εταιρείας να εκδίδει επιπλέον μετοχές χωρίς την έγκριση των Μετόχων δυνάμει του μηχανισμού του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου (authorised share capital) ή χωρίς δικαιώματα προτίμησης, ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την αραίωση (dilution) υφισταμένων Μετόχων.

Ενδεχόμενη μελλοντική έκδοση νέων μετοχών από την Εταιρεία, μπορεί να προκαλέσει (α) αραίωση ή απίσχναση του ποσοστού συμμετοχής των υφιστάμενων Μετόχων, δεδομένου ότι δεν υφίσταται δικαίωμα προτίμησης υπέρ παλαιών Μετόχων, και (β) μείωση στην τιμή διαπραγμάτευσης των Μετοχών, με συνεπακόλουθη μείωση της αξίας των Μετοχών που δεν θα συμμετέχουν στην έκδοση αυτή, καθώς ακολούθως οι Μετοχές θα αναλογούν σε μικρότερο μέρος του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας και η τιμή διαπραγμάτευσής τους θα έχει επηρεασθεί αρνητικά από τον όγκο της συναλλαγής.

Πιο συγκεκριμένα και πέραν της Αύξησης, στην περίπτωση που η Εταιρεία επιλέξει να αντλήσει περαιτέρω κεφάλαια μέσω αύξησης του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας, ενδέχεται να συρρικνωθεί η συμμετοχή των υφιστάμενων Μετόχων στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας, λόγω μη ύπαρξης δικαιώματος προτίμησης υπέρ των παλαιών Μετόχων, οπότε η συμμετοχή των εν λόγω παλαιών Μετόχων που δεν θα συμμετέχουν σε ενδεχόμενη αύξηση του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας θα απομειωθεί έμμεσα, με την κάλυψη του αντίστοιχου ποσού από υφιστάμενους ή νέους Μετόχους και την εισαγωγή λοιπών Μετόχων στο εκδοθέν μετοχικό κεφάλαιο.

Σημειώνεται ότι ως εταιρεία των Νήσων Μάρσαλ, η Εταιρεία μπορεί να εκδίδει έως τον αριθμό των εγκεκριμένων (authorised) αλλά μη εκδοθεισών (non-issued) μετοχών της χωρίς έγκριση των Μετόχων, οι οποίες κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου ανέρχονται σε 500.000.000 κοινές μετοχές και 100.000.000 προνομιούχες μετοχές. Αυτό σημαίνει ότι το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την εξουσία να εκδίδει σημαντικό αριθμό επιπλέον μετοχών, χωρίς την έγκριση των Μετόχων. Επιπλέον, το Καταστατικό της Εταιρείας προβλέπει ότι οι Μέτοχοι δεν έχουν δικαιώματα προτίμησης σε τυχόν εκδόσεις μετοχών.

Συνεπεία των ανωτέρω, οι Μέτοχοι μπορεί να υποστούν αραίωση της συμμετοχής τους στην Εταιρεία χωρίς τη συναίνεσή τους και χωρίς τη δυνατότητα συμμετοχής σε οποιαδήποτε έκδοση μετοχών ή προσφορά.

10. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να τροποποιεί τους Κανονισμούς (Bylaws) της Εταιρείας χωρίς τη συναίνεση των Μετόχων.

Οι Κανονισμοί (Bylaws) περιλαμβάνουν διατάξεις αναφορικά με τη σύγκληση συνελεύσεων, την πρόσκληση σε συνελεύσεις, τις αποζημιώσεις, τον διορισμό μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, τις επιτροπές και άλλα ζητήματα. Είναι δυνατό το Διοικητικό Συμβούλιο να τροποποιεί τους Κανονισμούς κατά τρόπο που περιορίζει τα δικαιώματα μειοψηφίας, ως εκ τούτου θα μπορούσε, να περιορίζει τον κύκλο των προσώπων που δύνανται να συγκαλέσουν Συνέλευση των Μετόχων, ή να εγείρουν πλαγιαστικώς αγωγές (derivative lawsuits) της Εταιρείας κατά των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου κατά το νόμο.

11. Τα συμφέροντα του Κυρίου Μετόχου ενδέχεται να συγκρούονται με τα συμφέροντα των λοιπών Μετόχων.

Ο Κύριος Μέτοχος υπό την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης (βλ. ενότητα 8.7 «Μείωση της Συμμετοχής των Μετοχών» του Ενημερωτικού Δελτίου), θα ελέγχει έμμεσα, μέσω της CMTC, ποσοστό 75,82% επί του μετοχικού κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου της Εκδότριας, και θα έχει τη δυνατότητα να ασκεί σημαντική επιρροή, και να αποφασίζει άνευ συμπράξεως των λοιπών Μετόχων επί των εταιρικών ζητημάτων τα οποία, σύμφωνα με το νόμο ή το Καταστατικό, απαιτούν την έγκριση της Συνέλευσης των Μετόχων, όπως ενδεικτικά αποφάσεις για την εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, τις αυξήσεις του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου, την πραγματοποίηση συγχωνεύσεων, εξαγορών και λοιπών συναφών εταιρικών πράξεων. Ο Κύριος Μέτοχος ενδέχεται να ασκεί τα δικαιώματα ψήφου από τις Μετοχές που ελέγχει κατά τρόπο με τον οποίο δεν θα συμφωνούν έτεροι Μέτοχοι, ή κατά τρόπο που δεν είναι προς το συμφέρον έτερων Μετόχων. Αυτή η συγκέντρωση μετοχών θα μπορούσε επίσης να επηρεάσει δυσμενώς την εμπορευσιμότητα και τη χρηματιστηριακή τιμή των Μετοχών της Εταιρείας ή να καθυστερήσει ή να εμποδίσει μία αλλαγή ελέγχου η οποία άλλως ενδέχεται να ήταν επωφελής για τους λοιπούς Μετόχους.

12. Η τιμή διαπραγμάτευσης των μετοχών της Εταιρείας ενδέχεται να επηρεαστεί δυσμενώς από την πώληση σημαντικού αριθμού Μετοχών από τον Κύριο Μέτοχο.

Ο Κύριος Μέτοχος, μετά την ολοκλήρωση της Αύξησης και της Δημόσιας Προσφοράς και υπό την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, θα κατέχει άμεσα και έμμεσα ποσοστό 75,82% επί του μετοχικού κεφαλαίου της Εκδότριας. Η διάθεση ενός σημαντικού αριθμού μετοχών από τον υφιστάμενο Μέτοχο της Εταιρείας, ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της χρηματιστηριακής τιμής των Μετοχών, η οποία θα μπορούσε να υπονομεύσει τη δυνατότητα των λοιπών Μετόχων μειοψηφίας να πωλήσουν τις Μετοχές τους ή τουλάχιστον τη δυνατότητά τους να τις πωλήσουν σε τιμή που θεωρούν δίκαιη. Επιπρόσθετα, σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, η Εταιρεία δεν μπορεί να διασφαλίσει στους Μετόχους ότι θα υπάρξει επαρκής ζήτηση στη χρηματιστηριακή αγορά, ώστε οι Μέτοχοι να μπορέσουν να πωλήσουν τις Μετοχές τους τη χρονική στιγμή που επιθυμούν, ακόμα και σε μη εύλογη αξία.

3 ΥΠΕΥΘΥΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ, ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ

3.1 Υπεύθυνα Πρόσωπα

Τα φυσικά πρόσωπα που επιμελήθηκαν της σύνταξης του Ενημερωτικού Δελτίου και είναι υπεύθυνα για το Ενημερωτικό Δελτίο, είναι τα εξής:

- Η κ. Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου, Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ. και
- Ο κ. Γεώργιος Κέρος του Σωτηρίου, Οικονομικός Διευθυντής.

Η διεύθυνση επικοινωνίας των ανωτέρω είναι Ιάσονος 3, Πειραιάς, 185 37, τηλ.: 210 4558 600.

Επιπλέον, υπεύθυνα για τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο Ενημερωτικό Δελτίο είναι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εκδότριας:

- Γεράσιμος Καλογηράτος του Γεωργίου, Πρόεδρος Δ.Σ. και Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.,
- Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου, Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.,
- Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου, Αντιπρόεδρος Δ.Σ. και Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.,
- Stefanie Kyles του Γεωργίου, Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ. και
- Ingmar Loges του Enno Fritz, Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Σύμβουλοι Έκδοσης της Δημόσιας Προσφοράς είναι η Τράπεζα Πειραιώς (διεύθυνση: Αμερικής 4, Αθήνα, Τ.Κ. 105 64), η EUROXX (διεύθυνση: Παλαιολόγου 7, Χαλάνδρι, Τ.Κ. 152 32) και η Τράπεζα Eurobank (διεύθυνση: Όθωνος 8, Αθήνα, Τ.Κ. 105 57).

Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι η Τράπεζα Πειραιώς (διεύθυνση: Αμερικής 4, Αθήνα, Τ.Κ. 105 64), η EUROXX (διεύθυνση: Παλαιολόγου 7, Χαλάνδρι, Τ.Κ. 152 32), η Τράπεζα Eurobank (διεύθυνση: Όθωνος 8, Αθήνα, Τ.Κ. 105 57) και η Εθνική Τράπεζα (διεύθυνση: Αιόλου 86, Αθήνα, 105 59).

Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι η CrediaBank (διεύθυνση: Λεωφόρος Κηφισίας 260-262, Χαλάνδρι, Τ.Κ. 152 31) και η Optima bank (διεύθυνση: Αιγιαλείας 32, Μαρούσι, Τ.Κ. 151 25), ενώ Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ (διεύθυνση: Εθνικής Αντιστάσεως 57Β, Χαλάνδρι, Τ.Κ.152 31) και η Ambrosia Capital Hellas (διεύθυνση: Αμερικής 18, 10671, Αθήνα, τηλ. 210 300 4895).

3.2 Δηλώσεις Υπευθύνων Προσώπων

Η Εταιρεία, τα μέλη του Διοικητικού της Συμβουλίου[34], τα ως άνω αναφερόμενα φυσικά πρόσωπα που επιμελήθηκαν τη σύνταξη του Ενημερωτικού Δελτίου, οι Σύμβουλοι Έκδοσης, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι είναι υπεύθυνοι για το περιεχόμενο του Ενημερωτικού Δελτίου με βάση το άρθρο 60 του Ν. 4706/2020. Τα ανωτέρω φυσικά και νομικά πρόσωπα δηλώνουν ότι έχουν λάβει γνώση και συμφωνούν με το περιεχόμενο του Ενημερωτικού Δελτίου και βεβαιώνουν υπεύθυνα ότι, αφού έλαβαν κάθε εύλογο μέτρο για το σκοπό αυτό, οι πληροφορίες που περιέχονται στο Ενημερωτικό Δελτίο είναι, καθόσον γνωρίζουν, αληθείς και δεν υπάρχουν παραλείψεις που να αλλοιώνουν το περιεχόμενό του, καθώς και ότι έχει συνταχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΔ, και των κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980 και του Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν. Η Εταιρεία, τα μέλη του Διοικητικού της Συμβουλίου και τα ως άνω φυσικά πρόσωπα που επιμελήθηκαν τη σύνταξη του Ενημερωτικού Δελτίου είναι υπεύθυνα για το σύνολο των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που έχουν περιληφθεί σε αυτό,

[34] Αναφορικά με τα μέλη του Διοικητικού της Συμβουλίου της Εκδότριας βλ. ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη» - «Διοικητικό Συμβούλιο» του Ενημερωτικού Δελτίου.

κατά την έννοια του άρθρου 60 του Ν. 4706/2020.

Οι Σύμβουλοι Έκδοσης, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δηλώνουν ότι πληρούν όλες τις προϋποθέσεις της παρ. 1, περ. (γ) του άρθρου 60 του Ν. 4706/2020, ήτοι έχουν άδεια για την παροχή της επενδυτικής υπηρεσίας της αναδοχής χρηματοπιστωτικών μέσων ή της τοποθέτησης χρηματοπιστωτικών μέσων με δέσμευση ανάληψης και της τοποθέτησης χρηματοπιστωτικών μέσων ή χωρίς δέσμευση ανάληψης, σύμφωνα με τους αριθμούς 6 και 7 αντιστοίχως του τμήματος Α' του Παραρτήματος Ι του Ν. 4514/2018, όπως ισχύει.

3.3 Εκθέσεις Εμπειρογνωμόνων

3.3.1 Νομικός Έλεγχος

Στο πλαίσιο σύνταξης του Ενημερωτικού Δελτίου, σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΔ, τους κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμούς της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980 και το Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν, κατόπιν εντολής των Συμβούλων Έκδοσης και των Συντονιστών Κύριων Αναδόχων προς τη δικηγορική εταιρεία με την επωνυμία «Σουριαδάκις-Τσιμπρής Εταιρεία Δικηγόρων» (Α.Μ.Δ.Σ.Α. 80010), που εδρεύει στην οδό Ακαδημίας 18, Αθήνα, 106 71, τηλ.: 210 3626 888 (εφεξής ο «Νομικός Ελεγκτής») διενεργήθηκε νομικός έλεγχος για τη χρονική περίοδο από 01.01.2024 έως και την 06.10.2026, των στοιχείων της Εταιρείας, καθώς και των Θυγατρικών (εφεξής ο «**Νομικός Έλεγχος**»).

Σημειώνεται ότι ο Νομικός Έλεγχος οριοθετήθηκε με βάση συγκεκριμένα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια και παραμέτρους, όπως εξειδικεύονται στην οικεία εντολή.

Ο Νομικός Έλεγχος πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της επικείμενης Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής και με βάση τον κατάλογο αιτούμενων εγγράφων που συντάχθηκε βάσει της εντολής των Συμβούλων και Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων και υποβλήθηκε στην Εταιρεία. Τα αιτηθέντα έγγραφα και στοιχεία που παρασχέθηκαν θεωρήθηκαν επαρκή με βάση τη συνήθη πρακτική.

Από το Νομικό Έλεγχο που διενεργήθηκε από το Νομικό Ελεγκτή με βάση τα ανωτέρω, τα έγγραφα, πιστοποιητικά, επιστολές, δηλώσεις, βεβαιώσεις και λοιπά στοιχεία που έθεσε στη διάθεσή της η Εταιρεία, ο Νομικός Ελεγκτής συνέταξε την από 06.10.2026 Επιστολή Νομικού Ελέγχου.

Από το Νομικό Έλεγχο δεν προέκυψαν ευρήματα που θα καθιστούσαν τις πληροφορίες του Ενημερωτικού Δελτίου ανακριβείς ή παραπλανητικές. Συγκεκριμένα η Επιστολή Νομικού Ελέγχου συμπεριλαμβάνει τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η διαδικασία που ακολούθησε η Εκδότρια για την υποβολή της αίτησης εισαγωγής των μετοχών της προς διαπραγμάτευση στη Euronext Athens, είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας.

- Κανένα ουσιώδες νομικό ζήτημα ή πληροφορία νομικής φύσεως σχετικά με τα υπό Νομικό Έλεγχο θέματα δεν έχει παραλειφθεί από το Ενημερωτικό Δελτίο, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανόνες που διέπουν την κατάρτισή του, το οποίο θα έπρεπε να έχει περιληφθεί σε αυτό δυνάμει του Κανονισμού ΕΔ και των Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμών (ΕΕ) 979/2019 και (ΕΕ) 980/2019, των εφαρμοστέων διατάξεων του ελληνικού νόμου 4706/2020 και των εκτελεστικών αποφάσεων της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, όπως ισχύουν.

- Οι πληροφορίες που περιέχονται στο Ενημερωτικό Δελτίο και αφορούν τα νομικά θέματα υπό Νομικό Έλεγχο είναι πλήρεις και ακριβείς, όπως απαιτείται από τον Κανονισμό ΕΔ, τους Κατ' Εξουσιοδότηση Κανονισμούς (ΕΕ) 979/2019 και (ΕΕ) 980/2019, τα άρθρα 57-68 του ελληνικού νόμου 4706/2020, τον ελληνικό Νόμο 3371/2005, τον Κανονισμό της Euronext Athens και την εφαρμοστέα νομοθεσία της κεφαλαιαγοράς, έκαστο όπως ισχύει.

- Δεν υπάρχουν δικαστικές, διοικητικές ή διαιτητικές διαδικασίες που εκκρεμούν ή απειλούνται κατά της Εκδότριας ή/και των Θυγατρικών της Εκδότριας με έδρα στις Νήσους Μάρσαλ (εφεξής «οι **Θυγατρικές Νήσων Μάρσαλ**»), ή/και της Capital Containers Ship Management (εφεξής η «**Διαχειρίστρια Εταιρεία**», και, από κοινού με την Εκδότρια και τις Θυγατρικές Νήσων Μάρσαλ, οι «**Οντότητες Νήσων Μάρσαλ**» ή οι «**Ελεγχόμενες**

Εταιρείες»), οι οποίες έχουν περιέλθει σε γνώση της Εκδότριας, κατά περίοδο που καλύπτει τουλάχιστον τους προηγούμενους δώδεκα (12) μήνες, των οποίων το ενδεχόμενο αποτέλεσμα είναι πιθανό να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη νομική και χρηματοοικονομική θέση ή την κερδοφορία της Εταιρείας και/ή του Ομίλου.

- Δεν υπάρχει νομικό ζήτημα ή άλλο στοιχείο νομικής φύσεως που να έχει περιέλθει σε γνώση μας από τους Λοιπούς Νομικούς Συμβούλους και το οποίο θα εμπόδιζε την Εκδότρια να ολοκληρώσει τη δημόσια προσφορά και την εισαγωγή των μετοχών της στη Euronext Athens από νομικής άποψης ή θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη χρηματοοικονομική θέση της Εκδότριας και/ή των Ελεγχόμενων Εταιρειών.

Σε σχέση ειδικώς με τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ

- Βασιζόμενοι αποκλειστικά στο σχετικό Πιστοποιητικό Καλής Κατάστασης για καθεμία από τις ακόλουθες εταιρείες: (α) την Εκδότρια, (β) καθεμία από τις Θυγατρικές Νήσων Μάρσαλ και (γ) τη Διαχειρίστρια Εταιρεία, το οποίο εκδόθηκε από τον Έφορο Εταιρειών της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, και κατά την ημερομηνία αυτού, καθεμία από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ είναι εταιρεία δεόντως συσταθείσα, εγκύρως υφιστάμενη και σε καλή κατάσταση σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ ως μη κάτοικος εταιρεία. Βασιζόμενοι αποκλειστικά στα έγγραφα που ελέγχθηκαν, η Εκδότρια και καθεμία από τις λοιπές Οντότητες Νήσων Μάρσαλ συμμορφώνονται με τους νόμους και κανονισμούς των Νήσων Μάρσαλ στους οποίους υπόκεινται, ιδίως ως προς τη σύσταση και την καταστατική λειτουργία τους. Κατά την ημερομηνία του Πιστοποιητικού Καλής Κατάστασης για καθεμία από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ, το οποίο εκδόθηκε από τον Έφορο Εταιρειών της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, δεν έχουν γίνει καταχωρίσεις στον Έφορο που θα επηρέαζαν την ύπαρξη της σχετικής Οντότητας Νήσων Μάρσαλ στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ. Τα καταστατικά έγγραφα, όπως τροποποιήθηκαν έως την ημερομηνία της Επιστολής, καθεμίας από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ δεν αντίκεινται στις σχετικές διατάξεις του BCA, όπως τροποποιήθηκε έως την ημερομηνία της Επιστολής, και δεν παραβιάζουν την εφαρμοστέα νομοθεσία. Βασιζόμενοι αποκλειστικά στο σχετικό πιστοποιητικό καλής κατάστασης για καθεμία Θυγατρική Νήσων Μάρσαλ, η οποία έχει στην κυριότητά της σημαντικό πλοίο νηολογημένο υπό την σημαία της Δημοκρατίας της Λιβερίας (βλ. Ενότητα 4.2.4.1 «Παρουσίαση του Στόλου» του Ενημερωτικού Δελτίου), το οποίο εκδόθηκε από τον Υπουργό Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Λιβερίας, και κατά την ημερομηνία αυτού, καθεμία από τις προαναφερθείσες Θυγατρικές Νήσων Μάρσαλ είναι εταιρεία εγγεγραμμένη ως «Ξένη Ναυτιλιακή Εταιρεία» («Foreign Maritime Entity») σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 51(5)(c) του Ναυτιλιακού Νόμου της Λιβερίας και σε καλή κατάσταση σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας της Λιβερίας ως «Ξένη Ναυτιλιακή Εταιρεία».

- Σύμφωνα με το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ, καθεμία από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ έχει συσταθεί ως μη κάτοικος ημεδαπή οντότητα και δεν διεξάγει επιχειρηματική δραστηριότητα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ. Ως εκ τούτου, δεν απαιτούνται άδειες λειτουργίας από τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ για τη λειτουργία οποιασδήποτε από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ, εκτός από τις συναινέσεις, τα πιστοποιητικά, τις εξουσιοδοτήσεις, τις άδειες και τις εγκρίσεις που εκδίδονται από οποιονδήποτε κυβερνητικό ή ρυθμιστικό φορέα της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ ή της Δημοκρατίας της Λιβερίας: (i) που κατέχει επί του παρόντος οποιαδήποτε Οντότητα Νήσων Μάρσαλ ή που έχει προηγουμένως αποκτήσει, αιτηθεί, λάβει ή υποβάλει αίτηση για αυτά ή (ii) που είναι απαραίτητα για την ιδιοκτησία, ναύλωση, διαχείριση ή λειτουργεία πλοίων φέρουν την σημαία των Νήσων Μάρσαλ ή της Λιβερίας.

- Καθεμία από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ έχει δεόντως συσταθεί και υφίσταται σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και, βασιζόμενοι αποκλειστικά στον έλεγχο των εγγράφων που παρασχέθηκαν από την Εκδότρια, δεν παραβιάζει οποιονδήποτε νόμο των Νήσων Μάρσαλ σχετικό με τη σύσταση και την ύπαρξή της στις Νήσους Μάρσαλ.

- Δεν υπάρχουν άλλοι περιορισμοί στη χρήση κεφαλαιακών πόρων που εφαρμόζονται στην Εκδότρια βάσει του δικαίου των Νήσων Μάρσαλ και που ενδέχεται να επηρεάσουν ουσιωδώς, άμεσα ή έμμεσα, τις δραστηριότητες της Εκδότριας και των Ελεγχόμενων Εταιρειών. Δεν παρασχέθηκαν προς Νομικό Έλεγχο συμφωνίες με τρίτους

που διέπονται από το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ.

- Καθεμία από τις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ, ως μη κάτοικος εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και δεδομένου του ότι οι Οντότητες των Νήσων Μάρσαλ δεν ασκούν, δεν συνεχίζουν να ασκούν και δεν θα ασκήσουν επιχειρηματική δραστηριότητα ούτε θα ενεργούν πράξεις ή συναλλαγές στην Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, απαλλάσσεται στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ από κάθε εταιρικό φόρο, φόρο καθαρού εισοδήματος επί μη εταιρικών επιχειρήσεων, φόρο εταιρικών κερδών, φόρο εισοδήματος, παρακράτηση φόρου επί των εσόδων της, φόρο περιουσίας, απαιτήσεις φορολογικής αναφοράς επί των εσόδων της, τέλος χαρτοσήμου, συναλλαγματικούς ελέγχους ή άλλα τέλη ή φόρους, πλην των τελών που καταβάλλονται κατά την κατάθεση των καταστατικών εγγράφων της, τυχόν τροποποιήσεών τους και άλλων εγγράφων, όπως απαιτείται από την Ενότητα 8 του BCA, και των ετήσιων τελών εγγραφής, όπως προβλέπεται στην Ενότητα 9 του BCA.

- Το νομικό καθεστώς των μετοχών της Εκδότριας τελεί σε συμμόρφωση με τους νόμους και κανονισμούς της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, ήτοι οι μετοχές της Εκδότριας έχουν εγκριθεί, εκδοθεί και υφίστανται σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ. Οι μετοχές της Εκδότριας έχουν εγκύρως εκδοθεί, είναι πλήρως καταβεβλημένες, μη υποκείμενες σε πρόσθετες εισφορές, ελεύθερα διαπραγματεύσιμες και ελεύθερα μεταβιβάσιμες, και δεν υπάρχουν συμφωνίες Μετόχων που περιορίζουν την ελεύθερη διαπραγματευσιμότητα και την ελεύθερη μεταβιβασιμότητά τους.

- Σύμφωνα με τα καταστατικά έγγραφα της Εκδότριας, η Εκδότρια έχει εξουσία να εκδίδει μόνο κοινές μετοχές και προνομιούχες μετοχές, στον βαθμό που περιγράφεται σε τροποποίηση των καταστατικών εγγράφων. Η Εκδότρια δεν έχει εκδώσει προνομιούχες μετοχές μετατρέψιμες σε κοινές, ούτε οποιουσδήποτε άλλους τίτλους μετατρέψιμους ή ανταλλάξιμους με κοινές μετοχές.

- Δεν υπάρχουν αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εκδότριας μεταξύ των ελεγχθέντων εγγράφων που να εγκρίνουν περαιτέρω αύξηση του αριθμού των εγκεκριμένων μετοχών της Εκδότριας όπως αυτός προβλέπεται επί του παρόντος στα καταστατικά έγγραφα της Εκδότριας.

- Από τα ελεγχθέντα έγγραφα δεν προκύπτει ότι η Εκδότρια έχει χορηγήσει δικαιώματα προαίρεσης απόκτησης κοινών μετοχών στα μέλη των διοικητικών, διαχειριστικών και εποπτικών οργάνων της.

- Οι μετοχές της Εκδότριας έχουν εγκύρως εκδοθεί και παρέχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις σε καθέναν από τους κατόχους τους, όπως προβλέπεται στα καταστατικά της έγγραφα και από το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ.

- Ούτε η Εκδότρια ούτε οποιαδήποτε από τις λοιπές Οντότητες Νήσων Μάρσαλ τελεί σε κατάσταση πτώχευσης ή υποχρεωτικής διοικητικής διαδικασίας στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ και δεν έχει υποβληθεί αίτηση πτώχευσης ή αίτηση διορισμού εκκαθαριστή στις Νήσους Μάρσαλ, δεδομένου ότι οι Νήσοι Μάρσαλ δεν διαθέτουν πτωχευτικό κώδικα ούτε γενικό νομοθετικό μηχανισμό για την κίνηση διαδικασίας αφερεγγυότητας που θα ήταν εφαρμοστέοι στις Οντότητες Νήσων Μάρσαλ. Επίσης, δεν έχει ληφθεί απόφαση από την Εκδότρια ή οποιαδήποτε από τις λοιπές Οντότητες Νήσων Μάρσαλ που να εγκρίνει τη λύση ή εκκαθάρισή της.

- Οι διαδικασίες εταιρικής διακυβέρνησης της Εκδότριας, όπως γνωστοποιούνται στα ελεγχθέντα έγγραφα και όπως παρατίθενται στο Ενημερωτικό Δελτίο, συμμορφώνονται με το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ.

- Δεν υπάρχει απαίτηση βάσει του δικαίου των Νήσων Μάρσαλ για έκδοση οποιασδήποτε άδειας από διοικητική αρχή και/ή φορέα, ή για υποβολή οποιασδήποτε γνωστοποίησης σε αυτούς, ούτε οποιαδήποτε παρόμοια διοικητική διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί στις Νήσους Μάρσαλ, για τη δημόσια προσφορά και την εισαγωγή προς διαπραγμάτευση των μετοχών της Εκδότριας στη Euronext Athens και την καταχώρισή τους στη Euronext Securities Athens.

- Βασιζόμενοι αποκλειστικά στις γνωστοποιήσεις που περιλαμβάνονται στα ελεγχθέντα έγγραφα, οι Οντότητες Νήσων Μάρσαλ δεν εμπλέκονται σε δικαστικές ή διαιτητικές διαδικασίες που διέπονται από το δίκαιο των

Νήσων Μάρσαλ και/ή έχουν υπαχθεί στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων των Νήσων Μάρσαλ, ούτε εμπλέκονται σε διοικητικές διαδικασίες ενώπιον οποιασδήποτε κυβερνητικής αρχής στις Νήσους Μάρσαλ.

- Βασιζόμενοι αποκλειστικά στα έγγραφα που ελέγχθηκαν στο πλαίσιο του Νομικού Ελέγχου, δεν εντοπίστηκαν νομικά ζητήματα δικαίου Νήσων Μάρσαλ που θα εμπόδιζαν, από νομικής άποψης, την Εκδότρια να ολοκληρώσει τη δημόσια προσφορά και την εισαγωγή των μετοχών της στη Euronext Athens ή που θα μπορούσαν να επηρεάσουν ουσιωδώς δυσμενώς τη χρηματοοικονομική θέση της Εκδότριας και/ή των λοιπών Ελεγχόμενων Εταιρειών, όπως αυτή θεωρείται ότι έχει προσδιοριστεί από τους χρηματοοικονομικούς συμβούλους της Εκδότριας.

- Από τα έγγραφα που παρασχέθηκαν από την Εκδότρια στο πλαίσιο του Νομικού Ελέγχου δεν προκύπτει ότι οι μετοχές της Εκδότριας υπόκεινται σε δικαίωμα προαίρεσης. Επιπλέον, δεν γνωστοποιούνται στα ελεγχθέντα έγγραφα συμφωνίες Μετόχων ή άλλες, συμφωνίες μεταβίβασης μετοχών, συμφωνίες επαναγοράς μετοχών, συμφωνίες που περιορίζουν το δικαίωμα μεταβίβασης ή επιβάρυνσης κοινών μετοχών, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συμφωνιών που αφορούν δικαιώματα ψήφου, δικαιώματα προτίμησης, δικαιώματα αγοράς ή πώλησης ή συμφωνίες κατανομής κερδών ή διανομής μερισμάτων.

Σε σχέση με τις σημαντικές συμβάσεις της Εκδότριας που ελέγχθηκαν στο πλαίσιο του Νομικού Ελέγχου (οι «Ελεγχόμενες Συμβάσεις»)

- Η δημόσια προσφορά και η εισαγωγή των μετοχών της Εκδότριας στη Euronext Athens δεν συγκρούεται με οποιονδήποτε όρο ή διάταξη οποιασδήποτε από τις Ελεγχθείσες Συμβάσεις, ούτε συνεπάγεται παραβίαση, ούτε συνιστά γεγονός αθέτησης στο πλαίσιο κάποιας από αυτές.

- Δεν υπάρχει πληροφορία νομικής φύσεως που θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εκδότριας και των Ελεγχόμενων Εταιρειών, ή γεγονός ή άλλος παράγοντας που εμποδίζει νομικά τη δημόσια προσφορά και την εισαγωγή των μετοχών της Εκδότριας στη Euronext Athens.

- Δεν υπάρχουν περιορισμοί στα ελεγχθέντα έγγραφα σχετικά με τη διανομή μερισμάτων από την Εκδότρια, πέραν των περιορισμών που ισχύουν μετά την επέλευση γεγονότος αθέτησης και των περιορισμών που τίθεται από δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ κατά τα αναφερόμενα στην Ενότητα 12 «Μερισματική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου. Επί του παρόντος δεν υπάρχουν γεγονότα αθέτησης στο πλαίσιο οποιασδήποτε από τις Δανειακές Συμβάσεις.

- Δεν υπάρχει περιορισμός από νομικής άποψης σε οποιανδήποτε από τις Ελεγχόμενες Συμβάσεις, στη χρήση κεφαλαιακών πόρων που έχει επηρεάσει ή μπορεί να επηρεάσει σημαντικά, άμεσα ή έμμεσα, τις δραστηριότητες της Εκδότριας και των Ελεγχόμενων Εταιρειών.

- Οι υποχρεώσεις των αντισυμβαλλομένων της Εκδότριας και των Ελεγχόμενων Εταιρειών με βάση τις Ελεγχόμενες Συμβάσεις, είναι εκτελεστές και η άσκηση των αντίστοιχων δικαιωμάτων της Εκδότριας και των Ελεγχόμενων Εταιρειών, δεν τελεί υπό την οποιανδήποτε προηγούμενη υποβολή προς δημόσια αρχή ή τρίτο πρόσωπο ή οποιανδήποτε έγκριση, ή συναίνεση τέτοιας αρχής ή προσώπου.

- Δεν εντοπίστηκε κατά το Νομικό Έλεγχο, οποιαδήποτε παράβαση από την Εκδότρια και/ή οποιαδήποτε Ελεγχόμενη Εταιρεία, που να απορρέει από το αγγλικό δίκαιο ή από ελεγχθέν έγγραφο στο οποίο είναι συμβαλλόμενα μέρη και η οποία παράβαση θα μπορούσε, από νομικής άποψης, να επηρεάσει ουσιωδώς και δυσμενώς τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Εκδότριας και/ή οποιασδήποτε Ελεγχόμενης Εταιρείας που τυχόν είναι συμβαλλόμενα μέρη στα ελεγχθέντα έγγραφα.

Σε σχέση με το Ελληνικό Γραφείο της Διαχειρίστριας Εταιρείας

- Η Διαχειρίστρια Εταιρεία, κατέχει όλες τις άδειες, πιστοποιητικά, συναινέσεις, εντολές, εγκρίσεις και εξουσιοδοτήσεις ή δηλώσεις και καταχωρίσεις σε οποιεσδήποτε κυβερνητικές ή ρυθμιστικές αρχές της Ελλάδας που απαιτούνται από την εφαρμοστέα νομοθεσία για τη διεξαγωγή της επιχειρηματικής της δραστηριότητας

εντός Ελλάδας.

- Το νομικό καθεστώς του Ελληνικού Γραφείου της Διαχειρίστριας Εταιρείας συμμορφώνεται με τους νόμους και κανονισμούς της Ελληνικής Δημοκρατίας, ιδίως όσον αφορά την εγκατάσταση του ελληνικού γραφείου και την καταστατική λειτουργία. Το Ελληνικό Γραφείο της Διαχειρίστριας Εταιρείας κατέχει όλες τις άδειες λειτουργίας που απαιτούνται από τον νόμο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων του.

- Το Ελληνικό Γραφείο έχει νομίμως εγκατασταθεί στην Ελλάδα δυνάμει της απόφασης Αριθμ. 2212.2-1/5999/47544/2025 του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΦΕΚ Β' 3602/10-7-2025) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, για την παροχή των υπηρεσιών που προσδιορίζονται στην ως άνω υπουργική απόφαση και τηρεί όλους τους όρους και προϋποθέσεις που τίθενται με την ανωτέρω απόφαση.

- Δεν υπάρχει παράβαση από το Ελληνικό Γραφείο της Διαχειρίστριας Εταιρείας σε σχέση με οποιαδήποτε από τις ουσιώδεις υποχρεώσεις του που απορρέουν από εφαρμοστέες νομικές διατάξεις ή οποιαδήποτε ουσιώδη σύμβαση υπό Έλεγχο στην οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος, η οποία παράβαση θα μπορούσε να επηρεάσει ουσιωδώς δυσμενώς τη χρηματοοικονομική θέση της Εκδότριας και/ή των Ελεγχόμενων Εταιρειών. Η Δικηγορική Εταιρεία δηλώνει ότι παρέχει τη συναίνεσή της για την παράθεση, αυτούσια ή αποσπασματική, της Επιστολής Νομικού Ελέγχου στο Ενημερωτικό Δελτίο και για τη θέση της Επιστολής Νομικού Ελέγχου στη διάθεση των ενδιαφερομένων επενδυτών, μέσω ιστότοπου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Σημείο 1.3 του Παραρτήματος 15 του Κανονισμού (ΕΕ) 980/2019.

Το πλήρες κείμενο της από 06.10.2026 Επιστολής Νομικού Ελέγχου είναι έγγραφο στη διάθεση του επενδυτικού κοινού (βλ. ενότητα 15 «Διαθέσιμα Έγγραφα» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Το περιεχόμενο της Επιστολής Νομικού Ελέγχου έχει ληφθεί υπόψη στη σύνταξη του Ενημερωτικού Δελτίου.

3.3.2 Πρόσθετες Εργασίες της Ελεγκτικής Εταιρείας Deloitte

Κατόπιν σχετικής εντολής των Συμβούλων Έκδοσης και των Συντονιστών Κύριων Αναδόχων, διενεργήθηκαν από τον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 38911), της ελεγκτικής εταιρίας Deloitte, (Α.Μ. ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκκλησιάς 3Α Και Γρανικού, (Τ.Κ. 151 25), οι ακόλουθες πρόσθετες ελεγκτικές εργασίες:

- Συντάχθηκε η από 07.10.2026 Έκθεση Ευρημάτων προσυμφωνημένων διαδικασιών επί επιλεγμένων χρηματοοικονομικών πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο Ενημερωτικό Δελτίο με βάση το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο) «Αναθέσεις έργων Προσυμφωνημένων Διαδικασιών». Από τη διενέργεια των εν λόγω διαδικασιών από την Deloitte, όπως περιγράφονται στην εν λόγω έκθεσή της, δεν προέκυψαν ευρήματα.
- Συντάχθηκε η από 07.10.2026 Έκθεση Διασφάλισης Ανεξάρτητου ορκωτού ελεγκτή λογιστή σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Αναθέσεων Διασφάλισης 3000 (Αναθεωρημένο) «Έργα διασφάλισης πέραν του ελέγχου ή Επισκόπησης Ιστορικής Οικονομικής Πληροφόρησης» (ISAE 3000 (Αναθεωρημένο)), επί της Δήλωσης Επάρκειας Κεφαλαίου Κίνησης της Διοίκησης της Εταιρείας, το συμπέρασμα της οποίας περιλαμβάνεται αυτούσιο στην ενότητα 6 «Δήλωση για το Κεφάλαιο Κίνησης» του Ενημερωτικού Δελτίου. Από τη διενέργεια των εν λόγω διαδικασιών από την Deloitte, όπως περιγράφονται στην εν λόγω έκθεσή της, προκύπτει ότι η διοίκηση της Εταιρείας εύλογα δηλώνει ότι το κεφάλαιο κίνησης για την Εταιρεία και τον Όμιλο για τους επόμενους δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία της εν λόγω Έκθεσης επαρκεί για να χρηματοδοτήσει τις τρέχουσες δραστηριότητές της/του.

Τα στοιχεία και οι πληροφορίες των προαναφερθεισών εκθέσεων της ελεγκτικής εταιρείας Deloitte αποτελούν διαθέσιμα έγγραφα, κατόπιν παρασχεθείσας σχετικής συναίνεσης από την εν λόγω ελεγκτική εταιρεία (βλ. ενότητα 15 «Διαθέσιμα Έγγραφα» του Ενημερωτικού Δελτίου).

3.3.3 Έκθεση Αποτίμησης του Στόλου της Εκδότριας

Για σκοπούς σύνταξης του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία ανέθεσε στην εταιρεία με την επωνυμία «MB Shipbrokers Advisory Services A/S» (εφεξής «**MB Shipbrokers**»), της οποίας η επαγγελματική διεύθυνση είναι η Midtermolen 1, 2100 Κοπενχάγη, Δανία, την αποτίμηση του συνόλου του στόλου της Εταιρείας, ήτοι των δεκατριών υφιστάμενων (13) εν λειτουργία πλοίων, των δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοίων, καθώς και των τεσσάρων (4) υπό ναυπήγηση πλοίων που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες με ημερομηνία αναφοράς την 01.10.2026.

Η έκθεση αποτίμησης έχει προετοιμαστεί από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα εγνωσμένου κύρους, ο οποίος δεν έχει ουσιώδες συμφέρον στην Εταιρεία. Σύμφωνα με την Εταιρεία, δεν έχουν επέλθει ουσιώδεις μεταβολές στις αξίες των πλοίων από την ημερομηνία της έκθεσης.

Η έκθεση αποτίμησης που αφορά τον στόλο της Εταιρείας, μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τη μεθοδολογία και τις παραδοχές της MB Shipbrokers, τους όρους χρήσης και διανομής της έκθεσης, καθώς και τους όρους ανάθεσής της, περιλαμβάνονται στο Παράρτημα IV «Έκθεση Αποτίμησης» του παρόντος Ενημερωτικού Δελτίου, με τη συγκατάθεση της MB Shipbrokers.

3.4 Πληροφορίες από Τρίτους

Σημειώνεται ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο Ενημερωτικό Δελτίο και προέρχονται από πηγές τρίτων επισημαίνονται με σχετική υποσημείωση στην οποία προσδιορίζονται οι πηγές των εν λόγω πληροφοριών και έχουν αναπαραχθεί πιστά και η Εκδότρια, εξ όσων γνωρίζει, είναι σε θέση να βεβαιώσει, με βάση τις πληροφορίες που έχουν δημοσιευθεί από τρίτα μέρη, ότι δεν υπάρχουν παραλείψεις που θα καθιστούσαν τις αναπαραγόμενες πληροφορίες ανακριβείς ή παραπλανητικές.

3.5 Έγκριση Αρμόδιας Αρχής

Το Ενημερωτικό Δελτίο εγκρίθηκε με την από 07.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (διεύθυνση: Ιπποκράτους 3-5, Αθήνα, Τ.Κ. 106 79, τηλ. 210 3377100, https://www.hcmc.gr/) ως αρμόδια αρχή. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς εγκρίνει το Ενημερωτικό Δελτίο μόνο διότι πληροί τα πρότυπα της πληρότητας, της δυνατότητας κατανόησης και της συνεκτικότητας που επιβάλλονται βάσει του Κανονισμού ΕΔ και η εν λόγω έγκριση δεν θα πρέπει να θεωρείται ως ευνοϊκή γνώμη για την Εκδότρια και την ποιότητα των Μετοχών που αποτελούν το αντικείμενο του Ενημερωτικού Δελτίου. Οι επενδυτές θα πρέπει να προβούν σε δική τους εκτίμηση ως προς την καταλληλότητα της επένδυσης στις κινητές αξίες της Εκδότριας.

Το Ενημερωτικό Δελτίο αφορά αρχική δημόσια προσφορά και εισαγωγή μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens και είναι καταρτισμένο βάσει του Κανονισμού ΕΔ, των κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμών (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980 της Επιτροπής και του Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν.

3.6 Συμφέροντα των Φυσικών και Νομικών Προσώπων που Συμμετέχουν στην Αύξηση

Η Εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψιν τις σχετικές δηλώσεις των εμπειρογνωμόνων (ήτοι του Νομικού Ελεγκτή, της Deloitte και της MB Shipbrokers), με βάση τα εξής κριτήρια, τα οποία περιλαμβάνονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές ESMA: (α) κυριότητα μετοχών της Εταιρείας ή Θυγατρικών, (β) σχέσεις εργασίας ή παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία, (γ) συμμετοχή σε όργανα/επιτροπές της Εταιρείας, (δ) σχέσεις με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που συμμετέχουν στη Δημόσια Προσφορά, (ε) άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον εξαρτώμενο από την επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς, και (στ) συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, θεωρεί ότι δεν υφίστανται για τους εμπειρογνώμονες (i) ουσιώδη συμφέροντα, σε σχέση με την Εταιρεία, και (ii) συμφέροντα, περιλαμβανομένων των συγκρουόμενων, τα οποία είναι ουσιώδη για τη Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

3.6.1 Συμφέροντα Συμβούλου, Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, Κυρίων Αναδόχων και Αναδόχων

Η Τράπεζα Πειραιώς, ως Σύμβουλος Έκδοσης και Συντονιστής Κύριος Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν

ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μετόχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Η ίδια και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικές εργασίες και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες για τις οποίες λαμβάνουν ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η Τράπεζα Πειραιώς και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή, δεν έχουν οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων δανειακών και συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται τραπεζικές και χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

   Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, η Τράπεζα Πειραιώς και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει δανειακές και λοιπές χρηματοοικονομικές συμβάσεις με την Εταιρεία και τις θυγατρικές της.

iii. Η Τράπεζα Πειραιώς, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 δεν κατέχουν μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει). Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία, η Τράπεζα Πειραιώς (υπό την έννοια του αρ 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) δεν κατέχουν ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών τους στο πλαίσιο συμβάσεων.

iv. Η Τράπεζα Πειραιώς και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), κατά την 30.09.2026, δεν είχαν συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

v. Η Τράπεζα Πειραιώς και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας.

Η Τράπεζα Πειραιώς έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η EUROXX, ως Σύμβουλος Έκδοσης και Συντονιστής Κύριος Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Έχει συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψει στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών της είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες (όπως ενδεικτικά αναφέρονται οι σημαντικές δανειακές συμβάσεις στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου) για τις οποίες λαμβάνει ή/και ενδέχεται να λάβει στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

Επίσης, η EUROXX, δεν έχει οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται χρηματιστηριακές συναλλαγές, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

iii. Η EUROXX, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει). Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία, η EUROXX δεν κατείχε ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών τους στο πλαίσιο συμβάσεων.

iv. Η EUROXX, κατά την 30.09.2026, δεν είχε συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

v. Η EUROXX, δεν έχει συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας.

Η EUROXX έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η Τράπεζα Eurobank, ως Σύμβουλος Έκδοσης και Συντονιστής Κύριος Ανάδοχος, δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Η ίδια και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικές εργασίες και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες, για τις οποίες έχουν λάβει ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

Επίσης, η Τράπεζα Eurobank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή, δεν έχουν οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων δανειακών και συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται τραπεζικές και χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

iii. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 η Τράπεζα Eurobank και οι θυγατρικές της εταιρείες (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) δεν είχαν συνάψει δανειακές και λοιπές χρηματοοικονομικές συμβάσεις με την Εταιρεία και τις θυγατρικές της.

iv. Η Τράπεζα Eurobank, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του άρθρου 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει).

v. Η Τράπεζα Eurobank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), κατά την 30.09.2026, δεν είχαν συνάψει συμβάσεις παραγώγων ούτε με την Εκδότρια ούτε με θυγατρικές της εταιρείες (υπό την έννοια του αρ 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

vi. Η Τράπεζα Eurobank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας.

Η Τράπεζα Eurobank έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η ΕΤΕ, ως Συντονιστής Κύριος Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. ως Συντονιστής Κύριος Ανάδοχος θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με την Αύξηση (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. η ίδια και οι θυγατρικές της εταιρείες (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικές εργασίες και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες (όπως ενδεικτικά αναφέρονται οι σημαντικές δανειακές συμβάσεις στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου) για τις οποίες λαμβάνουν ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η ΕΤΕ και οι θυγατρικές της εταιρείες (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με την Αύξηση, δεν έχουν οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων δανειακών και συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται τραπεζικές και χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Αύξηση.

iii. Σημειώνεται ότι, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, το ανεξόφλητο υπόλοιπο πιστοδοτικών συμβάσεων, μεταξύ της ΕΤΕ και των θυγατρικών της εταιρειών (υπό την έννοια του άρθρου 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), αφενός, και της Εταιρείας, αφετέρου, ήταν μηδενικό. Περαιτέρω, κατά την ίδια ημερομηνία, το ανεξόφλητο υπόλοιπο πιστοδοτικών συμβάσεων που είχαν συναφθεί μεταξύ της ΕΤΕ και των θυγατρικών της εταιρειών (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), αφενός, και των θυγατρικών της Εταιρείας (κατά την έννοια του άρθρου 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), αφετέρου, ανέρχεται σε περίπου US$266,0.

iv. Η ΕΤΕ, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, (i) δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της

(υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) και (ii) δεν κατείχε στο πλαίσιο δανειακών συμβάσεων ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας με δικαίωμα ψήφου υπέρ της Τράπεζας ενώ κατά την ίδια ημερομηνία δεν υφίστανται ενέχυρα επί των μετοχών θυγατρικών εταιρειών της Εκδότριας (υπό την έννοια του άρθρου 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) στο πλαίσιο δανειακών συμβάσεων.

v. Η ΕΤΕ και οι θυγατρικές της εταιρείες (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν έχουν συνάψει συμβάσεις παραγώγων με την Εταιρεία. Κατά την ίδια ημερομηνία αναφοράς, η ΕΤΕ και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει συμβάσεις παραγώγων (ISDA MA and Schedule) με θυγατρικές της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), ωστόσο μέχρι και την 30.09.2026 δεν έχουν προχωρήσει σε εκτέλεση OTC συναλλαγών.

Η ΕΤΕ έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η CrediaBank ως Κύριος Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Η ίδια και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικές εργασίες και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες (όπως ενδεικτικά αναφέρονται οι σημαντικές δανειακές συμβάσεις στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου) για τις οποίες λαμβάνουν ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η CrediaBank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή, δεν έχουν οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων δανειακών και συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται τραπεζικές και χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

iii. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, μεταξύ της CrediaBank και των θυγατρικών της εταιρειών (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) με την Εταιρεία και τις θυγατρικές αυτής (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) δεν έχουν συναφθεί δανειακές και λοιπές χρηματοοικονομικές συμβάσεις με την Εταιρεία.

iv. Η CrediaBank, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει). Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία, η CrediaBank (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) δεν κατείχαν ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών τους στο πλαίσιο συμβάσεων.

v. Η CrediaBank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), κατά την 30.09.2026, δεν είχαν συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την

έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

vi. Η CrediaBank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας.

Η CrediaBank έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η Optima bank ως Κύριος Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Η ίδια και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικές εργασίες και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες (όπως ενδεικτικά αναφέρονται οι σημαντικές δανειακές συμβάσεις στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου) για τις οποίες λαμβάνουν ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η Optima bank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή, δεν έχουν οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων δανειακών και συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται τραπεζικές και χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

   Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν υφίσταται ανεξόφλητο υπόλοιπο πιστοδοτικών συμβάσεων (συμπεριλαμβανομένων πιστωτικών καρτών και εγγυητικών επιστολών), μεταξύ της Optima bank και των θυγατρικών της εταιρειών (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) με την Εταιρεία και τις θυγατρικές αυτής (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει).

iii. Η Optima bank, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει). Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία, η Optima bank (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει) δεν κατείχαν ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών τους στο πλαίσιο συμβάσεων.

iv. Η Optima bank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), κατά την 30.09.2026, δεν είχαν συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

v. Η Optima bank και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας.

Η Optima bank έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ ως Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Έχει συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψει στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών της είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες ή/και ενδέχεται να λάβει στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ, δεν έχει οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

iii. Η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει).

iv. Η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ, κατά την 30.09.2026, δεν είχε συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

Η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

Η Ambrosia Capital Hellas Μ. ΑΕΠΕΥ ως Ανάδοχος δηλώνει ότι, λαμβάνοντας υπόψιν ως κριτήριο την παροχή οποιασδήποτε αμοιβής από την Εταιρεία για παροχή υπηρεσιών, καθώς και τα εξής κριτήρια με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές της ESMA: (α) εάν κατέχει μετοχικούς τίτλους της Εταιρείας, (β) εάν έχει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό συμφέρον το οποίο βασίζεται στην επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή της Εισαγωγής, ή (γ) εάν έχει κάποια συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, δηλώνει ότι δεν έχει συμφέροντα ή συγκρουόμενα συμφέροντα που να επηρεάζουν σημαντικά την Δημόσια Προσφορά ή την Εισαγωγή.

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο εκτέλεσης υπηρεσιών επενδυτικής τραπεζικής, τραπεζικών εργασιών και επενδυτικών και παρεπόμενων υπηρεσιών, αναφέρει ότι:

i. Θα λάβει αμοιβές που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή (βλ. ενότητα 8.5 «Τοποθέτηση και Αναδοχή» του Ενημερωτικού Δελτίου).

ii. Η ίδια και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), έχουν συνάψει ή/και ενδέχεται να συνάψουν στο μέλλον συμβάσεις για υπηρεσίες επενδυτικής τραπεζικής και επενδυτικές ή/και παρεπόμενες υπηρεσίες κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους είτε με την Εταιρεία είτε με συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες για τις οποίες λαμβάνουν ή/και ενδέχεται να λάβουν στο μέλλον αμοιβές ή/και προμήθειες.

   Επίσης, η Ambrosia Capital Hellas Μ. ΑΕΠΕΥ και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή, δεν έχουν

οποιαδήποτε συμφωνία με τον Κύριο Μέτοχο της Εταιρείας, πλην ενδεχόμενων συμβάσεων παροχής επενδυτικών υπηρεσιών, μέσω των οποίων διενεργούνται χρηματιστηριακές ή άλλες συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικά μέσα, χωρίς όμως αυτές οι συναλλαγές να σχετίζονται με την παρούσα Δημόσια Προσφορά και Εισαγωγή.

iii. Η Ambrosia Capital HellasΜ. ΑΕΠΕΥ, με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, δεν κατείχε μετοχές της Εταιρείας ή θυγατρικών της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει). Επιπλέον, κατά την ίδια ημερομηνία, η Ambrosia Capital Hellas Μ. ΑΕΠΕΥ (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει) δεν κατείχε ενεχυριασμένες μετοχές της Εταιρείας και των θυγατρικών τους στο πλαίσιο συμβάσεων.

iv. Η Ambrosia Capital Hellas Μ. ΑΕΠΕΥ και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), κατά την 30.09.2026, δεν είχαν συνάψει συμβάσεις παραγώγων με θυγατρικές εταιρείες της Εταιρείας (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν.4308/2014, όπως ισχύει), με αντικείμενο συναλλαγές παραγώγων επί χρηματοπιστωτικών μέσων.

v. Η Ambrosia Capital Hellas Μ. ΑΕΠΕΥ και οι θυγατρικές της (υπό την έννοια του αρ. 32 του Ν. 4308/2014, όπως ισχύει), δεν έχουν συνάψει συμβάσεις ενεχύρου επί μετοχών της Εταιρείας

Η Ambrosia Capital Hellas έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει την ανεξαρτησία της από την Εταιρεία.

3.7 Πρόσθετες Πληροφορίες

3.7.1 Σύμβουλοι Έκδοσης

Σύμβουλοι Έκδοσης της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX, και η Τράπεζα Eurobank. Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX, η Τράπεζα Eurobank και η Εθνική Τράπεζα.

Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η CrediaBank και η Optima bank και Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ και η Ambrosia Capital Hellas.

Υπό την ιδιότητά τους αυτή συνέδραμαν την Εταιρεία κατά τη διαδικασία υποβολής του φακέλου Ενημερωτικού Δελτίου στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, της αίτησης εισαγωγής προς τη Euronext Athens, καθώς και κατά την προετοιμασία των εκάστοτε απαιτούμενων δικαιολογητικών για την ολοκλήρωση της συναλλαγής, συμπεριλαμβανομένης της συνδρομής κατά τη σύνταξη του Ενημερωτικού Δελτίου. Επιπλέον, συνέδραμαν επί θεμάτων δομής και χρονοδιαγράμματος υλοποίησης

3.7.2 Διάθεση Ενημερωτικού Δελτίου

Το Ενημερωτικό Δελτίο θα είναι διαθέσιμο στο επενδυτικό κοινό, σύμφωνα με το άρθρο 21, παρ. 2 του Κανονισμού ΕΔ, σε ηλεκτρονική μορφή στις ακόλουθες ιστοσελίδες:

- της «Euronext Athens»: https://athens.euronext.com/el/market-data/informative-material,
- της Εταιρείας: https://www.capitalmaritimefinance.com/euronext-athens-public-offering-documents,
- του Συμβούλου Έκδοσης και Συντονιστή Κύριου Αναδόχου, Τράπεζα Πειραιώς: https://www.piraeusgroup.gr/cmfcipo,
- του Συμβούλου Έκδοσης και Συντονιστή Κύριου Αναδόχου, EUROXX: https://www.euroxx.gr/cmfc.html,
- του Συμβούλου Έκδοσης και Συντονιστή Κύριου Αναδόχου, Τράπεζα Eurobank: https://www.eurobank.gr/el/omilos/enimerosi-ependuton/enimerotika-deltia-sumboulos-anadoxos-trapeza-eurobank-ae,
- του Συντονιστή Κύριου Αναδόχου, Εθνική Τράπεζα: https://www.nbg.gr/el/footer/enimerwtika-deltia,

- του Κύριου Αναδόχου, CrediaBank: https://www.crediabank.com/idiotes/ependyseis/enimerotika-deltia/capital-maritime-finance-corp./,
- του Κύριου Αναδόχου, Optima bank: https://www.optimabank.gr/business/investment-banking/enimerotika-pliroforiaka-deltia,
- του Αναδόχου, CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ: https://www.crediapantelakis.com/pantelakis/services/capitalmaritimeIPO/,
- του Αναδόχου, Ambrosia Capital Hellas: https://ambrosiacapital.gr/cmh-2026,

Επίσης, κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Προσφοράς και με πρωτοβουλία της Εταιρείας, το Ενημερωτικό Δελτίο θα είναι διαθέσιμο δωρεάν στο επενδυτικό κοινό και σε έντυπη μορφή, εφόσον ζητηθεί στο δίκτυο καταστημάτων και στα κεντρικά γραφεία των Συμβούλων Έκδοσης, των Συντονιστών Κύριων Αναδόχων, των Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων.

Λήξη Ισχύος Ενημερωτικού Δελτίου

Η ισχύς του Ενημερωτικού Δελτίου έχει διάρκεια δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία έγκρισής του από το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς. Η υποχρέωση δημοσίευσης συμπληρώματος του Ενημερωτικού Δελτίου, σε περίπτωση που ανακύπτουν σημαντικά νέα στοιχεία, ουσιώδη σφάλματα ή ουσιώδεις ανακρίβειες, παύει να υφίσταται μετά την έναρξη της διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens.

3α. ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ, ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΤΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Λόγοι για τη Δημόσια Προσφορά και Χρήση Αντληθέντων Κεφαλαίων

Το σύνολο των καθαρών εσόδων της Αύξησης, ήτοι τα κεφάλαια μετά την αφαίρεση των εκτιμώμενων δαπανών Αύξησης ποσού €10.717 χιλ. περίπου, με την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης εκτιμώνται σε περίπου €239.283 χιλ.

Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω ποσά έχουν υπολογιστεί κατά προσέγγιση και αποτελούν εκτίμηση του ύψους στο οποίο δύνανται να ανέλθουν οι δαπάνες, οι οποίες ενδέχεται να διαφέρουν από την ως άνω εκτίμηση.

Κατά την από 02.10.2026 συνεδρίαση του Δ.Σ. της Εταιρείας, αποφασίστηκε τα καθαρά κεφάλαια που θα αντληθούν από την Αύξηση να χρησιμοποιηθούν από την Εταιρεία για τη χρηματοδότηση μέρους του τιμήματος των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων που θα αποκτήσουν υφιστάμενες Θυγατρικές δυνάμει των σχετικών συμβάσεων ναυπήγησης εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία πιστοποίησης της Αύξησης και εφόσον, κατόπιν της ανωτέρω διάθεσης, εξακολουθούν να υπολείπονται καθαρά αντληθησόμενα κεφάλαια, ιδίως σε περίπτωση ακραίας μεταβολής της συναλλαγματικής ισοτιμίας Ευρώ/Δολαρίου με σημαντική πτώση του Δολαρίου έναντι του Ευρώ, αυτά θα χρησιμοποιηθούν μέχρις εξαντλήσεως και πάντως εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την Ημερομηνία πιστοποίησης της Αύξησης, για την κάλυψη κεφαλαίου κίνησης της Εκδότριας.

Εφόσον τα ακαθάριστα έσοδα από την Αύξηση υπερβούν τα €250,0 εκατ., τυχόν έσοδα άνω των €250,0 εκατ. και έως €300,0 εκατ. δύνανται να χρησιμοποιηθούν για άλλους γενικούς εταιρικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της μερικής αποπληρωμής της από 29.06.2026 δανειακής σύμβασης μεταξύ των πλοιοκτητριών Θυγατρικών Poros Container Carrier S.A., Thales Container Carrier S.A., Megistos Container Carrier S.A. και Faros Container Carrier S.A. και της Hamburg Commercial Bank AG (βλ. Ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Οι ανωτέρω χρήσεις των αντληθέντων κεφαλαίων θα πραγματοποιηθούν μέσω της Εταιρείας ή/και των Θυγατρικών. Αν η σχετική επένδυση πραγματοποιηθεί μέσω Θυγατρικής, θα υλοποιηθεί μέσω αύξησης του εκδοθέντος μετοχικού της κεφαλαίου με καταβολή μετρητών και η Εταιρεία θα συμμετάσχει στην εν λόγω αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με μέρος των αντληθέντων κεφαλαίων ή/και μέσω δανεισμού.

Η Εταιρεία, δηλώνει ότι, η όποια χρήση των καθαρών εσόδων από την Αύξηση σε κεφάλαιο κίνησης δεν θα περιλαμβάνει χορήγηση μερισμάτων στους μετόχους ή επιβραβεύσεων σε στελέχη της.

Δεδομένου ότι το σύνολο των επενδύσεων των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων υπερβαίνει τα καθαρά αντληθέντα κεφάλαια, ο Όμιλος θα καλύψει το υπερβάλλον ποσό με καθαρές ταμειακές ροές από τη λειτουργική του δραστηριότητα ή/και δανεισμό (βλ. σχετικά ενότητες 4.1.2 «Πηγές Χρηματοδότησης Επενδύσεων» και 4.4.2 «Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις»).

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι τα κεφάλαια που θα αντληθούν από την Αύξηση θα διατηρούνται, μέχρι την εκταμίευσή τους για τις ως άνω χρήσεις, σε καταθετικούς τραπεζικούς λογαριασμούς της Εταιρείας, με νόμισμα το Ευρώ ή το Δολάριο. Επίσης, θα δύναται να επενδύονται σε βραχυπρόθεσμες τοποθετήσεις χαμηλού κινδύνου, όπως, ενδεικτικά, προθεσμιακές καταθέσεις και συμφωνίες επαναγοράς.

Η πιστοποίηση καταβολής του ποσού της Αύξησης από το Δ.Σ. της Εταιρείας εκτιμάται ότι θα γίνει στις 19.10.2026 (βλ. ενότητα 8.1.10 «Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Για την Αύξηση δεν υπάρχει εγγύηση κάλυψης. Σε περίπτωση μη ικανοποίησης του κριτηρίου διασποράς κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens και, ως εκ τούτου, μη έγκρισης της Εισαγωγής από την Euronext Athens, η Αύξηση θα ματαιωθεί με σχετική απόφαση της Εταιρείας. Σε αυτή την περίπτωση, τα κεφάλαια των συμμετεχόντων στη Δημόσια Προσφορά θα τους επιστραφούν άτοκα εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς και οι επενδυτές δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εκδότριας.

Η Εταιρεία θα ενημερώνει την Euronext Athens και την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, τα άρθρα 4.1.1 και 4.1.2 του Κανονισμού της Euronext Athens, καθώς και τις αποφάσεις 10Α/1038/30.10.2024 και 8/754/14.04.2016 του Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, όπως ισχύουν, σχετικά με τη χρήση των αντληθέντων κεφαλαίων από την Αύξηση έως και την οριστική διάθεση των αντληθέντων κεφαλαίων. Επιπλέον, η Εταιρεία δεσμεύεται ότι για τυχόν τροποποιήσεις της χρήσης των αντληθέντων κεφαλαίων, θα τηρήσει τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του άρθρου 22 του Ν. 4706/2020, και θα ενημερώνει το επενδυτικό κοινό, την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και την Euronext Athens, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της χρηματιστηριακής νομοθεσίας.

Η ενημέρωση του επενδυτικού κοινού για τη διάθεση των αντληθέντων κεφαλαίων γίνεται μέσω της ηλεκτρονικής ιστοσελίδας της Euronext Athens και της Εταιρείας.

Δαπάνες έκδοσης της Δημόσιας Προσφοράς και Εισαγωγής

Οι συνολικές δαπάνες της Δημόσιας Προσφοράς και Εισαγωγής, εκτιμώνται σε ποσό της τάξης των €10.717 χιλ. (δεν περιλαμβάνεται ΦΠΑ) με την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης. Οι δαπάνες θα καλυφθούν από τα συνολικά αντληθέντα κεφάλαια της Δημόσιας Προσφοράς, και αναλύονται ως εξής:

Εκτιμώμενες Συνολικές Δαπάνες	
	Ποσά σε χιλ. €
Δαπάνες υπέρ Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς	237
Δαπάνες υπέρ Euronext Athens και Euronext Securities Athens[(1)]	1.064
Λοιπές Δαπάνες[(2)]	9.416
Σύνολο Δαπανών	**10.717**

**Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα των επιμέρους αριθμών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.*

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας

Σημειώσεις:

(1) Οι δαπάνες υπέρ της Euronext Securities Athens υπολογίζονται με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης και με την παραδοχή της επίτευξης του στόχου άντλησης €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης.

(2) Οι Λοιπές Δαπάνες περιλαμβάνουν αμοιβές συμβούλων, αμοιβές συντονισμού, αμοιβές αναδοχής και διάθεσης, έξοδα νομικής και οικονομικής επιμέλειας, έξοδα διαφήμισης και άλλα έξοδα που σχετίζονται με τη Δημόσια Προσφορά και την Εισαγωγή.

Μετά την αφαίρεση των ανωτέρω δαπανών, τα εκτιμώμενα καθαρά έσοδα από την έκδοση των Νέων Μετοχών, με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης και με την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης, αναμένεται να ανέλθουν σε περίπου €239.283 χιλ.

Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω ποσά έχουν υπολογιστεί κατά προσέγγιση και αποτελούν εκτίμηση του ύψους στο οποίο δύνανται να ανέλθουν οι δαπάνες της έκδοσης της Δημόσιας Προσφοράς και Εισαγωγής, οι οποίες ενδέχεται να διαφέρουν από την ως άνω εκτίμηση.

Τα ποσά που αναφέρονται παραπάνω δεν περιλαμβάνουν ΦΠΑ.

Οι επενδυτές που θα συμμετάσχουν στη Δημόσια Προσφορά δεν θα επιβαρυνθούν με δαπάνες της Δημόσιας Προσφοράς.

4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

4.1 Πληροφορίες Σχετικά με την Εκδότρια

Η Εκδότρια είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία συμμετοχών σε πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου ειδικεύονται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η Εκδότρια ιδρύθηκε στις 14.05.2025 αρχικώς με την επωνυμία «CAPITAL CONTAINER CARRIERS CORP.» και μετέβαλε την επωνυμία της σε «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.». Η Εκδότρια έχει αόριστη διάρκεια σύμφωνα με το άρθρο IX, παράγραφος 9.2 του Καταστατικού της. Το Καταστατικό δεν προβλέπει διακριτικό τίτλο. Έχει κωδικό LEI (Legal Entity Identifier) 254900ZXVCY1PO8L8228.

Η Εκδότρια είναι ανώνυμη εταιρεία (corporation) συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους των Νήσων Μάρσαλ και έχει διορίσει ως νόμιμο αντιπρόσωπό της στην Ελλάδα την Capital Containers Ship Management, η οποία διατηρεί γραφείο στην Ελλάδα με τα εξής στοιχεία επικοινωνίας: Ιάσονος 3, Πειραιάς, Τ.Κ. 185 37, τηλ. +30 210 4558 600. Ο διαδικτυακός τόπος της Εκδότριας είναι: www.capitalmaritimefinance.com.

Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στον ανωτέρω δικτυακό τόπο δεν αποτελούν μέρος του Ενημερωτικού Δελτίου, εκτός εάν οι εν λόγω πληροφορίες είναι ενσωματωμένες στο Ενημερωτικό Δελτίο μέσω παραπομπής. Η εγγεγραμμένη διεύθυνση της Εκδότριας στις Νήσους Μάρσαλ είναι η εξής: Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH96960. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Εμπορικού Δικαίου των Νήσων Μάρσαλ, ως εγγεγραμμένος αντιπρόσωπος (registered agent) της Εκδότριας ενεργεί η Trust Company of the Marshall Islands, Inc., με διεύθυνση Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH96960.

4.1.1 Δανειακή Δομή και Χρηματοδότηση

Κύριες πηγές χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του Ομίλου αποτελούν τα υφιστάμενα ταμειακά διαθέσιμα, οι καθαρές ταμειακές ροές από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, ο νέος δανεισμός ή/και οι αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου. Σχετικά με τις δανειακές συμβάσεις της Εταιρείας και τα ανεξόφλητα υπόλοιπα αυτών κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Σημειώνεται ότι κατά την 30.06.2026, το συνολικό ύψος των δανειακών υποχρεώσεων της Εταιρείας ανερχόταν σε US$420,0 εκατ. Τα ίδια κεφάλαια του Ομίλου ανέρχονταν σε US$416,1 εκατ. την 30.06.2026. Το καθαρό χρέος κατά την 30.06.2026 ανερχόταν σε US$235,5 εκατ.

Δεν υφίστανται ουσιώδεις αλλαγές στη δομή δανειοληψίας και χρηματοδότησης της Εκδότριας από την 30.6.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, πλην των κάτωθι, όπως περιγράφονται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις της Εκδότριας» του Ενημερωτικού Δελτίου:

1. Την 11.09.2026, η Εκδότρια υπεισήλθε στη θέση της CMTC ως εγγυήτρια στην από 29.06.2026 δανειακή σύμβαση με την Hamburg Commercial Bank AG ύψους US$150,0 εκατ., σύμφωνα με τα προβλεπόμενα

στην από 11.09.2026 Συμπληρωματική Σύμβαση και η CMTC δεν επέχει πλέον θέση εγγυήτριας.

2. Την 30.09.2026, οι Θυγατρικές Maestros Container Carrier S.A., Onar Container Carrier S.A., Tilos Container Carrier S.A., Atlas Container Carrier S.A., Silas Container Carrier S.A., Ilios Container Carrier S.A., Animus Container Carrier S.A., Olympic Container Carrier S.A., Onda Container Carrier S.A., Castus Container Carrier S.A., Albus Container Carrier S.A., Midas Container Carriers Corp, Iolas Container Carriers Corp. και η Frixos Container Carriers Corp. συνήψαν με την ING Bank N.V., London Branch, σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένης διάρκειας ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας (senior secured term loan facility), ποσού έως US$533,3 εκατ. με την εγγύηση της Εταιρείας. Σκοπός του δανείου είναι η αναχρηματοδότηση προηγούμενου (και ήδη αποσβεσθέντος) δανεισμού της Μητρικής Εταιρείας για το εν λειτουργία πλοίο M/V Arionas και η μερική χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων M/V Aristofanis, Aetos, Aristovoulos, Anaximenis, Aither, Aftokrator, Aktaios, Adolos, Agathoklis, Arkesilaos, Aias II, Adrastos II και Aregon. Σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης της Εισαγωγής έως τις 15.11.2026, η CMTC θα υπεισέλθει στη θέση της Εταιρείας ως εγγυήτριας και η Εταιρεία δεν θα επέχει πλέον θέση εγγυήτριας της δανειακής σύμβασης. Το δάνειο φέρει επιτόκιο Term SOFR, πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως και έχει διάρκεια επτά (7) έτη από την ημερομηνία εκταμίευσης για έκαστο τμήμα του δανείου ανά πλοίο. Έως και την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν έχει πραγματοποιηθεί εκταμίευση ποσού.

3. Την 28.09.2026, η Θυγατρική Mahitis Container Carrier S.A. συνήψε με την BNP Paribas σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένης διάρκειας ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας (senior secured term loan facility), ποσού US$112,6 εκατ., με την εγγύηση της Εκδότριας, για την ενδιάμεση χρηματοδότηση (bridge financing) του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου M/V DP WORLD MUNDRA. Το τραπεζικό δάνειο θα εκταμιευθεί σε μία (1) δόση και θα αποπληρωθεί εφάπαξ κατά την ημερομηνία παράδοσης του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου M/V DP WORLD MUNDRA σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Ναύλωσης Γυμνού Πλοίου JOLCO. Το δάνειο φέρει επιτόκιο Term SOFR, πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως. Έως και την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν έχει πραγματοποιηθεί εκταμίευση ποσού.

4. Την 28.09.2026, οι Θυγατρικές Mahitis Container Carrier S.A., Mahimos Container Carrier S.A., Anikitos Container Carrier S.A., συνήψαν σύμβαση λειτουργικής μίσθωσης JOLCO (Japanese Operating Lease with Call Option) με την BNP Paribas και την SBI Leasing Services Co., Ltd. με σκοπό την χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων M/V DP WORLD MUNDRA, M/V DP WORLD QINGDAO ΚΑΙ M/V DP WORLD MAPUTO, ύψους US$112,6 εκατ. ανά πλοίο και με την εγγύηση της Εταιρείας. Η σύμβαση περιλαμβάνει, υπό προϋποθέσεις και κατά τις οριζόμενες στη σύμβαση ημερομηνίες, δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς από τον αντίστοιχο ναυλωτή και δικαίωμα πρόωρης εξαγοράς πριν από τη λήξη της σύμβασης κατά τις οριζόμενες στη σύμβαση ημερομηνίες. Η σύμβαση φέρει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως και έχει διάρκεια δεκαπέντε (15) ετών και εννέα (9) μηνών από την ημερομηνία παράδοσης εκάστου πλοίου στον εκναυλωτή, εκτός αν ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς σύμφωνα με τη σύμβαση.

5. Την 30.09.2026, οι Θυγατρικές Parmenion Container Carrier S.A., Othello Container Carrier S.A. και Ieros Container Carrier S.A., συνήψαν σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and lease back) με την Everbright Financial leasing Co. (η «**EBFL**»), ύψους έως US$109,0 εκατ., με την εγγύηση της Εκδότριας, για τη χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων M/V DP WORLD SOKHNA, M/V DP WORLD BUSAN και M/V DP WORLD NHAVA SHEVA. Η συμφωνία προβλέπει υπό προϋποθέσεις, δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς έκαστου πλοίου. Η σύμβαση φέρει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως και έχει διάρκεια δέκα (10) έτη από την ημερομηνία πώλησης και επαναμίσθωσης του εκάστοτε πλοίου σύμφωνα με τη σύμβαση.

6. Την 28.09.2026, η Εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να υπεισέλθει στη θέση της CMTC ως εγγυήτριας στη σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and leaseback) που συνήψαν οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. με συνδεδεμένα μέρη της ICBC Financial Leasing Co., Ltd (η «**ICBCL**»), με σκοπό την μερική χρηματοδότηση των υπό ναυπήγηση πλοίων M/V CMA CGM Gallium, M/V CMA CGM Neptunium, M/V CMA CGM Cesium και M/V CMA CGM Hydrogene, ύψους έως US$418,5 εκατ. Η σύμβαση φέρει εγγύηση της CMTC, στη θέση της οποίας θα υπεισέλθει η Εκδότρια άμα τη μεταβιβάσει των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών στην Εταιρεία σύμφωνα με τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών, και η CMTC δεν θα επέχει πλέον θέση εγγυήτριας. Κατά την παράδοση έκαστου υπό ναυπήγηση πλοίου από το ναυπηγείο, οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες θα πωλήσουν και θα επαναναυλώσουν τα αντίστοιχα πλοία στο πλαίσιο ναυλώσεων γυμνού πλοίου (bareboat charters) για περίοδο επτά (7) ετών. Η σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης προβλέπει διαρκές δικαίωμα προαίρεσης πρόωρης επαναγοράς εκάστου πλοίου καθ' όλη τη διάρκειά της έναντι προκαθορισμένου τιμήματος, όπως ορίζεται στην σύμβαση. Η σύμβαση φέρει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως και έχει διάρκεια επτά (7) έτη από την ημερομηνία πώλησης και επαναμίσθωσης του εκάστοτε πλοίου σύμφωνα με τη σύμβαση.

Σχετικά με τις δανειακές συμβάσεις της Εταιρείας και τα ανεξόφλητα υπόλοιπα αυτών κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Σημειώνεται ότι με την από 02.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, αποφασίστηκε η Αύξηση μέσω της έκδοσης έως 42.000.000 Νέων Μετοχών, ονομαστικής αξίας US$0,04 εκάστης, με καταβολή σε μετρητά, με στόχο την άντληση κεφαλαίων ύψους περίπου €250,0 εκατ. και έως ποσού €300,0 εκατ.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την ελεγκτική εταιρεία Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών (ΔΠΣΥ) 4400 (Αναθεωρημένο) «Αναθέσεις Προσυμφωνημένων Διαδικασιών», όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεσή της.

4.1.2 Πηγές Χρηματοδότησης Επενδύσεων

Η Εταιρεία θα χρηματοδοτήσει τις επενδύσεις της που αναφέρονται στην ενότητα 4.4.2 «Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις» μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου.

Από την 30.06.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν υφίστανται μεταβολές στις πηγές χρηματοδότησης των επενδύσεων του Ομίλου, με την επιφύλαξη των νέων δανειακών συμβάσεων που αναφέρονται στην Ενότητα 4.1.1 «Δανειακή Δομή και Χρηματοδότηση».

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την ελεγκτική εταιρεία Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών (ΔΠΣΥ) 4400 (Αναθεωρημένο) «Αναθέσεις Προσυμφωνημένων Διαδικασιών», όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεσή της.

4.2 Επισκόπηση της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας της Εταιρείας και του Ομίλου

4.2.1 Στρατηγική και Στόχοι

Η Εκδότρια είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία συμμετοχών σε πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, ειδικεύονται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η εκμετάλλευση του στόλου πραγματοποιείται μέσω μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων προκαθορισμένου ναύλου (take-or-pay) με διεθνώς αναγνωρισμένους ναυλωτές, με στόχο τη δημιουργία προβλέψιμων, συμβασιοποιημένων ταμειακών ροών και τον περιορισμό της έκθεσης στις εποχιακές και κυκλικές διακυμάνσεις των ναύλων. Ο στόλος με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 αποτελείται από δεκατρία (13) πλοία και άλλα είκοσι τρία (23) Νέα Πλοία (τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία καθώς και τα τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες). Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, τα συνολικά

προβλεπόμενα έσοδα από συναφθείσες χρονοναυλώσεις για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$3,9 δισ.[35], ενώ τα συνολικά προβλεπόμενα έσοδα, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων εσόδων σε περίπτωση άσκησης των δικαιωμάτων προαίρεσης από τους ναυλωτές για την παράταση της διάρκειας των υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων για το σύνολο των υφιστάμενων πλοίων και των Νέων Πλοίων, με τα έσοδα που αφορούν τα Νέα Πλοία να υπολογίζονται από την ημερομηνία αναμενόμενης παράδοσής τους, ανέρχονται σε περίπου US$4,9 δισ.[32] Η μεσοσταθμική εναπομένουσα διάρκεια των χρονοναυλώσεων για τα εν λειτουργία πλοία και τα Νέα Πλοία ανέρχεται σε 9,4 έτη με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, παρέχοντας ορατότητα εσόδων με συμβατική κάλυψη του συνόλου του ως άνω στόλου της Εταιρείας έως το 2034 και με διαδοχικές λήξεις της διάρκειας ισχύος των οικείων ναυλοσυμφώνων μεταξύ 2035 και 2038.

Επιπλέον, η Εκδότρια, στο πλαίσιο της αναπτυξιακής της στρατηγικής και εφόσον προκύπτουν ελκυστικές ευκαιρίες, δύναται να επεκτείνει την παρουσία της και σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας και σε άλλες κατηγορίες πλοίων υπό την προϋπόθεση ότι θα πληρούνται οι βασικές αρχές της στρατηγικής της Εταιρείας: εξασφαλισμένη μακροχρόνια ναύλωση κατά την αγορά με αντισυμβαλλόμενους αξιόπιστους ναυλωτές υψηλής ποιότητας και αυξητική απόδοση.

Χρηματοοικονομικοί στόχοι της Εταιρείας αποτελούν η διατήρηση υψηλής κάλυψης εσόδων μέσω μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων με κλιμακούμενες λήξεις, ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος επαναναύλωσης, η συνετή χρηματοδότηση και η ισορροπημένη κεφαλαιακή διάρθρωση με προγραμματισμένη απομείωση δανεισμού, μετοχοκεντρική πολιτική κατανομής κεφαλαίου με στόχο σταθερές διανομές στους Μετόχους (βλ. Ενότητα 12 «Μερισματική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου) και επιλεκτική ανάπτυξη μέσω εξαγορών με εξασφαλισμένες ναυλώσεις.

Τα επίπεδα αξιοποίησης του στόλου της Εκδότριας, εξαιρουμένων των προγραμματισμένων δεξαμενισμών, ανέρχονται σε 99,8%, και 100,0% για τα έτη 2024 και 2025 αντίστοιχα και για την περίοδο από 01.01.2026 έως 30.06.2026 ανέρχονται σε 99,9%. Τα πλοία του Ομίλου, σε ενοποιημένη βάση για το έτος 2025, μετέφεραν εμπορευματοκιβώτια μεταξύ πενήντα (50) χωρών.

Ο στόλος της Εκδότριας έχει αναπτυχθεί ως εξής:

Στόλος της Εκδότριας ανά έτος (Αριθμός Πλοίων)

Κλάδος	31.12.2024	31.12.2025	30.06.2026	Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	13	13	13	13
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπό ναυπήγηση	-	19	19	23(1)
Σύνολο	**13**	**32**	**32**	**36**

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.
(1) Στα οποία συμπεριλαμβάνονται τέσσερα (4) πλοία υπό ναυπήγηση που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, τα οποία θα αποκτηθούν δυνάμει της μεταβίβασης των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών σύμφωνα με τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών.

Η υλοποίηση των ως άνω στόχων και στρατηγικής θα πραγματοποιηθεί μέσω επενδύσεων του Ομίλου (βλ. αναλυτικά ενότητες 4.4.2 «Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις» και 3α «Λόγοι της Προσφοράς, Χρήση των Εσόδων και Έξοδα της Αύξησης/Προσφοράς»).

Σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την Εταιρεία, βλ. σχετικά ενότητα 4.2.5. «Θεσμικό Πλαίσιο» του Ενημερωτικού Δελτίου.

[35] Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

4.2.2 Κύριες Δραστηριότητες

Η Εκδότρια αποτελεί ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στην ποντοπόρο ναυτιλία, συγκεκριμένα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Οι δραστηριότητές της εκτείνονται σε διεθνές επίπεδο. Η Εκδότρια εκναυλώνει τον στόλο της σε εταιρείες τακτικών γραμμών (liners) βάσει χρονοναυλώσεων. Οι συμβάσεις χρονοναύλωσης (time charter agreements) συνιστούν συμβάσεις ναύλωσης δυνάμει των οποίων ο πλοιοκτήτης θέτει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο και τις υπηρεσίες του πληρώματος για μια ορισμένη χρονική περίοδο έναντι ενός σταθερού ημερήσιου ή μηνιαίου ανταλλάγματος. Ο ναυλωτής πληρώνει τα καύσιμα που καταναλώνονται και φέρει τις δαπάνες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Τα πλοία που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης με μακροπρόθεσμη διάρκεια παρέχουν προβλέψιμες ταμειακές ροές κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, αλλά μπορούν να αποδώσουν χαμηλότερα περιθώρια κέρδους σε σύγκριση με τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην αγορά spot (spot charter market) κατά τη διάρκεια περιόδων που χαρακτηρίζονται από ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς. Ταυτόχρονα, τα πλοία που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης με σταθερή διάρκεια εκναυλώνονται για προκαθορισμένη περίοδο, με συνέπεια να παρέχουν κατά τη διάρκεια ισχύος κάθε συμβάσεων σταθερό εισόδημα στον Όμιλο και να μην είναι εκτεθειμένα στις διακυμάνσεις της αγοράς, σε αντίθεση με τα πλοία που εκναυλώνονται στην αγορά spot, τα οποία απαιτείται να αναζητούν και να καταρτίζουν νέες συμβάσεις ναύλωσης άμα τη λήξει εκάστης ναύλωσης, με αποτέλεσμα το ύψος των ναύλων να επηρεάζεται από τις εκάστοτε ισχύουσες και μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και τα πλοία να είναι περισσότερο εκτεθειμένα στον κίνδυνο να παραμείνουν ανενεργά (χωρίς εισόδημα) για κάποια περίοδο εν αναμονή ναύλωσης καθώς να πραγματοποιούν πρόσθετα ταξίδια χωρίς φορτίο προς τον λιμένα φόρτωσης.

Η Εκδότρια, στις 30.06.2026, συμμετείχε με ποσοστό 100% σε τριάντα δύο (32) Θυγατρικές, οι οποίες εδρεύουν στις Νήσους Μάρσαλ.

Με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, ο στόλος της Εκδότριας αριθμούσε δεκατρία (13) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου feeder (1.800 – 2.800 TEU) με συνολική χωρητικότητα 27.891 TEU.

Επιπλέον, η Εκδότρια έχει συμφωνήσει την απόκτηση των Νέων Πλοίων (τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία και τα τέσσερα (4) πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, τις μετοχές των οποίων θα αποκτήσει η Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών), με συνολική χωρητικότητα 120.874 TEU. Συγκεκριμένα, τα Νέα Πλοία περιλαμβάνουν δεκατρία (13) πλοία τύπου feeder (1.800 – 2.800 TEU) και δέκα (10) πλοία τύπου Neo-Panamax (περίπου 8.700 TEU) διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG). Η παράδοση των πλοίων αναμένεται μεταξύ του τέταρτου τριμήνου του 2026 και του τέταρτου τριμήνου του 2028. Πιο συγκεκριμένα, αναμένεται να παραλάβει ένα (1) πλοίο το 2026, δεκαοκτώ (18) πλοία εντός του 2027 και τέσσερα (4) πλοία εντός του 2028 (έως τον Οκτώβριο του 2028).

4.2.3 Κύριες Αγορές

Οι κύριες αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η Εταιρεία αναλύονται ως ακολούθως:

Η Εταιρεία δραστηριοποιείται στην αγορά εκναύλωσης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με πελάτες εταιρείες τακτικών γραμμών (liners) και εταιρείες μεταφορών σε διεθνές επίπεδο. Τα έσοδα την Εκδότριας προέρχονται από τη ναύλωση των πλοίων (time charter) σε ναυλωτές, οι οποίοι με τη σειρά τους δραστηριοποιούνται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Ο στόλος εστιάζει στα πλοία τύπου Feeder (1.800 – 2.800 TEU) και Neo-Panamax (περίπου 8.700 TEU).

Πέραν της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Εκδότρια ενδέχεται μελλοντικά, στο πλαίσιο της στρατηγικής της, να δραστηριοποιηθεί και σε άλλες κατηγορίες ναυτιλιακών κλάδων εστιάζοντας στην εξαγορά πλοίων με μακροχρόνιες ναυλώσεις.

4.2.4 Πληροφορίες Για Ειδικούς Εκδότες | Ναυτιλιακές Εταιρείες

4.2.4.1 Παρουσίαση του Στόλου

Στη συνέχεια, παρατίθενται πίνακες με στοιχεία, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, για το στόλο των δεκατριών (13) εν λειτουργία πλοίων της Εκδότριας, ο οποίος περιλαμβάνει πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η μεσοσταθμική ηλικία του στόλου των δεκατριών (13) εν λειτουργία πλοίων της Εκδότριας με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 είναι 2,8 έτη (σταθμισμένη ηλικία με βάση τη χωρητικότητα σε TEU).

Α/Α	Όνομα Πλοίου / Κράτος Σημαίας	Πλοιοκτήτρια Εταιρεία	Ναυλωτής	Έτος ναυπήγησης	Χωρητικότητα (TEU) / Κλάση	Μεικτό ημερήσιο έσοδο ναύλωσης σε US$ [1]	Ημερομηνία λήξης ναύλωσης[2]	Εμπράγματες εξασφαλίσεις επί των πλοίων
1	M/V Asterios / Λιβερία	Plato Container Carrier S.A.	CMA CGM	2023	1.827 / Feeder	27.000/18.352 [3]	Ιούνιος 2035	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
2	M/V Adamastos / Λιβερία	Socrates Container Carrier S.A.	HEDE (HONGKONG) INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED/CMA CGM	2023	1.827 / Feeder	24.500/21.550 [3]	Οκτώβριος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
3	M/V Aias / Λιβερία	Aristotle Container Carrier S.A.	CMA CGM	2023	1.827 / Feeder	21.550	Ιανουάριος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
4	M/V Amoureux / Λιβερία	Aiolos Container Carrier S.A.	CMA CGM	2023	1.827 / Feeder	21.550	Ιούνιος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
5	M/V Arionas / Λιβερία	Maestros Container Carrier S.A.	CMA CGM	2023	1.827 / Feeder	27.000/18.352 [3]	Απρίλιος 2035	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της ING Bank N.V.[6]
6	M/V Adrastos / Λιβερία	Faros Container Carrier S.A.	CMA CGM	2023	1.827 /Feeder	21.550	Απρίλιος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Hamburg Commercial Bank AG[5]
7	M/V Adonis	Thales	CMA CGM	2024	2.862 / Feeder	25.500	Μάιος 2036	Α'

	/ Νήσοι Μάρσαλ	Container Carrier S.A.						προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Hamburg Commercial Bank AG[5]
8	M/V Anaxagoras / Νήσοι Μάρσαλ	Megistos Container Carrier S.A.	CMA CGM	2024	2.862 / Feeder	25.500	Ιούνιος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Hamburg Commercial Bank AG[5]
9	M/V Acheloos / Νήσοι Μάρσαλ	Ouranos Container Carrier S.A.	HAPAG-Lloyd AG/CMA CGM	2024	2.862 / Feeder	27.160/25.500 [3]	Ιούλιος 2036	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
10	M/V Acastos / Νήσοι Μάρσαλ	Megas Container Carrier S.A.	HAPAG-Lloyd AG/CMA CGM	2024	2.862 / Feeder	30.000/28.000/ 25.500 [3]	Δεκέμβριος 2037	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
11	M/V Androklis / Λιβερία	Poros Container Carrier S.A.	CMA CGM	2024	1.827 / Feeder	27.000/18.352[3]	Νοέμβριος 2035	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Hamburg Commercial Bank AG[5]
12	M/V Avios / Λιβερία	Helios Container Carrier S.A.	CMA CGM	2024	1.827 / Feeder	27.000/18.352 [3]	Δεκέμβριος 2035	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]
13	M/V Astraios / Λιβερία	Dakos Container Carrier S.A.	CMA CGM	2024	1.827 / Feeder	27.000/18.352 [3]	Δεκέμβριος 2035	Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου υπέρ της Εθνικής Τράπεζας[4]

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

(1)	Τα ποσά που καθορίζονται για την τρέχουσα ημερήσια χρέωση ναύλων είναι τα ποσά που περιέχονται στις συμβάσεις ναύλωσης.
(2)	Ημερομηνία μέσου σημείου της περιόδου επαναπαράδοσης (mid-point of the redelivery period) κατά την οποία ο ναυλωτής δύναται να επαναπαραδώσει το πλοίο σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε σύμβασης ναύλωσης.

(3)	Το προσυμφωνηθέν μικτό ημερήσιο έσοδο ναύλωσης μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε σύμβασης.
(4)	Σύμφωνα με τους όρους της από 21.04.2026 δανειακής σύμβασης με την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος Α.Ε, ποσού US$270,0 εκατ. (βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).
(5)	Σύμφωνα με τους όρους της από 29.06.2026 δανειακής σύμβασης με την Hamburg Commercial Bank AG, ποσού US$150,0 εκατ. (βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).
(6)	Σύμφωνα με τους όρους της από 30.09.2026 εξασφαλισμένης δανειακής σύμβασης με την ING Bank N.V., ποσού έως US$533,3 εκατ. (βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Επιπλέον, η Εκδότρια έχει συμφωνήσει την απόκτηση των κάτωθι είκοσι τριών (23) Νέων Πλοίων με συνολική χωρητικότητα 120.874 TEU, δυνάμει (α) συμβάσεων ναυπήγησης με το σχετικό ναυπηγείο για τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία και (β) δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών για το σύνολο των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026 και με την παραδοχή της παράδοσης του συνόλου των Νέων Πλοίων, η μεσοσταθμική ηλικία του στόλου της Εκδότριας είναι 0,5 έτη (σταθμισμένη ηλικία με βάση τη χωρητικότητα σε TEU). Η παράδοση των Νέων Πλοίων αναμένεται μεταξύ του τέταρτου τριμήνου του 2026 και του τετάρτου τριμήνου του 2028, όπως παρουσιάζεται κατωτέρω:

Α/Α	**Όνομα Πλοίου / Κράτος Σημαίας**	**Πλοιοκτήτρια Εταιρεία**	**Ναυλωτής**	**Ημερομηνία παράδοσης σύμφωνα με τη σύμβαση ναυπήγησης**	**Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο[(1)] / Ημερομηνία Μεταβίβασης των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Εταιρεία με βάση τη οικεία Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών**	**Χωρητικότητα (TEU) / Κλάση**
1	M/V Aristofanis / Νήσοι Μάρσαλ	Animus Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.11.2026	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 30.10.2026	1.839 / Feeder
2	M/V CMA CGM Gallium[(2)] / Μάλτα	Aktaion Container Carriers Corp.	CMA CGM	25.01.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 15.01.2027 / Μεταβίβαση των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Εταιρεία με βάση την οικεία Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών κατά την ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο, στις ή πριν από 23.08.2027	8.776 / Neo-Panamax
3	M/V Aither / Νήσοι Μάρσαλ	Onar Container Carrier S.A.	CMA CGM	31.01.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 05.01.2027	2.866 / Feeder
4	M/V CMA CGM Neptunium[(2)]/ Μάλτα	Callias Container Carriers Corp.	CMA CGM	20.03.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 09.03.2027 / Μεταβίβαση των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Εταιρεία με βάση την οικεία Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών μεταξύ 01.07.2027 και 31.08.2027 – η ακριβής ημερομηνία μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)	8.776 / Neo-Panamax
5	M/V Aftokrator / Νήσοι Μάρσαλ	Tilos Container Carrier S.A.	CMA CGM	31.03.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 18.02.2027	2.866 / Feeder

6	M/V Aktaios / Νήσοι Μάρσαλ	Atlas Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.04.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 05.04.2027	2.866 / Feeder
7	M/V DP World Sokhna / Νήσοι Μάρσαλ	Parmenion Container Carrier S.A.	Unifeeder	31.05.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 12.02.2027	8.770 / Neo-Panamax
8	M/V Aetos / Νήσοι Μάρσαλ	Olympic Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.06.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο 09.06.2027	1.839 / Feeder
9	M/V Adolos / Νήσοι Μάρσαλ	Silas Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.06.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 19.05.2027	2.866 / Feeder
10	M/V DP World Busan / Νήσοι Μάρσαλ	Othello Container Carrier S.A.	Unifeeder	30.06.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 29.03.2027	8.770 / Neo-Panamax
11	M/V DP World Nhava Sheva / Νήσοι Μάρσαλ	Ieros Container Carrier S.A.	Unifeeder	30.07.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 10.05.2027	8.770 / Neo-Panamax
12	M/V Agathoklis / Νήσοι Μάρσαλ	Ilios Container Carrier S.A.	CMA CGM	31.07.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 07.07.2027	2.866 / Feeder
13	M/V Arkesilaos / Νήσοι Μάρσαλ	Midas Container Carriers Corp.	CMA CGM	31.08.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 23.07.2027	2.866 / Feeder
14	M/V Aristovoulos / Νήσοι Μάρσαλ	Frixos Container Carriers Corp.	CMA CGM	30.09.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 19.08.2027	1.839 / Feeder
15	M/V Aias II / Νήσοι Μάρσαλ	Castus Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.09.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 07.09.2027	2.866 / Feeder
16	M/V Adrastos II / Νήσοι Μάρσαλ	Albus Container Carrier S.A.	CMA CGM	30.09.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 09.09.2027	2.866 / Feeder
17	M/V Aregon / Νήσοι Μάρσαλ	Iolas Container Carriers Corp.	CMA CGM	05.10.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 27.09.2027	2.866 / Feeder
18	M/V Anaximenis / Νήσοι Μάρσαλ	Onda Container Carrier S.A.	CMA CGM	15.10.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 23.09.2027	1.839 / Feeder
19	M/V DP World Mundra / Νήσοι Μάρσαλ	Mahitis Container Carrier S.A.	Unifeeder	29.10.2027	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 24.06.2027	8.770 / Neo-Panamax
20	M/V CMA CGM Hydrogene[(2)] / Μάλτα	Simon Container Carriers Corp.	CMA CGM	31.01.2028	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 31.01.2028 / Μεταβίβαση των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Εταιρεία σύμφωνα με την οικεία Σύμβαση	8.776 / Neo-Panamax

					Αγοραπωλησίας Μετοχών κατά την ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο, στις ή πριν από 28.08.2028	
21	M/V DP World Qingdao / Νήσοι Μάρσαλ	Mahimos Container Carrier S.A.	Unifeeder	15.01.2028	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 15.01.2028	8.770 / Neo-Panamax
22	M/V CMA CGM Cesium[(2)] / Μάλτα	Timon Container Carriers Corp.	CMA CGM	30.04.2028	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 29.02.2028 / Μεταβίβαση των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Εταιρεία σύμφωνα με την οικεία Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών μεταξύ 01.10.2028 και 30.11.2028 – η ακριβής ημερομηνία μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)	8.776 / Neo-Panamax
23	M/V DP World Maputo / Νήσοι Μάρσαλ	Anikitos Container Carrier S.A.	Unifeeder	31.03.2028	Αναμενόμενη ημερομηνία παράδοσης από το ναυπηγείο: 14.02.2028	8.770 / Neo-Panamax

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

[(1)]Εκτιμώμενη ημερομηνία παράδοσης, κατόπιν ενημέρωσης από το ναυπηγείο, με την επιφύλαξη των όρων της εκάστοτε σύμβασης.

[(2)]Συμφωνία αγοραπωλησίας των μετοχών της πλοιοκτήτριας εταιρείας που έχει παραγγείλει το πλοίο σύμφωνα τις συμβάσεις ναυπήγησης με το σχετικό ναυπηγείο. Οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Aktaion Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. θα αποκτηθούν από την Εκδότρια άμα τη παραδόσει των πλοίων M/V CMA CGM Gallium και του πλοίου M/V CMA CGM Hydrogene, αντίστοιχα, από το ναυπηγείο στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Callias Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. θα μεταβιβαστούν σε ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας παράδοσης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium και M/V CMA CGM Cesium από το ναυπηγείο, σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών, όπως αποτυπώνονται στον ανωτέρω πίνακα.

4.2.4.2 Διαχείριση του Στόλου

Η τεχνική και εμπορική διαχείριση του συνόλου των πλοίων του στόλου της Εταιρείας έχει ανατεθεί στη διαχειρίστρια εταιρεία Capital Containers Ship Management, η οποία είναι συνδεδεμένο μέρος της Εκδότριας και ελέγχεται από τον κ. Μιλτιάδη Ε. Μαρινάκη, υιό του Κυρίου Μετόχου, κ. Ευάγγελου Μαρινάκη του Μιλτιάδη.

Η Capital Containers Ship Management διαθέτει πιστοποίηση ασφαλούς διαχείρισης ISM σύμφωνα με τον Κώδικα ISM και πιστοποίηση του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης ISO 45001:2018 και ISO 14001 σχετικά με ζητήματα υγείας και ασφάλειας στην εργασία, καθώς και περιβαλλοντικών προτύπων αντίστοιχα, καθώς και ISO 50001 σχετικά με την ενεργειακή διαχείριση. Επίσης, η Capital Containers Ship Management εφαρμόζει Πολιτική Ενοποιημένων Συστημάτων Διαχείρισης, με έλεγχο από το βρετανικό νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping (LRS) και σε συνεργασία με την LRS έχει υιοθετήσει μηχανισμούς αδιάλειπτης λειτουργίας (Business Continuity Management). Η Capital Containers Ship Management παρέχει, σε δεκατρία (13) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του Ομίλου, υπηρεσίες επάνδρωσης πλοίων με πλήρωμα, υπηρεσίες συντήρησης και επισκευών, υπηρεσίες σχετιζόμενες με τη ναύλωση πλοίων, ασφαλιστικές υπηρεσίες, υπηρεσίες λογιστικής παρακολούθησης, υπηρεσίες σχετιζόμενες με την αγορά και πώληση πλοίου, υπηρεσίες τροφοδοσίας και ανεφοδιασμού. Επιπλέον, η Capital Containers Ship Management παρέχει, σε δεκαεννέα (19) Θυγατρικές της Εταιρείας που αναμένεται να παραλάβουν τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία από το ναυπηγείο υπηρεσίες εποπτείας / επιθεώρησης πλοίων υπό ναυπήγηση, βάσει της εκάστοτε Σύμβασης Επίβλεψης.

Άλλες Υπηρεσίες

Η Capital Containers Ship Management παρέχει στην Εταιρεία διάφορες υπηρεσίες δυνάμει της Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών, όπως υπηρεσίες οικονομικής διαχείρισης και διαχείρισης ταμειακών διαθεσίμων της Εταιρείας, διαχείριση τραπεζικών λογαριασμών, διαχείριση πληρωμών και υπηρεσίες διαχείρισης μισθοδοσίας στελεχών της Εταιρείας, τήρηση βιβλίων και αρχείων της Εταιρείας σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες, διοικητικές υπηρεσίες, υπηρεσίες πληροφοριακών συστημάτων, και οποιεσδήποτε άλλες υπηρεσίες ζητεί η Εταιρεία. Η Capital Containers Ship Management δύναται να παράσχει και άλλες διοικητικές υπηρεσίες δυνάμει της Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών (βλ. ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου).

4.2.4.3 Ασφαλιστική Πολιτική

Γενικά

Η λειτουργία ενός ποντοπόρου πλοίου ενέχει κινδύνους όπως είναι η μηχανική βλάβη, η φυσική καταστροφή, η πυρκαγιά, η προσάραξη ή η σύγκρουση, που ενδέχεται να προκαλέσει απώλεια περιουσίας ή ανθρώπινης ζωής, η απώλεια ή ζημία περιουσίας, η απώλεια ή ζημία εμπορεύματος/φορτίου και η διακοπή δραστηριότητας για διάφορους λόγους, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών συνθηκών σε χώρες της αλλοδαπής, των εχθροπραξιών, της πειρατείας, των καιρικών συνθηκών και των απεργιών. Επιπρόσθετα, υπάρχει πάντα ο εγγενής κίνδυνος περιβαλλοντικής καταστροφής, συμπεριλαμβανομένων των διαρροών πετρελαίου και άλλων συμβάντων ρύπανσης, καθώς και ο συνακόλουθος κίνδυνος θεμελίωσης αστικής ευθύνης που μπορεί να προκύψει από την κυριότητα και τη λειτουργία πλοίων στο διεθνές εμπόριο. Συγκεκριμένα, υφίστανται διεθνείς συμβάσεις που θεσπίζουν αντικειμενική αστική ευθύνη για τη ρύπανση που προέρχεται από πλοία, με υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη. Ωστόσο, υφίστανται επίσης εθνικά και περιφερειακά καθεστώτα αστικής ευθύνης. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τον OPA 90, δύναται, υπό ορισμένες συνθήκες, να επιβληθεί απεριόριστη (αντικειμενική) ευθύνη στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές πλοίων για ορισμένα ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των Η.Π.Α. Οι εν λόγω διατάξεις απαιτούν επιπλέον ασφάλιση αστικής ευθύνης αυξάνοντας τα κόστη της εμπορικής δραστηριότητας εντός αυτών των δικαιοδοσιών.

Η Εκδότρια, προκειμένου να καλύψει συνήθεις κινδύνους της ναυτιλίας, διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη κύτους και μηχανών (hull and machinery) και ασφαλιστική κάλυψη αυξημένης αξίας έναντι ναυτικών κινδύνων, για τα πλοία του στόλου της, και σε ποσά τα οποία θεωρεί ότι είναι εύλογα προκειμένου να καλύπτεται έναντι τέτοιων κινδύνων, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια όπως το κόστος αγοράς, το κόστος αντικατάστασης, τα προσδοκώμενα έσοδα (εναπομένουσα διάρκεια ναύλωσης και ναύλος) και τις υποχρεώσεις βάσει συμβάσεων χρηματοδότησης. Επιπρόσθετα, η Εκδότρια διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη κατά κινδύνων πολέμου και πειρατείας και, μέσω της συμμετοχής σε αλληλασφαλιστικό οργανισμό (P&I Club), διαθέτει ασφάλιση αστικής ευθύνης στο εκάστοτε μέγιστο ισχύον όριο ποσού.

Κατωτέρω, παρατίθενται οι κύριες ασφαλιστικές πολιτικές της Εκδότριας.

Ασφάλιση Κύτους και Μηχανών Έναντι Ναυτικών Κινδύνων και Κινδύνου Πολέμου και Ασφάλιση Έναντι Απώλειας Ναύλου

Η ασφαλιστική πολιτική της Εκδότριας περιλαμβάνει τις εξής καλύψεις:

- Ασφαλιστική κάλυψη κύτους και μηχανών (hull and machinery) έναντι ναυτικών κινδύνων, η οποία καλύπτει το κόστος επισκευής ζημιάς ή απώλειας πλοίου λόγω κινδύνων όπως συγκρούσεων, προσαράξεων και ακραίων καιρικών φαινομένων. Η κάλυψη προβλέπει ποσά απαλλαγής.
- Ασφαλιστική κάλυψη αυξημένης αξίας (increased value cover), η οποία παρέχει ένα επιπλέον επίπεδο κάλυψης πάνω από την ασφαλισμένη αξία υπό την κάλυψη κύτους και μηχανών έναντι των ίδιων ναυτικών κινδύνων.
- Ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης (protection and indemnity insurance), η οποία περιλαμβάνει την

κύρια κάλυψη για αστική ευθύνη που προκύπτει κατά τη λειτουργία πλοίων, συμπεριλαμβανομένης ευθύνης για ρύπανση από πετρέλαιο, ζημίας που προκαλείται από συγκρούσεις, τραυματισμών του πληρώματος ή τρίτων, ζημιών του φορτίου ή απώλειας περιουσίας τρίτων για τα οποία ευθύνεται ο πλοιοκτήτης. Η Εταιρεία διαθέτει το μέγιστο διαθέσιμο επί του παρόντος ποσό κάλυψης για κινδύνους πετρελαϊκής ρύπανσης, ήτοι US$1,0 δισ. ανά πλοίο και ανά περιστατικό.

- Ασφαλιστική κάλυψη πολεμικών κινδύνων (war risks insurance), η οποία καλύπτει ζημία από πόλεμο ή εχθροπραξίες και περιπτώσεις πειρατείας και τρομοκρατίας.
- Ασφαλιστική κάλυψη εμπορευμάτων, επισταλιών και υπεράσπισης (freight, demurrage and defense cover), η οποία αποτελεί είδος ασφάλισης νομικών δαπανών που καλύπτει την επιδίωξη ή άμυνα κατά ορισμένων εμπορικών αξιώσεων.

Δεν βρίσκονται όλοι οι κίνδυνοι της Εκδότριας υπό καθεστώς κάλυψης από ασφαλίσεις, όπως επίσης δεν είναι όλοι οι κίνδυνοι ασφαλίσιμοι. Οι βασικοί ασφαλίσιμοι κίνδυνοι οι οποίοι παραμένουν ανασφάλιστοι στο σύνολο του στόλου της Εκδότριας αφορούν τον κίνδυνο απώλειας ναύλου και μίσθωσης (loss of hire/off-hire) και τον κίνδυνο απεργίας προσωπικού (strikes).

Οι κυριότερες καλύψεις της Εκδότριας για τα εν λειτουργία πλοία του Ομίλου με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, αναφέρονται ως εξής:

Είδος	**Συνολικό Ασφαλισμένο Ποσό Στόλου**
Κύτους και Μηχανών	US$ 605,0 εκατ.
Υπεραξίας πλοίου (συμπεριλαμβανομένων υπερβαλλουσών δαπανών)	US$ 155,0 εκατ. επιπλέον κάλυψη ολικής απώλειας
Κύτους και Μηχανών για κίνδυνο πολέμου	US$ 760,0 εκατ.
Ασφαλιστική Κάλυψη Αστικής Ευθύνης (Protection and Indemnity Insurance – P&I) και κάλυψη για περιπτώσεις ρύπανσης	Έως US$ 1,0 δισ. ανά συμβάν εκάστου πλοίου σε περιπτώσεις ρύπανσης

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

Τα πλοία της Εκδότριας είναι ασφαλισμένα μέχρι του ποσού που η ίδια θεωρεί ότι είναι τουλάχιστον η εύλογη αγοραία αξία του πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια όπως το κόστος αγοράς, το κόστος αντικατάστασης, τα προσδοκώμενα έσοδα (λ.χ. ναύλος) και τις δανειακές υποχρεώσεις, μετά από την αφαίρεση ορισμένων εκπιπτόμενων ποσών.

Ενώ, σύμφωνα με δήλωση της διοίκησης της Εκδότριας, οι παρούσες ασφαλιστικές καλύψεις της είναι επαρκείς δεν μπορούν να ασφαλισθούν όλοι οι κίνδυνοι και επίσης ενδέχεται να προκληθούν ζημίες από μία καταστροφική πετρελαιοκηλίδα ή πυρκαγιά ή έκρηξη κατά ποσό που υπερβαίνει τις ασφαλιστικές της καλύψεις (βλ. σχετικά παρούσα ενότητα 4.2.4.3. «Ασφαλιστική Πολιτική» και τον σχετικό παράγοντα κινδύνου υπ' αριθμόν 14: «*Η Εταιρεία ενδέχεται να μη διαθέτει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για κινδύνους που δύνανται να ανακύψουν κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της, γεγονός που θα μπορούσε να έχει ουσιωδώς δυσμενείς επιπτώσεις στη δραστηριότητα, στη χρηματοοικονομική κατάσταση, στα αποτελέσματα και στις ταμειακές ροές της Εταιρείας, καθώς και στην ικανότητά της να διανέμει και να καταβάλει μερίσματα στους Μετόχους*», στην ενότητα 2.3 «Κίνδυνοι που αφορούν στη δραστηριότητα της Εκδότριας» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Ασφαλιστική Κάλυψη Αστικής Ευθύνης (Protection and Indemnity Insurance – P&I)

Η συγκεκριμένη ασφαλιστική κάλυψη καλύπτει την ευθύνη έναντι τρίτων μερών, έναντι του πληρώματος και άλλα συναφή κόστη που προκύπτουν από τον τραυματισμό ή το θάνατο μέλους πληρώματος, επιβατών και άλλων τρίτων μερών, την απώλεια ή τη ζημία του φορτίου, αξιώσεις τρίτων από σύγκρουση με άλλα πλοία, βλάβη σε περιουσιακά στοιχεία τρίτων, ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες ουσίες και ανάσυρση ναυαγίου.

Η εν λόγω ασφάλιση παρέχεται από αλληλασφαλιστικό οργανισμό (P&I Club) που είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών Ναυτικής Ασφάλισης (International Group of P&I Clubs, «Διεθνής

Ένωση»). Οι δεκατρείς (13) αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί που αποτελούν τη Διεθνή Ένωση, ασφαλίζουν, κατά προσέγγιση, το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων ποντοπόρου ναυτιλίας και βάσει κοινής συμφωνίας επιμερίζουν μεταξύ των μελών τους υποχρεώσεις αποζημίωσης που υπερβαίνουν ορισμένα όρια. Η κάλυψη που παρέχεται από κάθε έναν από τους παραπάνω αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς είναι μία μορφή αλληλασφάλισης (mutual indemnity insurance) και οι πλοιοκτήτες-μέλη κάθε ενός εξ αυτών επωμίζονται το κόστος αποζημίωσης των υπολοίπων μελών του αλληλοασφαλιστικού οργανισμού επί τη βάσει της αμοιβαιότητας μέχρι ενός ορισμένου ορίου. Τυχόν υπερβάλλουσα ζημία επιμερίζεται μεταξύ των μελών των υπολοίπων αλληλασφαλιστικών οργανισμών που συμμετέχουν στη Διεθνή Ένωση έως ένα επιπλέον όριο και εν συνεχεία καλύπτεται μέσω αντασφάλισης έως το ανώτατο όριο.

Το όριο ετήσιας συνολικής κάλυψης αστικής ευθύνης και ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης της Εκδότριας ανέρχεται έως το ποσό των US$ 3,2 δισ. περίπου ανά πλοίο και ανά συμβάν με την εξαίρεση της ρύπανσης, για την οποία το ανώτατο ποσό είναι US$ 1,0 δισ. ανά πλοίο και ανά συμβάν.

4.2.5 Θεσμικό Πλαίσιο

Η ιδιοκτησία και η λειτουργία των πλοίων του Ομίλου υπόκεινται σε διεθνείς συμβάσεις και σε εθνικούς νόμους, κανονισμούς λιμένων και τοπικούς νόμους, διατάξεις και κανονισμούς που ισχύουν στα διεθνή ύδατα και στα χωρικά ύδατα των χωρών, στα ύδατα των οποίων προσεγγίζουν, στις οποίες μπορούν να πλέουν ή στις οποίες είναι νηολογημένα τα πλοία του Ομίλου. Μεταξύ των παραπάνω, συμπεριλαμβάνονται νόμοι, κανονισμοί και διεθνείς συμβάσεις που διέπουν τη διαχείριση και απόρριψη επικίνδυνων ουσιών και αποβλήτων, τον καθαρισμό των πετρελαιοκηλίδων και τη διαχείριση άλλων ρύπων, των εκπομπών αερίων στην ατμόσφαιρα και την απόρριψη των λυμάτων των χώρων ενδιαίτησης και του θαλασσίου έρματος. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιοι νόμοι και κανονισμοί είναι, μεταξύ άλλων, ο OPA 90, ο CERCLA, ο CWA, ο CAA, η MARPOL και η SOLAS, καθώς και κανονισμοί που έχουν θεσπιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους διεθνείς, εθνικούς και τοπικούς φορείς.

Επιπλέον, μια σειρά κυβερνητικών και ιδιωτικών φορέων υποβάλλει τα πλοία του Ομίλου τόσο σε προγραμματισμένες όσο και σε έκτακτες επιθεωρήσεις. Αυτοί οι φορείς περιλαμβάνουν τις τοπικές λιμενικές αρχές του κράτους των λιμένων που προσεγγίζουν τα πλοία (όπως είναι π.χ. η USCG), τους νηογνώμονες, τις αρχές του κράτους της σημαίας του οποίου φέρει κάθε πλοίο (χώρα νηολόγησης) και τους ναυλωτές. Αρκετοί από αυτούς τους φορείς απαιτούν κάθε πλοίο να έχει λάβει τις προβλεπόμενες εγκρίσεις, άδειες, οικονομικές εξασφαλίσεις και πιστοποιητικά για τη λειτουργία του. Ενδεχόμενη αποτυχία ενός ή περισσότερων πλοίων να διατηρήσουν τις απαιτούμενες εγκρίσεις και άδειες, θα είχε σαν αποτέλεσμα σημαντικά οικονομικά κόστη ή θα είχε ως αποτέλεσμα την προσωρινή ακινητοποίηση ενός ή περισσοτέρων πλοίων του Ομίλου (βλ. σχετικά ενότητα 2.4 «Κίνδυνοι που Αφορούν στη Συμμόρφωση με Κανονιστικές Υποχρεώσεις λόγω της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας του Ομίλου»).

Το συνεχώς αυξανόμενο επίπεδο απαιτήσεων για περιβαλλοντική και ποιοτική μέριμνα που τίθεται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τους κανονιστικούς φορείς και τους ναυλωτές, οδηγεί σε εκτενέστερες επιθεωρήσεις και υψηλότερες απαιτήσεις ασφάλειας για όλα τα πλοία και θα μπορούσε να επιταχύνει την απόσυρση προς διάλυση των παλαιότερων πλοίων του κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων. Η Capital Containers Ship Management λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε τα πλοία του Ομίλου να συμμορφώνονται, μεταξύ άλλων, με τα εκάστοτε πρότυπα ασφαλείας και κανονισμούς που δίνουν έμφαση στην επιχειρησιακή ασφάλεια, τις ποιοτικές εργασίες συντήρησης, τη συνεχή εκπαίδευση των αξιωματικών και των πληρωμάτων και τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς. Η Capital Containers Ship Management είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 45001:2018 και ISO 14001 (σχετικά με ζητήματα υγείας και ασφάλειας στην εργασία, καθώς και περιβαλλοντικών προτύπων, αντίστοιχα). και σύμφωνα με το περιβαλλοντικό πρότυπο ISO 50001 (σχετικά με την ενεργειακή διαχείριση).

Ο στόλος του Ομίλου είναι κατάλληλα τοποθετημένος έναντι του συνεχώς αυστηρότερου περιβαλλοντικού κανονιστικού πλαισίου. Τα εν λειτουργία πλοία του Ομίλου παρουσιάζουν ισχυρές λειτουργικές επιδόσεις ως

προς την ένταση άνθρακα, ενώ τα υπό ναυπήγηση πλοία (newbuildings) ενσωματώνουν πρόσθετες βελτιώσεις ενεργειακής απόδοσης και δυνατότητες που ενισχύουν τη μακροπρόθεσμη συμμόρφωση και ανταγωνιστικότητά τους. Επιπλέον, δέκα (10) εκ των Νέων Πλοίων στόλου είναι διπλού καυσίμου (dual-fuel) με δυνατότητα καύσης LNG, bio-LNG και e-LNG, γεγονός που προσφέρει ευελιξία καυσίμου και μειώνει τη ρυθμιστική έκθεση κόστους του φορέα εκμετάλλευσης έναντι πλοίων συμβατικού καυσίμου, καθώς οι απαιτήσεις καθίστανται αυστηρότερες υπό το IMO CII, το IMO Net-Zero Framework, το EU/UK ETS, τον Κανονισμό FuelEU Maritime και κάθε άλλο αντίστοιχο πλαίσιο. Επιπλέον, τα νέα πλοία τροφοδοσίας (feeder) του Ομίλου ενσωματώνουν βελτιωμένο σχεδιασμό γάστρας και χαμηλότερη κατανάλωση σε σχέση με τα υφιστάμενα feeder πλοία, παρέχοντας περαιτέρω βελτιώσεις ενεργειακής απόδοσης καθώς υλοποιείται το πρόγραμμα ναυπηγήσεων.

Απαιτήσεις του IMO

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO) είναι ο ειδικός αρμόδιος οργανισμός του ΟΗΕ για το ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο της διεθνούς ναυτιλίας. Η έδρα του βρίσκεται στο Λονδίνο και κύριος σκοπός του είναι η ασφάλεια, η προστασία και η αποτελεσματική λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών. Ο IMO έχει υιοθετήσει ένα εκτενές διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για την πρόληψη της θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία, τη μείωση εκπομπών επιβλαβών για το περιβάλλον αερίων, τη διασφάλιση ή/και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και τον καθορισμό περιοχών ελέγχου εκπομπών επιβλαβών αερίων. Ο IMO έχει, επίσης, θεσπίσει κανονισμούς για τη μείωση της ρύπανσης στα διεθνή ύδατα τόσο από ατυχήματα όσο και από τακτικές εργασίες συντήρησης και έχει διαπραγματευθεί διεθνείς συμβάσεις που καθορίζουν την ευθύνη για τη ρύπανση από πετρέλαιο στα διεθνή ύδατα και στα ελεγχόμενα χωρικά ύδατα των χωρών. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνονται σε σχετικές διεθνείς συμβάσεις του IMO και στα παραρτήματά τους, τα οποία έχουν ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία των κρατών σημαίας, ενώ η εφαρμογή τους διασφαλίζεται μέσω συστημάτων πιστοποίησης, επιθεωρήσεων και ελέγχων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών σημαίας και των κρατών λιμένα. Τα πλοία (vessels) της Εταιρείας υπόκεινται σε πρότυπα που επιβάλλονται από τον IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) είναι η βασική διεθνής σύμβαση του IMO για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Αποτελείται από 20 άρθρα και 6 κύρια Παραρτήματα (Annexes) που καθορίζουν αυστηρούς κανόνες για συγκεκριμένες κατηγορίες ρύπων. Τα άρθρα περιλαμβάνουν υποχρεώσεις των κρατών που έχουν προσχωρήσει στην σύμβαση οφείλοντας να την εφαρμόζουν για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Για κάθε παραβίαση της σύμβασης επιβάλλονται κυρώσεις με βάση την νομοθεσία της χώρας στην οποία υπάγεται το πλοίο ή το λιμάνι που σημειώθηκε το περιστατικό. Τα πλοία οφείλουν να φέρουν σχετικά πιστοποιητικά και υπόκεινται σε επιθεωρήσεις για τη διασφάλιση της τήρησης προτύπων ενώ υποχρεώνονται να αναφέρουν περιστατικά που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση. Τα έξι (6) Παραρτήματα της MARPOL αφορούν τα εξής: (α) Παράρτημα I (Annex I) - Πετρέλαιο (Oil): αφορά την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο και πετρελαιοειδή κατά τη λειτουργία του πλοίου (π.χ. απόβλητα μηχανοστασίου, ειδικές απαιτήσεις για διπύθμενα), (β) Παράρτημα II (Annex II) - Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες (Noxious Liquid Substances): αφορά τη μεταφορά και την απόρριψη υγρών χημικών ουσιών χύδην η οποία απαγορεύεται αυστηρά εκτός εάν τηρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις καθαρισμού δεξαμενών, (γ) Παράρτημα III (Annex III) - Επιβλαβείς Ουσίες σε Συσκευασία (Harmful Substances in Packaged Form): αφορά τα πρότυπα για τη συσκευασία, τη σήμανση και την ασφαλή στοιβασία επικίνδυνων υλικών που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια (containers), (δ) Παράρτημα IV (Annex IV) - Λύματα (Sewage): αφορά τον έλεγχο και την επεξεργασία των λυμάτων των πλοίων, απαγορεύοντας την απόρριψή τους κοντά στις ακτές, (ε) Παράρτημα V (Annex V) - Απορρίμματα (Garbage): αφορά κανονισμούς για τον διαχωρισμό, τη διαχείριση και την απαγόρευση απόρριψης όλων των μορφών αποβλήτων (π.χ. πλαστικά, τρόφιμα, ηλεκτρονικά απόβλητα) στη θάλασσα, (στ) Παράρτημα VI (Annex VI) - Ατμοσφαιρική ρύπανση (Air Pollution): αφορά τον έλεγχο και ρύθμιση των εκπομπών αερίων θείου (SO_x), αζώτου (NO_x), αιωρούμενων σωματιδίων (PM), τη δημιουργία ειδικών περιοχών γνωστών ως «Περιοχών Ελέγχου

Εκπομπών Καυσαερίων» (ECAs) και Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου (NECAs) στις οποίες ισχύουν αυστηρότεροι έλεγχοι για τις εκπομπές από τα πλοία θείου και αζώτου αντίστοιχα, και τέλος ρυθμίζει τις εκπομπές από τα πλοία του διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) που προκαλεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου θέτοντας και στόχους ενεργειακής απόδοσης. Το Παράρτημα ΙΙ της MARPOL δεν εφαρμόζεται στα πλοία του στόλου της Εταιρείας, καθώς εκμεταλλεύεται πλοία (vessels) μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) τα οποία δεν είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες (Noxious Liquid Substances – NLS) χύδην. Από τα υπόλοιπα Παραρτήματα της MARPOL, που εφαρμόζονται για τον στόλο της Εταιρείας το πιο σημαντικό είναι το Παράρτημα VI.

Παράρτημα VI MARPOL: Το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL του ΙΜΟ, ως αναφέρθηκε, ρυθμίζει την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία, θέτοντας αυστηρά όρια στην περιεκτικότητα των καυσίμων -μεταξύ άλλων- σε θείο (SO_x). Από την 01.01.2020, η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο στα καύσιμα που υποχρεούνται να χρησιμοποιούν και μεταφέρουν τα πλοία εκτός ECAs είναι έως 0,5% (π.χ. Very Low Sulfur Fuel Oil – «**VLSFO**»), ενώ πριν από αυτήν την ημερομηνία ήταν 3,5%. Αν ένα πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο σύστημα καθαρισμού καυσαερίων (scrubber), επιτρέπεται να συνεχίσει να χρησιμοποιεί καύσιμο με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο (άνω του 0,5%), καθώς το σύστημα διηθεί (φιλτράρει) τις εκπομπές πριν απελευθερωθούν στην ατμόσφαιρα. Σε περιοχές εντός ECAs ισχύει αυστηρότερο όριο 0,1%. Καθορισμένες ζώνες ECAs από τον ΙΜΟ είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα, η Νορβηγική Θάλασσα η Βόρεια Αμερική, η Περιοχή Καραϊβικής των Η.Π.Α., η Καναδική Αρκτική, ο Βορειοανατολικός Ατλαντικός Ωκεανός. Στο μέλλον, ενδέχεται να προστεθούν από τον ΙΜΟ και άλλες περιοχές. Τα πλοία μπορούν να συμμορφωθούν με αυτό το αυστηρότερο όριο του 0,1 % είτε με την χρήση καυσίμου με μέγιστη κατά βάρος περιεκτικότητα σε θείο 0,1% (π.χ. Low Sulphur Marine Gas Oil – «**LSMGO**») που είναι ακριβότερο από το VLSFO είτε με την χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers). Όλα τα υφιστάμενα πλοία της Εταιρείας συμμορφώνονται ουσιωδώς με τις ισχύουσες απαιτήσεις του Παραρτήματος VI της MARPOL, εντούτοις, εάν εγκριθούν νέες ECAs από τον ΙΜΟ ή υιοθετηθούν αυστηρότερα όρια εκπομπών καυσαερίων από αυτόν ή από τα κράτη που επιχειρούν τα πλοία της Εταιρείας, η συμμόρφωση με αυτές τις αλλαγές θα μπορούσε να επιφέρει στην Εταιρεία σημαντικές πρόσθετες κεφαλαιακές δαπάνες, λειτουργικές αλλαγές ή γενικά να αυξήσει το κόστος λειτουργίας της Εταιρείας.

Επιπλέον, το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL θέτει αυστηρά όρια και στην περιεκτικότητα των καυσίμων σε άζωτο (NO_x). Τα πρότυπα βασίζονται σε τρεις βαθμίδες (NOx Tiers) που εξαρτώνται από την ημερομηνία κατασκευής του πλοίου και τη μέγιστη ταχύτητα περιστροφής της μηχανής του: Το Tier I εφαρμόζεται σε πλοία που κατασκευάστηκαν από την 01.01.2000 και μετά, το Tier II εφαρμόζεται παγκοσμίως για πλοία που κατασκευάστηκαν από την 01.01.2011 και μετά, απαιτώντας περαιτέρω μείωση περίπου 20% σε σύγκριση με το Tier I ενώ το Tier III συνιστά το πιο αυστηρό πρότυπο και επιβάλλει μείωση κατά 80% των εκπομπών αζώτου σε σύγκριση με τα επίπεδα του Tier I. Η MARPOL καθιερώνει Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου (NECAs) οι οποίες είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα, η Βόρεια Αμερική, η Καραϊβική Θάλασσα των Η.Π.Α., η Νορβηγική Θάλασσα και η Καναδική Αρκτική. Το Tier III ισχύει για πλοία με ισχύ ντιζελοκινητήρα μεγαλύτερης των 130kW που κατασκευάστηκαν από την 01.01.2016 και μετά, τα οποία εκτελούν πλόες εντός των NECAs της Βόρειας Αμερικής και Καραϊβικής των Η.Π.Α., και από 01.01.2021 και μετά εντός των NECAs της Βαλτικής Θάλασσας και της Βόρειας Θάλασσας. Υπάρχουν προτάσεις ώστε ο ΙΜΟ να συμπεριλάβει σταδιακά και άλλες περιοχές ως NECAs, όπως την Μεσόγειο, την Νορβηγική Θάλασσα, τον Καναδικό Αρκτικό Κύκλο και τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο ΙΜΟ ενδέχεται να επιβάλλει πρόσθετες τεχνικές, λειτουργικές και πιστοποιητικές απαιτήσεις στα πλοία αυξάνοντας το κόστος συμμόρφωσης της Εταιρείας. Όλα τα πλοία της Εταιρείας συμμορφώνονται με προδιαγραφές Tier III, εκτός από ένα πλοίο που συμμορφώνεται με προδιαγραφές Tier II. Τα πλοία με κινητήρες Tier II και, ιδίως, Tier III είναι γενικά πιο εμπορικά ελκυστικά, καθώς συμμορφώνονται με τα αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών. Αυτό ενισχύει την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ναυλωτών, διευκολύνει τη ναύλωσή τους σε αγορές με αυστηρότερες περιβαλλοντικές απαιτήσεις και δύναται να υποστηρίξει τη μακροπρόθεσμη αξία τους.

Το Παράρτημα VI της MARPOL περιλαμβάνει, επίσης, το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) και του διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) από τα πλοία, γνωστό και ως Net Zero Framework (NZF). Το NZF, το οποίο λειτουργεί ως τροποποιημένη πρόταση προσθήκης του Κεφαλαίου 5 στο Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL, προβλέπει ένα παγκόσμιο πρότυπο καυσίμου (fuel intensity standard), που στοχεύει στη μείωση της εκπομπής GHG ανά μονάδα μεταφορικού έργου. Το πλαίσιο αυτό έχει ως στόχο την μακροπρόθεσμη μετάβαση της ναυτιλίας προς μηδενικές εκπομπές (net-zero) έως το 2050, αποσκοπώντας στη μείωση της έντασης άνθρακα και στην προώθηση καθαρών καυσίμων και τεχνολογιών. Το NZF καλύπτει, πλοία χωρητικότητας άνω των 5.000 GT (Gross Tonnage), που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 85% των εκπομπών CO_2 της διεθνούς ναυτιλίας. Τον Απρίλιο του 2025, στην 83η συνεδρία της Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος του IMO (Marine Environment Protection Committee – MEPC), το NZF εγκρίθηκε επί της αρχής. Ωστόσο, κατά την έκτακτη συνεδρία του Οκτωβρίου 2025 (14–17.10), δεν επετεύχθη η απαραίτητη πλειοψηφία για οριστική υιοθέτηση του NZF, καθότι υπερίσχυσε πρόταση για αναβολή της ψηφοφορίας μετά από 12 μήνες (vote to adjourn). Κατά συνέπεια, οι διαβουλεύσεις θα επαναληφθούν έως το τέλος του 2026, ενώ στο μεταξύ τα κράτη μέλη καλούνται να συνεχίσουν την επεξεργασία των κατευθυντήριων οδηγιών (implementation guidelines) του IMO για την τελική μορφή του κανονιστικού πλαισίου. Σε περίπτωση που το NZF τεθεί σε ισχύ, οι πιθανές συνέπειες για τα πλοία/εταιρείες είναι: (α) η υποχρέωση μείωσης του γνωστού ως «fuel intensity», δηλαδή τα πλοία θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές CO_2 ανά μονάδα μεταφορικού έργου σε επίπεδα που θα καθοριστούν με βάση το όριο που θα τεθεί από τον IMO (fuel intensity standard). Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε τεχνικές αναβαθμίσεις, χρήση εναλλακτικών καυσίμων, υιοθέτηση νέων τεχνολογιών (energy efficiency technologies) και (β) πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης. Αντίθετα, τα πλοία που υπεραποδίδουν θα μπορούσαν να έχουν οικονομικό όφελος. Η Εταιρεία παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις του IMO, μέσω και των συνεδριάσεων της MEPC, καθώς και τις εξελίξεις σχετικά με την τελική μορφή και το χρονοδιάγραμμα του IMO Net-Zero Framework (NZF). Παράλληλα, εξετάζονται επενδύσεις σε τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και σε συστήματα παρακολούθησης εκπομπών άνθρακα (carbon monitoring, auditing, reporting), ώστε να εξασφαλιστεί έγκαιρη και αποτελεσματική προσαρμογή της Εταιρείας όταν το πλαίσιο αυτό γίνει δεσμευτικό. Επισημαίνεται ότι η ικανότητα καύσης LNG των Νέων Πλοίων διπλού καυσίμου (dual-fuel) του Ομίλου αναμένεται να συμβάλει στη μείωση της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά μονάδα μεταφορικού έργου, ενισχύοντας τη θέση του Ομίλου σε ενδεχόμενη εφαρμογή του fuel-intensity standard του NZF.

Το Παράρτημα VI της MARPOL ενσωματώνει, επίσης, στα πλαίσια του κανονιστικού πλαισίου του IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου, τον Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης (Energy Efficiency Design Index – EEDI) για τα νέα πλοία, τον Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης Ενεργών πλοίων (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI) για υφιστάμενα πλοία με έτος εφαρμογής και ελέγχου το 2023, και τον Δείκτη Έντασης Άνθρακα (Carbon Intensity Indicator – CII), που βαθμολογεί σε ετήσια βάση την ένταση εκπομπών CO_2 των πλοίων κατηγοριοποιώντας τα σε βαθμίδες A–E. Σε σχέση με τα ως άνω, τα πλοία της Εταιρείας οφείλουν να εφαρμόζουν εγκεκριμένο σχετικό Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης Πλοίου (SEEMP Part III), να τεκμηριώνουν τις ενεργειακές επιδόσεις τους και να υποβάλλουν τα σχετικά δεδομένα στο «IMO Data Collection System/DCS». Η συμμόρφωση με το Παράρτημα VI της MARPOL πιστοποιείται μέσω σχετικού πιστοποιητικού (International Air Pollution Prevention Certificate – IAPP), το οποίο επικαιροποιείται σε ενδιάμεσες και περιοδικές επιθεωρήσεις.

Ο δείκτης EEDI εφαρμόζεται σε όλα τα νέα πλοία που παραδόθηκαν από την 01.01.2013 και έπειτα και καθορίζει ανώτατα όρια εκπομπών CO_2 ανά μονάδα μεταφορικού έργου για κάθε τύπο πλοίου και κατηγορία μεγέθους. Η συμμόρφωση με τον δείκτη EEDI πιστοποιείται μέσω σχετικών πιστοποιητικών (Energy Efficiency Design Index Certificate) που εκδίδονται από τον αρμόδιο φορέα πιστοποίησης του κράτους σημαίας.

Ο δείκτης EEXI εφαρμόστηκε σε όλα τα υφιστάμενα πλοία με παράδοση πριν την 01.01.2023, με στόχο τον περιορισμό των εκπομπών CO_2 μέσω τεχνικών ή λειτουργικών μέτρων βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης. Ο δείκτης EEXI υπολογίζεται με βάση την ισχύ των κύριων κινητήρων, τη μέγιστη ταχύτητα, τον τύπο καυσίμου και τα χαρακτηριστικά πλοίου. Η συμμόρφωση επιβεβαιώνεται μέσω της έκδοσης σχετικών εγγράφων (EEXI

Technical Files) από την αρμόδια αρχή.

Οι ως άνω δείκτες EEDI και EEXI συνδέονται με την υποχρέωση υποβολής δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου στο πλαίσιο του IMO Data Collection System και με την εφαρμογή εγκεκριμένου σχεδίου γνωστό και ως SEEMP Part II. Η πλήρης συμμόρφωση με τους δείκτες EEDI και EEXI περιορίζει τον κίνδυνο επιβολής κυρώσεων, περιορισμών λειτουργίας και πρόσθετων δαπανών για τεχνικές προσαρμογές των πλοίων. Όλα τα πλοία της Εταιρείας διαθέτουν ενεργειακά πιστοποιητικά EEDI ή EEXI Technical File, ανάλογα με την κατηγορία τους, τα οποία έχουν εκδοθεί από αναγνωρισμένες αρχές πιστοποίησης. Η Εταιρεία και η διαχειρίστρια εφαρμόζουν ενημερωμένα σχέδια SEEMP Part II και Part III, που περιλαμβάνουν διαδικασίες παρακολούθησης της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, την καταγραφή κατανάλωσης καυσίμων τους, και τακτική αναφορά στα κράτη σημαίας.

Ο δείκτης CII μετρά την ετήσια πραγματική εκπομπή CO_2 ανά μονάδα μεταφορικού έργου (g CO_2/t·nm) για κάθε πλοίο, και συγκρίνεται με το πρότυπο αναφοράς του ίδιου τύπου πλοίου (baseline). Η συμμόρφωση με τον CII αποσκοπεί στη μείωση της έντασης άνθρακα των πλοίων, στο πλαίσιο των διεθνών στόχων μείωσης των εκπομπών CO_2 της ναυτιλίας, και εντάσσεται στο ευρύτερο ρυθμιστικό πλαίσιο EEXI/EEDI και DCS/SEEMP. Κάθε πλοίο υποχρεούται να υπολογίζει τον CII για κάθε έτος αναφοράς, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματική κατανάλωση καυσίμου του, τη μεταφορική ικανότητά του και την απόσταση που διήνυσε. Ο δείκτης CII αποδίδει στο πλοίο μία βαθμολογία από Α έως Ε, με το «Α» να αντιστοιχεί στην υψηλότερη ενεργειακή απόδοση και το «Ε» στη χαμηλότερη ενεργειακή απόδοση. Πλοία που λαμβάνουν βαθμολογία «D» ή «Ε» πρέπει να εφαρμόσουν διορθωτικό σχέδιο δράσης εντός του SEEMP Part III, όπως προβλέπεται από τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO. Η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις CII μπορεί να συνεπάγεται διοικητικές κυρώσεις από το κράτος σημαίας ή αναστολή έκδοσης πιστοποιητικών πλοίου, περιορισμούς πρόσβασης σε λιμένες, ιδίως σε λιμένες όπου εφαρμόζονται πολιτικές περιβαλλοντικής συμμόρφωσης (Port State Control). Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, τα υποχρεωτικά μέτρα βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης μπορεί να επιφέρουν αύξηση λειτουργικού κόστους ή προσαρμογή δρομολογίων. Όλα τα πλοία της Εταιρείας διαθέτουν αναβαθμισμένα SEEMP Part II και σχετικά σχέδια παρακολούθησης ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Monitoring Plan), τα οποία περιλαμβάνουν διαδικασίες υπολογισμού, καταγραφής και παρακολούθησης του CII. Η Εταιρεία χρησιμοποιεί εξειδικευμένα συστήματα και εφαρμόζει ελέγχους για να διασφαλίζει την ακρίβεια των δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου και μεταφορικού έργου. Το προσωπικό εκπαιδεύεται τακτικά στην διαχείριση των ως άνω δεικτών ενεργειακής απόδοσης, στην εφαρμογή μέτρων βελτίωσης και στην τήρηση των σχετικών κανονιστικών υποχρεώσεων. Με βάση τις τρέχουσες επιδόσεις και τους ισχύοντες συντελεστές μείωσης του IMO, ο Όμιλος εκτιμά ότι ο εν λειτουργία στόλος του προβλέπεται να διατηρηθεί εντός της υψηλότερης βαθμίδας ενεργειακής απόδοσης (βαθμίδα «Α») καθ' όλη την περίοδο έως το 2030, ενώ τα υπό ναυπήγηση πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel) LNG παρέχουν πρόσθετο περιθώριο συμμόρφωσης. Οι ανωτέρω εκτιμήσεις βασίζονται στα διαθέσιμα στοιχεία και στους δημοσιευμένους έως σήμερα συντελεστές μείωσης του IMO, και οι πραγματικές μελλοντικές επιδόσεις ενδέχεται να διαφοροποιηθούν, καθώς εξαρτώνται, μεταξύ άλλων, από την ταχύτητα, τη δρομολόγηση, και τους χρόνους αναμονής των πλοίων.

Παράρτημα V MARPOL: Το Παράρτημα V της MARPOL περιλαμβάνει κανονισμούς με στόχο τον αυστηρό περιορισμό έως και την εξάλειψη της απόρριψης απορριμμάτων στη θάλασσα. Η κύρια αρχή του Παραρτήματος V είναι η καθολική απαγόρευση της απόρριψης κάθε είδους απορριμμάτων στη θάλασσα με πολύ συγκεκριμένες και ελεγχόμενες εξαιρέσεις. Αναλυτικότερα, εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και καλύπτει όλους τους τύπους απορριμμάτων που παράγονται κατά την κανονική λειτουργία του πλοίου, όπως πλαστικά, απορρίμματα τροφίμων (food waste), λειτουργικά & οικιακά απορρίμματα (operational / domestic waste), κατάλοιπα φορτίου (cargo residues) και άλλα απόβλητα, όπως ηλεκτρονικά απόβλητα, μαγειρικά έλαια. Οι απορρίψεις εξαρτώνται από το είδος των αποβλήτων, την επεξεργασία τους (αν έχουν πολτοποιηθεί) και το πού βρίσκεται το πλοίο. Σε ευαίσθητες οικολογικά ή κλειστές θάλασσες ισχύουν πολύ πιο αυστηροί κανόνες μηδενικής απόρριψης. Τα πλοία οφείλουν να διαθέτουν σχέδιο που περιγράφει τις διαδικασίες συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και

απόρριψης αποβλήτων (Garbage Management Plan) ενώ πρέπει να βρίσκονται τοποθετημένες πινακίδες σε εμφανή σημεία των πλοίων για να ενημερώνουν το πλήρωμα σχετικά με το τι απαγορεύεται να απορρίπτεται στη θάλασσα. Το εν λόγω Παράρτημα V απαιτεί από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών που έχουν προσχωρήσει στη σύμβαση να διασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων υποδοχής στα λιμάνια για την παραλαβή των απορριμμάτων των πλοίων. Η διαχειρίστρια δεσμεύεται να συμμορφώνεται πλήρως με τις ισχύουσες διεθνείς και εθνικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων πλοίων. Οι πλοίαρχοι και η διαχειρίστρια εταιρεία είναι υποχρεωμένοι να τηρούν το Garbage Management Plan αλλά και σχετικό αρχείο, γνωστό ως Garbage Record Book. Όλα τα απορρίμματα συλλέγονται και αποθηκεύονται σε κατάλληλες εγκαταστάσεις επί του πλοίου, ανάλογα με τον τύπο τους, ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση. Όλα τα περιστατικά διάθεσης αποβλήτων πρέπει να καταγράφονται στο Garbage Record Book με ακρίβεια ημερομηνίας, ώρας, τύπου και ποσότητας, καθώς και μέσου διάθεσης (π.χ. λιμενικές εγκαταστάσεις, συστήματα επεξεργασίας επί του πλοίου).

Η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος V της MARPOL και τους σχετικούς εθνικούς κανονισμούς μπορεί να συνεπάγεται επιβολή προστίμων και ποινικών κυρώσεων από το κράτος σημαίας ή τις λιμενικές αρχές, περιορισμούς πρόσβασης σε λιμένες, ενδεχόμενη καθυστέρηση δρομολογίων και αύξηση κόστους λειτουργίας.

Όλα τα πλοία της Εταιρείας διαθέτουν εγκεκριμένο Garbage Management Plan, το οποίο ενημερώνεται τακτικά και επαληθεύεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος V της MARPOL. Το προσωπικό των πλοίων εκπαιδεύεται τακτικά για τη σωστή διαχείριση αποβλήτων και τη συμμόρφωση με το Garbage Record Book. Εφαρμόζονται εσωτερικοί έλεγχοι συμμόρφωσης και διαδικασίες αναφοράς προς τη διοίκηση για κάθε περιστατικό απόρριψης αποβλήτων.

Παράρτημα IV MARPOL: Το Παράρτημα IV της MARPOL ρυθμίζει τη διαχείριση και απόρριψη λυμάτων από τα πλοία. Πλοία καθορισμένης χωρητικότητας και επιβατηγά πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν σχετικό πιστοποιητικό (International Sewage Pollution Prevention Certificate – ISPPC), εγκεκριμένο σύστημα επεξεργασίας λυμάτων, δεξαμενή συγκράτησης ή σύνδεση με εγκατάσταση υποδοχής της ξηράς. Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα επιτρέπεται μόνο υπό συγκεκριμένες συνθήκες, σε καθορισμένη απόσταση από την ξηρά και σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές της μονάδας επεξεργασίας. Η Εταιρεία διασφαλίζει τη σωστή λειτουργία και τακτική συντήρηση των εν λόγω συστημάτων, ενώ τακτικές επιθεωρήσεις εγγυώνται τη συμμόρφωση με το Παράρτημα IV περιορίζοντας τον κίνδυνο περιορισμών σε λιμάνια (detentions) και περιβαλλοντικών παραβάσεων.

Παράρτημα III MARPOL: Το Παράρτημα III της MARPOL, καλύπτει την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, ακολουθώντας κατά βάση τις απαιτήσεις του IMDG. Η συμμόρφωση εξασφαλίζεται μέσω της ορθής συσκευασίας, επισήμανσης, τεκμηρίωσης, διαχωρισμού και ασφαλούς στοίβαξης των επικίνδυνων φορτίων, ενώ τα πλοία πρέπει να διατηρούν πλήρη και έγκυρα dangerous goods manifests. Η ακριβής εφαρμογή των κανόνων του Παραρτήματος III είναι απαραίτητη για την αποφυγή περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε περίπτωση ζημίας συσκευασίας, ατυχήματος ή πυρκαγιάς, ενώ οι αρμόδιες αρχές μπορούν να επιβάλουν αυστηρές κυρώσεις όταν εντοπίζονται ανακριβή στοιχεία ή πλημμελής τεκμηρίωση. Η Εταιρεία λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την πρόληψη ρύπανσης σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές.

Παράρτημα II MARPOL: Το Παράρτημα II της MARPOL ρυθμίζει τη διαχείριση των επικίνδυνων υγρών χύδην (Noxious Liquid Substances – NLS), τα οποία κατατάσσονται στις κατηγορίες X, Y και Z, ανάλογα με την επικινδυνότητά τους για το θαλάσσιο περιβάλλον. Τα πλοία που μεταφέρουν τέτοιες ουσίες υποχρεούνται να διαθέτουν σχετικό πιστοποιητικό (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk – NLS Certificate), καθώς και εγκεκριμένο κανονισμό (Procedures and Arrangements (P&A) Manual) το οποίο καθορίζει τις διαδικασίες έκπλυσης δεξαμενών, την απαιτούμενη επεξεργασία καταλοίπων και τις επιτρεπόμενες επιχειρησιακές πρακτικές. Τα πλοία της Εταιρείας δεν εμπίπτουν στις απαιτήσεις του

Παραρτήματος ΙΙ της MARPOL, καθώς η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων αφορά συσκευασμένα φορτία και όχι χύδην.

Παράρτημα Ι MARPOL: Το Παράρτημα Ι της MARPOL αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα τμήματα της MARPOL και ρυθμίζει την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν σε ισχύ σχετικό πιστοποιητικό (International Oil Pollution Prevention Certificate – IOPPC), το οποίο επιβεβαιώνει ότι είναι εγκατεστημένα και λειτουργικά τα απαραίτητα συστήματα (συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου (Oil Discharge Monitoring and Control – ODME), διαχωρισμού ελαίων-νερού (oil-water separators), δεξαμενές καταλοίπων/sludge) σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του ΙΜΟ. Τα πλοία τηρούν ενημερωμένο σχετικό αρχείο (Oil Record Book), διαθέτουν εγκεκριμένο σχέδιο (Oil Pollution Prevention Plan) και το πλήρωμα εκπαιδεύεται συστηματικά για τη σωστή διαχείριση και καταγραφή όλων των πετρελαϊκών ροών επί του πλοίου. Η μη συμμόρφωση μπορεί να οδηγήσει σε αναστολή του IOPPC, πρόστιμα, περιορισμούς σε λιμένες (detentions) και σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες για διορθωτικές ενέργειες.

Όλα τα πλοία της Εταιρείας διαθέτουν εγκατεστημένα και συντηρημένα ODME, διαχωριστές πετρελαίου και δεξαμενές sludge/oil residues σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές. Το πλήρωμα καταγράφει όλες τις ενέργειες διαχείρισης πετρελαίου στο αρχείο Oil Record Book, με ακρίβεια ημερομηνίας, ώρας, ποσότητας και διαδικασίας. Το πλήρωμα εκπαιδεύεται τακτικά σε θέματα πρόληψης ρύπανσης και εφαρμογής. Η Εταιρεία και η διαχειρίστριά της εφαρμόζουν εσωτερικούς ελέγχους για την επαλήθευση συμμόρφωσης.

Η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του IOPPC και του Παραρτήματος Ι της MARPOL μπορεί να συνεπάγεται αναστολή ή ανάκληση του IOPPC με αποτέλεσμα τον περιορισμό πρόσβασης σε διεθνείς λιμένες, πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις από το κράτος σημαίας ή τις εκάστοτε λιμενικές αρχές, περιλαμβανομένων χρηματικών προστίμων και/ή προσωρινής κατάσχεσης πλοίου.

Όλα τα πλοία της Εταιρείας διαθέτουν ενημερωμένο σχέδιο Oil Pollution Prevention Plan, πιστοποιημένα ODME, δεξαμενές sludge/oil residues, και Oil Record Book. Εφαρμόζονται τακτικοί έλεγχοι, επιθεωρήσεις (audits) και εκπαίδευση πληρωμάτων, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τα πρότυπα του Παραρτήματος Ι της MARPOL.

Άλλες διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ: Πέραν της MARPOL, ιδιαίτερη σημασία έχουν επίσης:

(α) Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού των Πλοίων του 2001 (Σύμβαση AFS), η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Σεπτέμβριο του 2008 και ρυθμίζει τη χρήση επιβλαβών συστημάτων αντιρρυπαντικής προστασίας των υφάλων των πλοίων και απαγορεύει ή περιορίζει τη χρήση συγκεκριμένων επιβλαβών ουσιών.

(β) Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων του 2004 (Σύμβαση BWM) η οποία έχει τεθεί σε ισχύ στις 08.09.2017. Η Σύμβαση BWM ορίζει τα πρότυπα για την πρόληψη της μεταφοράς υδρόβιων ειδών μέσω του έρματος στις δεξαμενές και την πρόληψη της μεταφοράς παθογόνων οργανισμών. Τα πλοία της Εταιρείας συμμορφώνονται πλήρως με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο για τη διαχείριση υδάτων στις δεξαμενές έρματος, όπως προβλέπεται από ΙΜΟ μέσω της Σύμβασης BWM, καθώς και από τις εθνικές ρυθμίσεις κρατών σημαίας και λιμένων. Κάθε πλοίο υποχρεούται να διαθέτει Σύστημα Διαχείρισης Έρματος (BWMS) πιστοποιημένο από αναγνωρισμένο φορέα (Approved BWMS), Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (BWMP), το οποίο περιγράφει τις διαδικασίες πλήρωσης, εκκένωσης, επεξεργασίας και παρακολούθησης έρματος, καθώς και σχετικό βιβλίο αρχείου (Ballast Water Record Book), όπου καταγράφονται όλες οι διαδικασίες διαχείρισης, εκκενώσεις και δοκιμές επεξεργασίας. Η μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης BWM ενδέχεται να επιφέρει διοικητικά πρόστιμα από κράτος σημαίας ή λιμενικές αρχές, περιορισμό πρόσβασης σε λιμένες ή καθυστερήσεις στα δρομολόγια, αναστολή ή ανάκληση πιστοποιητικών πλοίου (International Ballast Water Management Certificate), καθώς και κίνδυνο νομικής ευθύνης για περιβαλλοντική ζημία λόγω ακατάλληλης εκκένωσης έρματος. Όλα τα πλοία διαθέτουν επικαιροποιημένα BWMP και Ballast

Water Record Book, που υπόκεινται σε ετήσια επαλήθευση και επιθεώρηση (auditing) από αναγνωρισμένους φορείς πιστοποίησης. Το προσωπικό των πλοίων εκπαιδεύεται στις διαδικασίες πλήρωσης, εκκένωσης και επεξεργασίας έρματος, καθώς και στη σωστή καταγραφή δεδομένων.

(γ) Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες από Ρύπανση από Καύσιμο Πλοίων του 2001 (Σύμβαση Bunkers) η οποία επιβάλλει αυστηρή ευθύνη στους πλοιοκτήτες ανεξαρτήτως υπαιτιότητας εκτός εξαιρετικών περιστάσεων, για ζημίες που προκαλούνται από ρύπανση στα ύδατα δικαιοδοσίας των κρατών τα οποία επιβαρύνονται από απορρίψεις καυσίμων πλοίων. Η Σύμβαση Bunkers απαιτεί, επίσης, οι πλοιοκτήτριες πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 1.000 GT, να διατηρούν ασφάλιση σε συγκεκριμένα ποσά για την κάλυψη της αστικής ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από καύσιμα πλοίων. Όλα τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Εταιρείας συμμορφώνονται με τη Σύμβαση Bunkers.

ISM: Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (Κώδικας ISM) είναι το διεθνές πρότυπο του IMO για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με στόχο την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την αποφυγή της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Ο Κώδικας ISM απαιτεί από τους διαχειριστές πλοίων να αναπτύσσουν και να συντηρούν ένα εκτεταμένο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS), το οποίο περιλαμβάνει την υιοθέτηση πολιτικής για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, καθορίζει οδηγίες και διαδικασίες για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και περιγράφει διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών. Ο Κώδικας ISM απαιτεί από τους διαχειριστές πλοίων να λάβουν, από την αρμόδια αρχή (νηολόγιο) του κράτους σημαίας του πλοίου, ένα Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMC) για κάθε πλοίο που διαχειρίζονται. Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMC) επαληθεύει ότι το πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο SMS του. Η μη συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM μπορεί να οδηγήσει στην ανάκληση της άδειας διαχείρισης ή εκμετάλλευσης των πλοίων, με αποτέλεσμα, αναλόγως, να μειωθεί ή να ανασταλεί η διαθέσιμη ασφαλιστική κάλυψη για τα θιγόμενα πλοία ή να οδηγήσει σε άρνηση πρόσβασης ή σε ακινητοποίηση (detention) σε ορισμένα λιμάνια. Η διαχειρίστρια εφαρμόζει ενιαίο SMS σε όλα τα πλοία, με εγκεκριμένα εγχειρίδια και διαδικασίες σύμφωνα με τον Κώδικα ISM. Τα πλοία διαθέτουν ενημερωμένα σχετικά Πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMC) και η διαχειρίστρια διατηρεί τα απαιτούμενα έγγραφα (Document of Compliance) σε ισχύ και ανανεωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO. Εφαρμόζονται εσωτερικοί έλεγχοι (audits), εκπαιδεύσεις πληρωμάτων και διαδικασίες παρακολούθησης, ώστε να διασφαλίζεται συνεχής συμμόρφωση, πρόληψη ατυχημάτων και προστασία του περιβάλλοντος.

SOLAS και ISPS: Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (Safety of Life at Sea – SOLAS) του 1974 του IMO, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αποτελεί την πιο σημαντική σύμβαση τήρησης κανόνων ασφάλειας για τα εμπορικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Επιπλέον, ο Κώδικας ISPS που θεσπίστηκε από τον IMO συνιστά τον κύριο χάρτη πρόβλεψης μέτρων για την πρόληψη και την αποτροπή παράνομων ενεργειών, όπως δολιοφθορών, τρομοκρατικών ενεργειών και μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία. Η SOLAS περιλαμβάνει κανόνες για: (α) την κατασκευή των πλοίων και την πυρασφάλεια, (β) τις σωστικές λέμβους, τα σωσίβια και τον εξοπλισμό εκκένωσης, (γ) τις ραδιοεπικοινωνίες και την χρήση του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS) το οποίο αποτελεί ένα υποχρεωτικό διεθνές σύστημα αυτοματοποιημένων ραδιοεπικοινωνιών και δορυφορικών δικτύων, (δ) την ασφάλεια ναυσιπλοΐας με την χρήση ραντάρ και του ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) το οποίο είναι ένα εξελιγμένο ηλεκτρονικό σύστημα ναυσιπλοΐας που συνδυάζει πληροφορίες θέσης από συστήματα όπως το παγκόσμιο σύστημα εντοπισμού θέσης (GPS), ραντάρ και άλλα ναυτιλιακά όργανα απεικονίζοντας συγχρόνως την ακριβή πορεία του πλοίου σε πραγματικό χρόνο, (ε) την μεταφορά εμπορευμάτων και την εφαρμογή του κανόνα της Επαληθευμένης Μεικτής Μάζας (Verified Gross Mass – VGM) η τήρηση του οποίου επιβάλλει στον φορτωτή (shipper) να επαληθεύει το ακριβές βάρος των υπό μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων πριν αυτά φορτωθούν στο πλοίο προστατεύοντας την σταθερότητά του και αποτρέποντας την ανατροπή του λόγω υπέρβαρου και λανθασμένου στοιβάγματος των εμπορευμάτων ή/και την κατάρρευση των στοιβαγμένων εμπορευμάτων ή/και την απώλεια τους στην θάλασσα, (στ) την ασφαλή μεταφορά

επικίνδυνων εμπορευμάτων με την ενσωμάτωση του Κώδικα IMDG, (ζ) την ασφαλή διαχείριση των πλοίων μέσω της ενσωμάτωσης του Κώδικα ISM. Επιπλέον, ο Κώδικας ISPS που θεσπίστηκε από τον IMO συνιστά τον κύριο μηχανισμό πρόβλεψης μέτρων για την πρόληψη και την αποτροπή παράνομων ενεργειών, όπως δολιοφθορών, τρομοκρατικών ενεργειών και μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία. Η συμμόρφωση με την SOLAS και τον Κώδικα ISPS στα πλοία είναι υποχρεωτική και βεβαιώνεται μέσω αυστηρών επιθεωρήσεων και ελέγχων τεκμηρίωσης από τις αρχές κράτους σημαίας (Flag States) ή αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας (Recognized Security Organizations – RSOs), οι οποίοι εκδίδουν τα σχετικά διεθνή πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Τυχόν παραβίαση της SOLAS και του Κώδικα ISPS επιφέρει σοβαρές κυρώσεις. Η Εταιρεία εφαρμόζει την SOLAS, τον Κώδικα ISPS και εν γένει τα μέτρα ασφαλείας που απαιτούνται από τον IMO ενώ ταυτόχρονα έχουν εγκριθεί και είναι εν ισχύι τα πιστοποιητικά ασφάλειας και τα σχέδια ISPS όλων των πλοίων της Εταιρείας, ενώ μεριμνά για την περιοδική ανανέωσή τους όπως και όταν προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία. Η SOLAS επικαιροποιείται περιοδικά από τον IMO, γεγονός που ενδέχεται να επιβάλλει πρόσθετες τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις στα πλοία (συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων πιστοποίησης), αυξάνοντας το κόστος συμμόρφωσης της Εταιρείας.

STCW: Η Διεθνής Σύμβαση για την Πιστοποίηση και τα Προσόντα των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) αποτελεί βασικό διεθνές κανονιστικό πλαίσιο του IMO και καθορίζει το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσης και πιστοποίησης όλων των ναυτικών (ανεξαρτήτως βαθμού και θέσης) εμπορικών πλοίων και εφαρμόζεται υποχρεωτικά, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου, σε κάθε πλοίο που προσεγγίζει λιμένες των κρατών μελών της διεθνούς σύμβασης (βλέπε και Ενότητα 17.6 «Διεθνείς Απαιτήσεις» σχετικά με τους ναυτικούς). Η Εταιρεία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να συμμορφώνεται με το ως άνω κανονιστικό πλαίσιο.

Κυβερνοασφάλεια και Προστασία Συστημάτων επί των Πλοίων: Η κυβερνοασφάλεια στη ναυτιλία έχει ενταχθεί στο διεθνές κανονιστικό πλαίσιο μέσω των σχετικών εγκυκλίων και αποφάσεων του IMO, το οποίο απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να ενσωματώνουν την αξιολόγηση και διαχείριση κυβερνοκινδύνων στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System – ISM Code). Ο εν λόγω κανόνας καλύπτει τόσο την ασφάλεια των λειτουργικών και πλοηγικών συστημάτων επί του πλοίου (OT) όσο και την ασφάλεια των πληροφοριακών υποδομών και επικοινωνιών (IT), συμπεριλαμβανομένων των δίαυλων απομακρυσμένης πρόσβασης και υποστήριξης, επικοινωνιακών συστημάτων, του ECDIS, του Αυτόματου Συστήματος Αναγνώρισης (Automatic Identification System – AIS) και άλλων κρίσιμων συστημάτων πλοήγησης. Η διαχειρίστρια έχει ενσωματώσει διαδικασίες αξιολόγησης και μετριασμού κινδύνων κυβερνοασφάλειας στο SMS, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης απειλών, των μέτρων ελέγχου πρόσβασης, της διαχείρισης ενημερώσεων λογισμικού, των διαδικασιών αντιμετώπισης περιστατικών (incident response) και των σχετικών εκπαιδεύσεων πληρωμάτων.

Σύμβαση CSC: Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων του 1972 (Σύμβαση CSC), η οποία υιοθετήθηκε από τον IMO σε συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη, αποτελεί το θεμελιώδες κανονιστικό πλαίσιο για την κατασκευαστική ασφάλεια, τη δοκιμή, την έγκριση και τη συντήρηση των εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές. Κάθε εμπορευματοκιβώτιο οφείλει να φέρει σε ισχύ πινακίδα ασφαλείας (Safety Approval Plate/CSC Plate), η οποία πιστοποιεί τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις αντοχής, στοιβασίας και κατασκευής που προβλέπει η Σύμβαση CSC. Η διατήρηση της εγκυρότητας της πιστοποίησης προϋποθέτει περιοδική επιθεώρηση του εμπορευματοκιβωτίου, είτε μέσω του Περιοδικού Σχήματος Επιθεώρησης (Periodic Examination Scheme – PES), το οποίο απαιτεί την πρώτη εξέταση εντός πέντε (5) ετών από την κατασκευή και εν συνεχεία επανεξετάσεις σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους τριάντα (30) μήνες, είτε μέσω Εγκεκριμένου Προγράμματος Συνεχούς Εξέτασης (Approved Continuous Examination Programme – ACEP). Η έλλειψη έγκυρης πιστοποίησης CSC καθιστά το εμπορευματοκιβώτιο ακατάλληλο για διεθνή μεταφορά και μπορεί να οδηγήσει σε άρνηση φόρτωσης, επιβολή προστίμων ή κατακράτηση από τις λιμενικές αρχές. Η Εταιρεία διασφαλίζει ότι το σύνολο των εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιεί ή διαχειρίζεται διαθέτει έγκυρη πιστοποίηση CSC και υπόκειται σε τακτικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης CSC.

Απαιτήσεις των Η.Π.Α.

Oil Pollution Act 1990 (OPA 90): Ο ομοσπονδιακός νόμος των Η.Π.Α. Oil Pollution Act 1990 (OPA 90), θεσπίστηκε με σκοπό την πρόληψη, αντιμετώπιση και αποκατάσταση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο στα ύδατα δικαιοδοσίας των Η.Π.Α. (συμπεριλαμβανομένης της αιγιαλίτιδας ζώνης και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης διακοσίων (200) ναυτικών μιλίων) από τα πλοία που επιχειρούν σε αυτές τις περιοχές δικαιοδοσίας, επηρεάζοντας πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων. Παρότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο, οι διατάξεις του OPA 90 εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά τη μεταφορά και χρήση καυσίμων πλοίων (bunker fuel) και λιπαντικών στον βαθμό που αυτά εμπίπτουν στην έννοια του «πετρελαίου» με βάση τη σχετική διάταξη του OPA 90. Δεδομένου ότι τα πλοία του Ομίλου χρησιμοποιούν πετρελαϊκά καύσιμα, υπάγονται στις σχετικές διατάξεις του OPA 90.

Ειδικότερα, ο OPA 90 καθιερώνει την αντικειμενική ευθύνη από κοινού και εις ολόκληρον του/-ων υπεύθυνου/-ων μέρους/-ών, δηλαδή πλοιοκτητών, διαχειριστών και ναυλωτών γυμνού πλοίου (εκτός εάν η διαρροή πετρελαϊκών καυσίμων προκύπτει αποκλειστικά από ανωτέρα βία / θεομηνία (act of God), πολεμική ενέργεια (act of war) ή πράξη ή παράλειψη τρίτου μη συνδεόμενου μέρους) για τις δαπάνες απορρύπανσης και τις αποζημιώσεις που προκύπτουν από περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο και για άλλες ζημίες, όπως ενδεικτικά ζημίες στους φυσικούς πόρους και την αποτίμησή τους, ζημίες σε κινητά και ακίνητα, καθαρή απώλεια φόρων, δικαιωμάτων, ενοικίων, τελών και άλλων απολεσθέντων εσόδων, απώλεια κερδών ή απομείωση της παραγωγικής ικανότητας λόγω ζημιών σε περιουσιακά στοιχεία ή φυσικούς πόρους, το καθαρό κόστος δημόσιων υπηρεσιών που απαιτούνται για την αντιμετώπιση του περιστατικού, όπως η προστασία από πυρκαγιά, διαχείριση των κινδύνων για την ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία και η απώλεια της χρήσης των φυσικών πόρων διαβίωσης. Ο OPA 90 καθορίζει επίσης τα αντίστοιχα όρια ευθύνης και τις περιπτώσεις άρσης αυτών ενώ δεν αποκλείει το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει άλλων εφαρμοστέων νόμων.

Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων υποχρεούνται να αποδεικνύουν επαρκή οικονομική ευθύνη για την κάλυψη πιθανών απαιτήσεων αποζημίωσης, διαθέτοντας έγκυρο Πιστοποιητικό Οικονομικής Ευθύνης (Certificate of Financial Responsibility – COFR), το οποίο εκδίδεται από την Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (USCG) μέσω της σχετικής υπηρεσίας (National Pollution Funds Center – NPFC). Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers vessels), ανεξάρτητα από το γεγονός ότι δεν μεταφέρουν πετρέλαιο ως εμπορικό φορτίο. Συγκεκριμένα, όλοι οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 300 GT υποχρεούνται να διαθέτουν και να διατηρούν αποδεικτικά στοιχεία της οικονομικής τους ευθύνης έναντι της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) για την κάλυψη των πιθανών υποχρεώσεών τους βάσει του OPA 90 (καθώς και του CERCLA, όπως αναφέρεται κατωτέρω). Η οικονομική αυτή επάρκεια μπορεί να αποδεικνύεται με την προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων ασφαλιστικής κάλυψης, σύμβασης εγγύησης, εγγυητικής επιστολής ή μέσω καθεστώτος αυτασφάλισης. Στην περίπτωση στόλου πλοίων, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής υποχρεούται να αποδεικνύει οικονομική επάρκεια σε ποσό ικανό για την κάλυψη του πλοίου του στόλου που συνεπάγεται τη μέγιστη δυνητική ευθύνη κατά τον OPA 90 και τον CERCLA. Στο πλαίσιο της αυτασφάλισης, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής οφείλει να διαθέτει καθαρό ενεργητικό και κεφάλαιο κίνησης, υπολογιζόμενα βάσει περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται στις Η.Π.Α. έναντι υποχρεώσεων που υφίστανται οπουδήποτε στον κόσμο, τα οποία υπερβαίνουν το απαιτούμενο ποσό οικονομικής τους ευθύνης. Οι κανονισμοί της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) σχετικά με τα πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης προβλέπουν ότι οι δικαιούχοι σχετικών αξιώσεων αποζημίωσης μπορούν να ασκήσουν αγωγή απευθείας κατά του προσώπου που παρέχει την ασφάλιση ή την εγγύηση και βάσει της οποίας εκδόθηκε το σχετικό πιστοποιητικό COFR. Σε περίπτωση άμεσης αγωγής κατά του ασφαλιστή ή εγγυητή, αυτός δεν δύναται να προβάλλει ενστάσεις που απορρέουν από συμβατικούς όρους έναντι του υπεύθυνου μέρους και περιορίζεται στις ενστάσεις που θα μπορούσε να προβάλει το ίδιο το υπεύθυνο μέρος, καθώς και στην ένσταση ότι το περιστατικό προκλήθηκε από εκούσιο παράπτωμα του υπεύθυνου μέρους. Ορισμένοι οργανισμοί, συμπεριλαμβανομένων των κυριότερων αλληλοασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs), οι οποίες πριν από τη θέσπιση του OPA 90 παρείχαν συνήθως

πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης βάσει της τότε ισχύουσας νομοθεσίας, αρνήθηκαν να παράσχουν αποδεικτικά στοιχεία ασφαλιστικής κάλυψης στις περιπτώσεις όπου θα μπορούσαν να εναχθούν απευθείας ή στις περιπτώσεις που θα υποχρεώνονταν να παραιτηθούν από ορισμένα δικαιώματα υπεράσπισής τους.

Οι κανονισμοί της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) προσδιορίζουν την αστική ευθύνη βάσει του OPA 90, για πλοία που δεν είναι δεξαμενόπλοια, στο μεγαλύτερο ποσό μεταξύ των US$ 1.300 ανά μονάδα ολικής χωρητικότητας (GT) ή των US$ 1,1 εκατ. ανά περιστατικό. Τα ανωτέρω ποσά υπόκεινται σε περιοδικές αναπροσαρμογές από τις αρμόδιες αμερικανικές αρχές, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές του πληθωρισμού και του δείκτη τιμών καταναλωτή (Consumer Price Index – CPI). Τα ανωτέρω όρια ευθύνης δεν εφαρμόζονται όταν το περιστατικό προκλήθηκε από παραβίαση των εφαρμοστέων κανόνων ασφαλείας των Η.Π.Α., από αστοχίες στην κατασκευή ή τη λειτουργία του πλοίου ή από βαρεία αμέλεια ή δόλια συμπεριφορά του υπεύθυνου μέρους, καθώς και όταν το υπεύθυνο μέρος παραλείπει ή αρνείται να αναφέρει το περιστατικό ή να συνεργαστεί στις ενέργειες απομάκρυνσης της ρύπανσης.

Ο OPA 90 επιτρέπει επίσης στις επιμέρους πολιτείες των Η.Π.Α. να θεσπίζουν ιδιαίτερα καθεστώτα ευθύνης για περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο που λαμβάνουν χώρα εντός των ορίων δικαιοδοσίας τους. Ορισμένες πολιτείες έχουν θεσπίσει νομοθεσία που προβλέπει απεριόριστη αστική ευθύνη για πετρελαϊκή ρύπανση. Η Εταιρεία λαμβάνει μέτρα ώστε να συμμορφώνεται με όλους τους σχετικούς ισχύοντες ομοσπονδιακούς και πολιτειακούς κανονισμούς στις περιοχές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα πλοία της.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία διατηρεί, για καθένα από τα πλοία της, ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης για την περίπτωση ρύπανσης πετρελαίου ύψους US$ 1,0 δισ. ανά πλοίο και ανά περιστατικό. Επιπλέον, διατηρεί ασφάλεια, η οποία καλύπτει ζημίες κύτους και μηχανών (hull and machinery), καθώς και ασφάλιση αστικής ευθύνης για την κάλυψη των κινδύνων από πυρκαγιά και έκρηξη (fire and explosion). Παρότι η Εταιρεία θεωρεί ότι το είδος και το ύψος των ασφαλιστικών καλύψεων είναι επαρκή, δεν παρέχεται εγγύηση ότι οποιαδήποτε απαίτηση σε περίπτωση ενεργοποίησης ασφαλιστικού κινδύνου μπορεί να καλυφθεί ή ότι η Εταιρεία θα συνεχίσει στο μέλλον να καταβάλλει ασφάλιστρα με τις παρούσες τιμολογήσεις.

Επιπλέον, βάσει του OPA 90 και των Κανονισμών της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) (33 CFR ενότητα 155, υποενότητα J), τα πλοία που δεν είναι δεξαμενόπλοια και έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 400 GT υποχρεούνται να καταρτίζουν και να διατηρούν εγκεκριμένα Σχέδια Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης από Πετρέλαιο για Πλοία που δεν είναι Δεξαμενόπλοια (Non-Tank Vessel Response Plans – NTVRPs). Περαιτέρω, υποχρεούνται να έχουν εξασφαλίσει, μέσω σύμβασης ή άλλου εγκεκριμένου μέσου, τη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων παρόχων και πόρων αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων του πλοίου. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, διαδικασίες αναφοράς περιστατικών, μέτρα περιορισμού και αντιμετώπισης της ρύπανσης και μηχανισμούς συντονισμού με τις αρμόδιες αμερικανικές αρχές. Στον βαθμό που απαιτείται από την εφαρμοστέα νομοθεσία, καθένα από τα πλοία της Εταιρείας διαθέτει εγκεκριμένο σχέδιο αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης.

Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act (CERCLA): Ο αμερικανικός νόμος CERCLA θεσπίζει το ομοσπονδιακό πλαίσιο για την πρόληψη, αντιμετώπιση και αποκατάσταση περιστατικών που αφορούν την έκλυση σε ξηρά ή θάλασσα επικίνδυνων ουσιών (εκτός του πετρελαίου ή παραγώγων αυτού) από τα πλοία. Οι διατάξεις του CERCLA παρότι δεν αποτελούν ειδικό καθεστώς αποκλειστικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container vessels), εφαρμόζονται και για αυτά στον βαθμό που επί αυτών υπάρχουν ή μεταφέρονται επικίνδυνες ουσίες (hazardous substances), και όπως αυτές ορίζονται στην εν λόγω νομοθεσία. Ο CERCLA προβλέπει την αστική ευθύνη των υπεύθυνων μερών για το κόστος απορρύπανσης, αποκατάστασης και τις περιβαλλοντικές ζημίες, ενώ επιβάλλονται υποχρεώσεις άμεσης γνωστοποίησης στις αρμόδιες αρχές σε περίπτωση έκλυσης επικίνδυνων ουσιών. Ο CERCLA επιβάλλει εις ολόκληρον ευθύνη, ανεξάρτητα από τη φύση του σφάλματος, στον πλοιοκτήτη ή το διαχειριστή ενός πλοίου, οχήματος ή εγκατάστασης από την οποία έγινε η διαρροή, μαζί με άλλα προσδιοριζόμενα μέρη. Τα έξοδα που επιβάλλονται στο πλαίσιο του CERCLA,

περιλαμβάνουν έξοδα καθαρισμού και απομάκρυνσης, ζημίες σε φυσικούς πόρους και δαπάνες κρατικής εποπτείας. Η αποζημίωση αστικής ευθύνης, στο πλαίσιο του CERCLA, περιορίζεται στο μεγαλύτερο ποσό μεταξύ των US$ 300 ανά μονάδα ολικής χωρητικότητας (GT) ή των US$ 5,0 εκατ. για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες, είτε ως φορτίο, είτε ως κατάλοιπα ή των US$ 0,5 εκατ. για οποιοδήποτε άλλο πλοίο, ανά διαρροή ή περιστατικό που σχετίζεται με διαρροή επικίνδυνων ουσιών. Αυτά τα όρια αποζημίωσης αστικής ευθύνης δεν ισχύουν εάν το περιστατικό προκαλείται από βαρεία αμέλεια, δόλο ή παραβίαση ορισμένων κανονισμών, οπότε και η αποζημίωση αστικής ευθύνης δεν περιορίζεται. Η εφαρμογή του CERCLA αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container vessels) λόγω της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια σύμφωνα με τον Κώδικα IMDG που θεσπίστηκε από τον IMO.

Clean Water Act (CWA): Ο Ομοσπονδιακός Νόμος των Η.Π.Α. για την Καθαρότητα του Υδάτινου Περιβάλλοντος (CWA), αποτελεί το βασικό νομοθετικό πλαίσιο των Η.Π.Α. για τον έλεγχο των απορρίψεων ρύπων σε πλεύσιμα ύδατα των Η.Π.Α. και επιβάλλει ευθύνη, υπό μορφή κυρώσεων, για τυχόν μη επιτρεπόμενες απορρίψεις. Επίσης, επιβάλλει σημαντική ευθύνη για τα έξοδα απομάκρυνσης, αποκατάστασης και ζημιών, συμπληρώνοντας τα διορθωτικά μέσα που προβλέπουν ο OPA 90 και ο CERCLA, όπως αυτά αναφέρθηκαν ανωτέρω. Η Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος των Η.Π.Α. (EPA) ρυθμίζει την απόρριψη του θαλασσίου έρματος και άλλων ουσιών στο πλαίσιο του CWA. Οι κανονισμοί EPA απαιτούν πλοία μήκους εβδομήντα εννέα (79) ποδών ή μεγαλύτερα (πλην των εμπορικών αλιευτικών σκαφών) να αποκτήσουν κάλυψη βάσει της Γενικής Άδειας Πλοίου (VGP) της EPA, η οποία επιτρέπει την απόρριψη του θαλασσίου έρματος και άλλων εκροών που σχετίζονται με τη λειτουργία των πλοίων, σε χωρικά ύδατα τριών μιλίων ή σε ύδατα της ενδοχώρας των Η.Π.Α. Η VGP απαιτεί από τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές των πλοίων να συμμορφώνονται με μια σειρά από βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, αναφορών και λοιπών απαιτήσεων για έναν αριθμό περιστασιακών εκροών. Πιο συγκεκριμένα, επιβάλλει απαιτήσεις σχετικά με τις απορρίψεις που είναι παρεπόμενες της κανονικής λειτουργίας των πλοίων (discharges incidental to the normal operation of vessels). Οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται πλήρως στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container vessels) και αφορούν, μεταξύ άλλων: τη διαχείριση και επεξεργασία των υδάτων έρματος (ballast water management and treatment), τον έλεγχο λειτουργικών απορρίψεων (incidental discharges), τη χρήση περιβαλλοντικά αποδεκτών λιπαντικών (environmentally acceptable lubricants) σε συστήματα όπου υπάρχει πιθανότητα διαρροής στο θαλάσσιο περιβάλλον, την τήρηση πιο αυστηρών ορίων καταλοίπων για τις διεπαφές πετρελαίου με θαλασσινό νερό και των εκρεόντων από τις συσκευές καθαρισμού των καυσαερίων. Το VGP τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 2013.

Ο Νόμος για τις Παρεπόμενες Απορρίψεις Πλοίων (VIDA), που εγκρίθηκε στις 04.12.2018, απαιτεί από την EPA και την Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (USCG) να αναπτύξει νέα πρότυπα επιδόσεων και κανονισμούς εφαρμογής και να επεκτείνει τις διατάξεις VGP του 2013 έως ότου οι νέοι κανονισμοί είναι οριστικοί και εκτελεστοί. Ο VIDA προβλέπει σταδιακή αντικατάσταση του πλαισίου VGP. Στις 02.12.2016, το Κέντρο Θαλάσσιας Ασφάλειας των Η.Π.Α. ανακοίνωσε την έγκριση του πρώτου Συστήματος Διαχείρισης Θαλασσινού Έρματος (BWMS) με βάση τα κριτήρια της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG). Βάσει της τρέχουσας διαθεσιμότητας των BWMS, τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες των Η.Π.Α. απαιτείται να έχουν, μετά την 01.01.2016, τέτοια συστήματα εγκατεστημένα μετά τον πρώτο τακτικό δεξαμενισμό. Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων επιτρέπεται εναλλακτικά να πληρούν το πρότυπο εναλλαγής θαλασσίου έρματος χωρίς τη χρήση BWMS ή να ζητήσουν κατά περίπτωση αιτιολογημένη παράταση της ημερομηνίας συμμόρφωσης. Η Εταιρεία συμμορφώνεται με την πιο πρόσφατη έκδοση του VGP για όλα τα πλοία του που επιχειρούν στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. ή έχουν λάβει άδεια από την Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (USCG) να πραγματοποιούν πράξεις εναλλαγής θαλασσίου έρματος στα ύδατα των Η.Π.Α. για μέγιστο διάστημα πέντε (5) ετών από την ημερομηνία συμμόρφωσης για κάθε πλοίο. Η Εταιρεία δεν θεωρεί ότι οποιοδήποτε κόστος που σχετίζεται με την συμμόρφωση των απαιτήσεων του VGP θα είναι σημαντικό.

Οι κανονισμοί της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG), που υιοθετήθηκαν βάσει του Εθνικού Νόμου των Η.Π.Α. περί των Χωροκατακτητικών Ειδών (NISA) του 1996, επιβάλλουν, επίσης, υποχρεωτικές πρακτικές διαχείρισης του

θαλασσίου έρματος για όλα τα πλοία εξοπλισμένα με δεξαμενές έρματος που εισέρχονται ή επιχειρούν στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. Οι τροποποιήσεις αυτών των κανονισμών, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ τον Ιούνιο του 2012, καθόρισαν τα μέγιστα αποδεκτά όρια απόρριψης για διάφορα μη γηγενή είδη ή/και απαιτήσεις ουσιαστικής επεξεργασίας του θαλασσίου έρματος. Τα πρότυπα των εν λόγω κανονισμών της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης BWM. Αρκετές πολιτείες, συμπεριλαμβανομένου του Μίσιγκαν και της Καλιφόρνια, έχουν θεσπίσει νομοθεσία ή κανονισμούς σχετικά με την αδειοδότηση και τη διαχείριση των απορρίψεων θαλασσίου έρματος. Η Καλιφόρνια έχει επεκτείνει το πρόγραμμα διαχείρισης θαλασσίου έρματος στη θεσμοθέτηση κανόνων για τους οργανισμούς που προσκολλώνται στο κύτος του πλοίου και έχει υιοθετήσει κανόνες για τον περιορισμό του αριθμού των οργανισμών που εμπεριέχονται στις ποσότητες θαλασσίου έρματος προς απόρριψη.

CISADA και σχετική νομοθεσία: Το 2010, θεσπίστηκε στις Η.Π.Α. ο Νόμος περί Συνολικών Κυρώσεων, Λογοκρισίας και Από-επένδυσης κατά του Ιράν (ο «**Νόμος CISADA**»), ο οποίος διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής του προγενέστερου Νόμου περί Κυρώσεων κατά του Ιράν, συμπεριλαμβάνοντας και μη-αμερικανικές επιχειρήσεις, όπως η Εταιρεία. Ο Νόμος CISADA εισήγαγε περιορισμούς στις επιχειρηματικές και εμπορικές δραστηριότητες φυσικών και νομικών προσώπων με το Ιράν, στο βαθμό που οι εν λόγω δραστηριότητες σχετίζονται με την επένδυση, προμήθεια ή εξαγωγή πετρελαίου ή προϊόντων αυτού. Το 2012, ο (τότε) Πρόεδρος των Η.Π.Α. Μπαράκ Ομπάμα, υπέγραψε το Εκτελεστικό Διάταγμα υπ' αριθμόν 13608, το οποίο απαγορεύει την παραβίαση, απόπειρα παραβίασης ή πρόκληση παραβίασης από αλλοδαπά πρόσωπα των ισχυουσών κυρώσεων κατά του Ιράν, καθώς και την υποβοήθηση αθέμιτων συναλλαγών στο όνομα και για λογαριασμό οποιουδήποτε προσώπου, το οποίο υπόκειται σε κυρώσεις επιβληθείσες από τις Η.Π.Α. Περαιτέρω, ο Υπουργός Οικονομικών των Η.Π.Α. δύναται να απαγορεύσει οποιαδήποτε συναλλαγή, συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων στην κεφαλαιαγορά των Η.Π.Α., στην οποία εμπλέκεται οποιοδήποτε πρόσωπο που διαπιστώνεται ότι έχει παραβιάσει το Εκτελεστικό Διάταγμα υπ' αριθμόν 13608. Επιπλέον, το 2012 θεσπίστηκε ο Νόμος περί Μείωσης της Απειλής του Ιράν και περί των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στη Συρία του 2012 (ο «**Νόμος ITRA**»), ο οποίος επέβαλε νέες κυρώσεις και ενίσχυσε τις ήδη υπάρχουσες. Μεταξύ άλλων, ο Νόμος ITRA ενίσχυσε τις κυρώσεις που αφορούν την παροχή αγαθών, υπηρεσιών, υποδομών ή τεχνολογίας στη βιομηχανία πετρελαιοειδών και πετροχημικών του Ιράν. Ο Νόμος ITRA προβλέπει, επίσης, την υποχρέωση του Προέδρου των Η.Π.Α. να επιβάλει πέντε (5) ή περισσότερες κυρώσεις από το Τμήμα 6(α) του Νόμου περί Κυρώσεων κατά του Ιράν, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, σε πρόσωπο το οποίο ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. προσδιορίζει πως αποτελεί τον πραγματικό δικαιούχο (controlling beneficial owner) ή το οποίο κατέχει, εκμεταλλεύεται, ελέγχει ή ασφαλίζει πλοίο που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά αργού πετρελαίου από το Ιράν σε άλλο κράτος, και εφόσον (i) το εν λόγω πρόσωπο γνώριζε ότι το πλοίο χρησιμοποιήθηκε για το σκοπό αυτό, αν πρόκειται για τον πραγματικό δικαιούχο ή (ii) το εν λόγω πρόσωπο γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι το πλοίο χρησιμοποιήθηκε για το σκοπό αυτό, αν πρόκειται περί προσώπου το οποίο κατέχει, λειτουργεί, ελέγχει ή ασφαλίζει το πλοίο. Πρόσωπο το οποίο προσδιορίζεται ως εμπίπτον στα ανωτέρω ενδέχεται να υποστεί σειρά κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένου του αποκλεισμού από την κεφαλαιαγορά των Η.Π.Α. και τη διενέργεια χρηματοοικονομικών συναλλαγών που υπάγονται στη νομοθεσία των Η.Π.Α., καθώς και του αποκλεισμού των πλοίων του εν λόγω προσώπου από λιμένες των Η.Π.Α. για διάστημα έως δύο (2) έτη. Ο Νόμος ITRA προβλέπει, περαιτέρω, ότι κάθε εκδότης κινητών αξιών, που αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε οργανωμένη αγορά των Η.Π.Α., οφείλει να αναφέρει στις ετήσιες και τριμηνιαίες εκθέσεις που υποβάλλονται στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των Η.Π.Α. (SEC), μετά την 06.02.2013, κατά πόσον ο ίδιος ή οποιαδήποτε συνδεδεμένη εταιρεία έχει εν γνώσει του/της εμπλακεί σε δραστηριότητες που υπόκεινται σε κυρώσεις σχετικά με το Ιράν κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος στο οποίο αφορά η έκθεση. Τέλος, τον Ιανουάριο του 2013, υιοθετήθηκε από τις Η.Π.Α. ο Νόμος περί Ελευθερίας στο Ιράν και περί Καταπολέμησης της Διάδοσης Όπλων Μαζικής Καταστροφής του 2012 (ο «**Νόμος IFCA**»), ο οποίος διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των κυρώσεων των Η.Π.Α. σε κάθε οντότητα που δραστηριοποιείται στον τομέα της ενέργειας, ναυτιλίας, ναυπηγικής βιομηχανίας και διαχείρισης λιμένων στο Ιράν και επιβάλλει κυρώσεις εις βάρος κάθε προσώπου το οποίο υποβοηθά ή με άλλο τρόπο παρέχει εν γνώσει του σημαντική οικονομική, υλική ή άλλη

υποστήριξη στις ανωτέρω οντότητες.

Οι Η.Π.Α. ενδέχεται επιπλέον να άρουν τυχόν ήδη επιβληθείσες κυρώσεις. Στις 16.01.2016, ανέστειλαν ορισμένες κυρώσεις κατά του Ιράν που αφορούν τις μη-αμερικανικές επιχειρήσεις, σε συνέχεια του Κοινού Ολοκληρωμένου Προγράμματος Δράσης (Joint Comprehensive Plan of Action – JCPOA) σχετικά με τα πυρηνικά του Ιράν που συμφωνήθηκε μεταξύ του Ιράν, της Κίνας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ρωσίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, των Η.Π.Α. και της Ε.Ε. Προς υλοποίηση των αλλαγών, οι Η.Π.Α. προέβησαν σε άρση, από την 16.01.2016, της εφαρμογής σε μη-αμερικανικές εταιρείες πολλών από τις κυρώσεις που αφορούν στον τομέα ενέργειας και πετροχημικών του Ιράν, οι οποίες αναφέρονται ανωτέρω, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων διατάξεων του Νόμου CISADA, του Νόμου ITRA και του Νόμου IFCA. Ωστόσο, τον Μάιο του 2018, η κυβέρνηση των Η.Π.Α. ανακοίνωσε την απόσυρση των Η.Π.Α. από το Κοινό Ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης (JCPOA) και σχεδόν όλες οι κυρώσεις των Η.Π.Α. που αναιρέθηκαν τον Ιανουάριο του 2016 επαναφέρθηκαν τον Αύγουστο και τον Νοέμβριο του 2018 αντίστοιχα. Επιπλέον, τον Μάιο του 2019 επιβλήθηκαν κυρώσεις στους τομείς του σιδήρου, του χάλυβα, του αλουμινίου και του χαλκού του Ιράν, συμπεριλαμβανομένων κυρώσεων σε σχέση με σημαντικές συναλλαγές σχετικές με την πώληση, προμήθεια ή μεταφορά στο Ιράν αγαθών ή υπηρεσιών σε αυτούς τους τομείς.

Περαιτέρω, στις 28.08.2025, η Γαλλία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο (η «**Ε3**») γνωστοποίησαν στο Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ότι το Ιράν βρισκόταν σε ουσιώδη μη συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις του βάσει του Κοινού Ολοκληρωμένου Σχεδίου Δράσης (JCPOA), ενεργοποιώντας τον μηχανισμό αυτόματης επαναφοράς κυρώσεων (snapback) που προβλέπεται στην Απόφαση 2231 (2015) του Συμβουλίου Ασφαλείας. Ελλείψει απόφασης του Συμβουλίου Ασφαλείας για την παράταση της άρσης των κυρώσεων εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας τριάντα (30) ημερών, οι κυρώσεις των Ηνωμένων Εθνών που είχαν ανασταλεί από το 2015 επανήλθαν σε ισχύ στις 27.09.2025. Ακολούθως, στις 29.09.2025, η Ευρωπαϊκή Ένωση επανέφερε τα αντίστοιχα αυτόνομα μέτρα της, συμπεριλαμβανομένης της δέσμευσης περιουσιακών στοιχείων της Κεντρικής Τράπεζας του Ιράν και μεγάλων ιρανικών τραπεζών, καθώς και περιορισμών σχετικά με πλοία που μεταφέρουν απαγορευμένα υλικά ή αγαθά από ή προς το Ιράν. Η Κίνα και η Ρωσία, καθώς και το Ιράν, έχουν αμφισβητήσει τη νομιμότητα της διαδικασίας snapback, υποστηρίζοντας ότι το καθεστώς κυρώσεων είχε ήδη λήξει στις 18.10.2025, με αποτέλεσμα να παραμένει ανοιχτό ζήτημα ως προς το ισχύον νομικό καθεστώς σε διεθνές επίπεδο.

Clean Air Act (CAA): Ο Clean Air Act (CAA) αποτελεί τον βασικό ομοσπονδιακό νόμο των Η.Π.Α. για την προστασία της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτώντας από τις πολιτείες να καταρτίζουν σχέδια εφαρμογής (State Implementation Plans – SIPs) για την επίτευξη και διατήρηση των εθνικών προτύπων ποιότητας του αέρα. Οι διατάξεις του CAA εφαρμόζονται πλήρως στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container vessels) και αφορούν ιδίως: τις εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x), τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x), τις εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων (PM), τις εκπομπές λοιπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις κύριες και βοηθητικές μηχανές του πλοίου. Οι απαιτήσεις αυτές λειτουργούν συμπληρωματικά προς τις διατάξεις του Παραρτήματος VI της MARPOL. Η EPA έχει θεσπίσει πρότυπα βάσει του CAA σχετικά με τις εκπομπές αερίων κατά τον έλεγχο και την ανάκτηση των ατμοποιήσεων από τα καύσιμα των πλοίων και άλλες λειτουργίες σε ελεγχόμενες λιμενικές περιοχές και τις εκπομπές από τους μεγάλους πετρελαιοκινητήρες πλοίων με έτος παραγωγής το 2004 ή μετέπειτα. Ορισμένες πολιτείες ρυθμίζουν, επίσης, τις εκπομπές από τον έλεγχο και την ανάκτηση των ατμοποιήσεων από τα καύσιμα των πλοίων σύμφωνα με τα σχέδια κρατικών εφαρμογών που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο του CAA. Στις 30.04.2010, η EPA δημοσίευσε κανονισμούς που επιβάλλουν αυστηρότερα πρότυπα για τις εκπομπές σωματιδίων, οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από νέους κινητήρες ντίζελ, Κατηγορίας 3, σε πλοία κατασκευασμένα από την 01.01.2016 κι έπειτα, τα οποία, είτε είναι νηολογημένα στις Η.Π.Α., είτε φέρουν σημαία Η.Π.Α. και εφάρμοσε τις νέες απαιτήσεις του Παραρτήματος VI της MARPOL για πλοία με σημαία Η.Π.Α. και πλοία ξένης σημαίας τα οποία εισέρχονται σε λιμένες των Η.Π.Α. ή που πλέουν στα εσωτερικά ύδατα των Η.Π.Α. Η Πολιτεία της Καλιφόρνιας έχει, επίσης, επιβάλει στα πλοία κατά τον ελλιμενισμό τους να

χρησιμοποιούν για τις ανάγκες τους παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την προκυμαία (Cold Ironing or Alternative Maritime Power) αντί να κάνουν χρήση των δικών τους πηγών ενέργειας. Ο κανονισμός τέθηκε σταδιακά σε ισχύ από το 2014. Τα πλοία της Εταιρείας που επηρεάζονται από τους κανονισμούς της Πολιτείας της Καλιφόρνιας έχουν κάνει τις απαραίτητες τροποποιήσεις. Όλα τα νεότευκτα πλοία της Εταιρείας είναι εξοπλισμένα με τον απαραίτητο εξοπλισμό. Εκτιμάται πως το κόστος για τις απαραίτητες τροποποιήσεις σε άλλα πλοία του στόλου τα οποία μπορεί στο μέλλον να εκτελέσουν πλόες στην Καλιφόρνια θα καλυφθεί εν μέρει από το ναυλωτή κάθε τέτοιου πλοίου, αλλά είναι δύσκολο να προβλεφθεί η ακριβής επίπτωση στην επιχειρηματική δραστηριότητα της Εταιρείας. Τέλος, το Συμβούλιο της Καλιφόρνια για τους Ατμοσφαιρικούς Πόρους (California Air Resources Board – CARB) επιβάλλει αυστηρούς κανονισμούς για την ποιότητα του αέρα στα πλοία που δραστηριοποιούνται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ναυτικών μιλίων από τις ακτές της Καλιφόρνιας. Οι βασικές απαιτήσεις περιλαμβάνουν όριο περιεκτικότητας θείου 0,1% στα καύσιμα, μειώσεις εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό (π.χ. χρήση shore power) και υποχρεώσεις αναφοράς σχετικά με τη χρήση καυσίμων. Το CARB εξετάζει επίσης αυστηρότερους κανονισμούς για τα οξείδια του αζώτου (NO_x) και τα αέρια του θερμοκηπίου (GHG).

Inflation Reduction Act (IRA): Ο Νόμος για την Μείωση του Πληθωρισμού (ο «**IRA**») είναι το κανονιστικό πλαίσιο για τη μείωση του πληθωρισμού και τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2022, περιλαμβάνει διατάξεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως φορολογικές ελαφρύνσεις για εναλλακτικά καύσιμα (π.χ. βιοκαύσιμα, υδρογόνο κ.λπ.) και κίνητρα για δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα. Ο IRA υποστηρίζει επίσης την ανάπτυξη «πράσινων ναυτιλιακών διαδρόμων», που ευθυγραμμίζονται με τους στόχους απανθρακοποίησης του ΙΜΟ και θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν επενδύσεις σε πράσινες τεχνολογίες.

Η.Π.Α. και SOLAS/ISPS: Οι Η.Π.Α. εφαρμόζουν πλήρως τις απαιτήσεις της SOLAS και του ISPS. Επιπλέον, μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11.09.2001, οι Η.Π.Α. θέσπισαν έναν ομοσπονδιακό νόμο για τη θαλάσσια ασφάλεια (MTSA), ο οποίος λειτουργεί συμπληρωματικά προς την SOLAS/ISPS και ενσωματώνει τις σχετικές απαιτήσεις στο εθνικό δίκαιο των Η.Π.Α. Δυνάμει της εν λόγω εθνικής νομοθεσίας και των σχετικών κανονισμών της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α. (USCG) απαλλάσσονται των μέτρων ασφαλείας πλοία που δεν ανήκουν στις Η.Π.Α., υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω πλοία διαθέτουν έγκυρο διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας περί συμμόρφωσης απαιτήσεων ασφαλείας της SOLAS και του ISPS. Η Εταιρεία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε τα πλοία της να συμμορφώνονται και με τις απαιτήσεις του MTSA κατά τον κατάπλου σε λιμένες των Η.Π.Α.

Απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει νομοθεσία που: (α) απαιτεί από τα κράτη μέλη να αρνούνται την πρόσβαση στους λιμένες τους σε πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα καθορισμένα από αυτήν πρότυπα, ανάλογα με: τον τύπο, τη σημαία και τον αριθμό των προηγούμενων ακινητοποιήσεων του πλοίου σε λιμάνια (detention), (β) υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επιθεωρούν τουλάχιστον ετησίως το 25% των πλοίων υπό ξένη σημαία που χρησιμοποιούν τα λιμάνια τους και προβλέπει αυξημένη επιτήρηση των πλοίων που ενέχουν υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, (γ) παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αυξημένη εξουσία και έλεγχο επί των νηογνωμόνων, συμπεριλαμβανομένης της εξουσίας της να αναγνωρίζει και να αξιολογεί περιοδικά τους νηογνώμονες, καθώς και να επιβάλλει πρόστιμα ή να ανακαλεί την αναγνώριση των μη επιμελών νηογνωμόνων, και (δ) απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιβάλλουν ποινικές κυρώσεις για ορισμένα συμβάντα ρύπανσης, όπως στην περίπτωση της μη εξουσιοδοτημένης απόρριψης αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20.11.2013 σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων, επιδίωξε να επιταχύνει την επικύρωση της σχετικής Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση των Πλοίων του 2009 (η «**Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ**»), η οποία θεσπίζει διεθνείς απαιτήσεις για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων όταν φτάνουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τη διαχείριση επικίνδυνων υλικών επί αυτών, μεταξύ άλλων μέσω της υποχρέωσης τήρησης και επικαιροποίησης Ευρετηρίου Επικίνδυνων Υλικών (Inventory of

Hazardous Materials – IHM) τόσο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και σε τρίτες χώρες, με την εφαρμογή ελέγχων σε πλοία και μονάδες ανακύκλωσης πλοίων (ο «**Κανονισμός της Ε.Ε. για την ανακύκλωση**»). Από τις 31.12.2018, τα ποντοπόρα πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους της Ε.Ε., μπορούν να ανακυκλώνονται μόνο σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων εντός της Ε.Ε. ή σε τρίτες χώρες που πληρούν ορισμένες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και περιλαμβάνονται στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων που δημοσιεύεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επιπλέον, όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, είτε φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. είτε τρίτης χώρας, πρέπει να φέρουν κατάλογο επικίνδυνων υλικών, όπως αμίαντο και ουσίες που καταστρέφουν το όζον, προσδιορίζοντας τη θέση που βρίσκονται και τις κατά προσέγγιση ποσότητες των πιστοποιημένων από τις σχετικές διοικητικές αρχές υλικών αυτών. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Εταιρείας υπόκεινται στον Κανονισμό της Ε.Ε. για την ανακύκλωση και, κατά περίπτωση, στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ. Η Εταιρεία μεριμνά ώστε τα πλοία της να τηρούν σε ισχύ Ευρετήριο Επικίνδυνων Υλικών (ΙΗΜ) και το σχετικό πιστοποιητικό (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials – ICIHM ή, κατά τον Κανονισμό, Inventory Certificate/Statement of Compliance), το οποίο επικαιροποιείται καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του πλοίου.

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29.04.2015 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επιβεβαίωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές, και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ο «**Κανονισμός MRV της Ε.Ε.**») απαιτεί τα εμπορικά πλοία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 5.000 GT που εισέρχονται στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τον Ιανουάριο του 2018, να παρακολουθούν, αναφέρουν και επιβεβαιώνουν τις ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπουν. Από τις 30.06.2019, όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να φέρουν επί του σκάφους έγγραφο συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις.

Οι διατάξεις του Κανονισμού MRV της Ε.Ε. είναι παρόμοιες με αυτές του Παραρτήματος VI της MARPOL, οι οποίες υιοθετήθηκαν από τον ΙΜΟ τον Οκτώβριο του 2016.

Το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για την τροποποίηση του Κανονισμού MRV της Ε.Ε. Στις 16.09.2020, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην πρώτη ανάγνωση υπέβαλε τροπολογίες που απαιτούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες να μειώσουν γραμμικά τις ετήσιες μέσες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) σε σχέση με το μεταφορικό τους έργο για όλα τους τα πλοία, κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030, προβλέποντας παράλληλα κυρώσεις για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Προκειμένου να συγκεντρωθούν δεδομένα σχετικά με τις μεταφορές, η αναφορά των «μεταφερόμενων φορτίων» ανά ταξίδι θα παραμείνει υποχρεωτική. Επιπλέον, οι τροποποιήσεις εισάγουν τη βαθμολόγηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων, ζητούν να συμπεριληφθεί το μεθάνιο και άλλα αέρια θερμοκηπίου εκτός του διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), και να βελτιωθεί η παροχή απευθείας ηλεκτρικής ενέργειας για τα πλοία από το ηλεκτρικό δίκτυο των λιμανιών κατά τη διάρκεια των ελλιμενισμών τους σε αυτά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σκοπεύει να επανεξετάσει τον κανονισμό υπό το φως των μελλοντικών μέτρων του ΙΜΟ, συντάσσοντας μια έκθεση που θα περιλαμβάνει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα βάσει της οδηγίας του συστήματος εμπορίας εκπομπών της Ε.Ε. (ETS) από το 2022. Επιπλέον, επιδιώκει τη δημιουργία ενός «Ταμείου Ωκεανού» για την περίοδο 2022-2030, χρηματοδοτούμενο από έσοδα προερχόμενα από τη δημοπρασία δικαιωμάτων εκπομπής ETS, τα οποία θα χρησιμοποιούνται για την ενίσχυση της ενεργειακής αποδοτικότητας των πλοίων, την υποστήριξη των επενδύσεων σε καινοτόμες τεχνολογίες και υποδομές για την απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα, και την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων που επηρεάζονται από την κλιματική αλλαγή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα κληθεί να αξιολογήσει τυχόν νέα μέτρα μείωσης των εκπομπών με βάση την παγκόσμια αγορά, που έχει θεσπίσει ο ΙΜΟ, σε σχέση με τη φιλοδοξία και την περιβαλλοντική τους ακεραιότητα.

Επιπλέον, την 14.07.2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε Πρόταση Κανονισμού σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων με χαμηλές εκπομπές άνθρακα προκειμένου να προωθήσει τη χρήση βιώσιμων καυσίμων στις θαλάσσιες μεταφορές και τεχνολογιών θαλάσσιας πρόωσης με μηδενικές εκπομπές. Η πρόταση προβλέπει την εισαγωγή ορίων στην ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των καυσίμων που

χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία. Οι στόχοι προσδιορίζονται με βάση τιμή αναφοράς που αντικατοπτρίζει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των καυσίμων που χρησιμοποιήθηκαν από τα πλοία το 2020, η οποία μειώνεται κατά τα ακόλουθα ποσοστά: 2% έως το 2025, 6% έως το 2030, 13% έως το 2035, 26% έως το 2040, 59% έως το 2045 και 75% έως το 2050.

Ο κανονισμός εφαρμόζεται στο ήμισυ των καυσίμων που χρησιμοποιείται από ένα πλοίο που εκτελεί πλόες που ξεκινούν ή καταλήγουν εκτός ΕΕ (ταξίδια εκτός ΕΕ), στο σύνολο των καυσίμων που χρησιμοποιείται από ένα πλοίο για πλόες εντός της ΕΕ (εντός ΕΕ) και στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες της ΕΕ. Επιπλέον, επιβατηγά πλοία και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υποχρεούνται από την 01.01.2030, να χρησιμοποιούν χερσαία τροφοδοσία ή άλλη τεχνολογία μηδενικών εκπομπών. Η πρόταση περιλαμβάνει όλα τα ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα με χαμηλές εκπομπές άνθρακα στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως υγρά βιοκαύσιμα, ηλεκτρονικά υγρά, αέριο απαλλαγμένο από τη χρήση άνθρακα (συμπεριλαμβανομένου του βιοαερίου και του e-gas), υδρογόνο απαλλαγμένο από τη χρήση άνθρακα, καύσιμα με βάση το υδρογόνο που είναι απαλλαγμένα από τη χρήση άνθρακα (συμπεριλαμβανομένης της μεθανόλης και της αμμωνίας), καθώς και ηλεκτρικό ρεύμα.

Τέλος, την 14.07.2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε Πρόταση Οδηγίας αναφορικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (EU ETS), της Απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το EU ETS και του Κανονισμού MRV της Ε.Ε., η οποία προβλέπει τη συμπερίληψη των θαλάσσιων μεταφορών στο EU ETS.

Η πρόταση αφορά τις εκπομπές των πλοίων χωρητικότητας άνω των 5.000 GT ανεξαρτήτως σημαίας του πλοίου κατά την κλήση σε λιμένα της ΕΕ για πλόες εντός της ΕΕ (εντός ΕΕ), το 50% των εκπομπών από πλόες που ξεκινούν ή καταλήγουν εκτός ΕΕ (πλόες εκτός ΕΕ), καθώς και εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες της ΕΕ. Σύμφωνα με την πρόταση, το EU ETS θα καλύψει περίπου τα δύο τρίτα (2/3) των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές (90 εκατ. τόνους CO_2) και θα οδηγήσει σε ένα μήνυμα σχετικά με την τιμή (price signal) που ενθαρρύνει βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση και χαμηλές εκπομπές άνθρακα, καθώς και τη μείωση της διαφοράς τιμής μεταξύ εναλλακτικών και παραδοσιακών καυσίμων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ειδικότερα: (α) Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αγοράσουν και να παραδώσουν δικαιώματα εκπομπής EU ETS για κάθε τόνο αναφερόμενων εκπομπών CO_2. (β) Για τη διαχείριση του συστήματος, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα υπάγονται σε διαχειριστική αρχή ενός κράτους μέλους, η οποία θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση. (γ) Μπορεί να απαγορευθεί η είσοδος σε λιμένες της ΕΕ σε περίπτωση που η υπεύθυνη ναυτιλιακή εταιρεία δεν έχει παραδώσει τα απαραίτητα δικαιώματα για δύο ή περισσότερα συνεχόμενα έτη. (δ) Προς διασφάλιση της ομαλής μετάβασης, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να παραδώσουν δικαιώματα για ένα μέρος των εκπομπών τους κατά την αρχική περίοδο σταδιακής εισαγωγής, φτάνοντας στο 100% μετά από 3 χρόνια (το 20% των επαληθευμένων εκπομπών που αναφέρονται για το 2023, το 45 % των επαληθευμένων εκπομπών που αναφέρονται για το 2024, το 70% των επαληθευμένων εκπομπών που αναφέρονται για το 2025 και το 100% των επαληθευμένων εκπομπών που αναφέρονται για το 2026 και κάθε χρόνο στη συνέχεια). (ε) Περιλαμβάνεται ρήτρα αναφοράς και επανεξέτασης για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων που ισχύουν για το ναυτιλιακό τομέα και των σχετικών εξελίξεων στο επίπεδο του ΙΜΟ. Την 24.05.2022, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπέβαλε την Έκθεσή του επί της ως άνω Πρότασης Οδηγίας, παραθέτοντας τροπολογίες, μεταξύ άλλων και ως προς το σημείο (δ) ανωτέρω, οι οποίες προβλέπουν την υποχρέωση των ναυτιλιακών εταιρειών ήδη από την 01.01.2024 και στη συνέχεια ανά έτος, να παραδίδουν δικαιώματα που αντιστοιχούν σε ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) των εξακριβωμένων εκπομπών που δηλώνονται για κάθε αντίστοιχο έτος.

Η αναθεώρηση της EU ETS τέθηκε σε ισχύ την 05.06.2023. Από την 01.01.2024, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει ενταχθεί σταδιακά στην EU ETS. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι εξουσιοδοτημένες διαχειρίστριες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα υποχρεούνται, στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς, να υποβάλλουν τον αντίστοιχο αριθμό ευρωπαϊκών δικαιωμάτων εκπομπών («**EUAs**»), βάσει των επαληθευμένων

και παρακολουθούμενων εκπομπών του προηγούμενου έτους. Οι εκπομπές που καλύπτονται από το EU ETS είναι:100% των εκπομπών ενδοενωσιακών πλόων, 50% των εκπομπών πλόων που αναχωρούν από ή καταπλέουν σε λιμένα κράτους-μέλους και λιμένα τρίτης χώρας, 100% των εκπομπών που παράγονται κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα της ΕΕ.

Η εφαρμογή για τη ναυτιλιακή βιομηχανία ξεκίνησε την 01.01.2024 για φορτηγά και επιβατηγά πλοία 5.000 GT ολικής χωρητικότητας και άνω. Από το 2025, οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων υποχρεούνται να παραδίδουν, έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, EUAs που αντιστοιχούν στις επαληθευμένες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου του προηγούμενου έτους παρακολούθησης. Προβλέπεται σταδιακή εφαρμογή των απαιτούμενων δικαιωμάτων:

- Έως 30.09.2025, παράδοση EUAs που αντιστοιχούν στο 40% των επαληθευμένων εκπομπών CO_2 του 2024,
- Έως 30.09.2026, παράδοση EUAs που αντιστοιχούν στο 70% των επαληθευμένων εκπομπών CO_2 του 2025,
- Έως 30.09.2027, παράδοση EUAs που αντιστοιχούν στο 100% των επαληθευμένων εκπομπών CO_2, CH_4 και N_2O του 2026, εκφρασμένων σε ισοδύναμο CO_2.

Οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων πρέπει να παραδίδουν δικαιώματα στο κράτος-μέλος της ΕΕ που αντιστοιχεί στην αρμόδια διαχειριστική αρχή τους. Τα δικαιώματα πρέπει να υποβάλλονται μέσω του λογαριασμού φορέα εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών (maritime operator holding account) για το συγκεκριμένο κράτος-μέλος της ΕΕ. Η μη έγκαιρη παράδοση των δικαιωμάτων για ένα μόνο πλοίο από τη διαχειρίστρια εταιρεία μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωση για ολόκληρο τον στόλο. Οι εταιρείες που δεν παραδίδουν τα δικαιώματα υπόκεινται σε πρόστιμο υπερβολικών εκπομπών ύψους εκατό (100) Ευρώ ανά τόνο CO_2, και εξακολουθούν να είναι υποχρεωμένες να παραδώσουν τα απαιτούμενα δικαιώματα. Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να καταστήσει υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης βάσει της Οδηγίας ETS την οντότητα που λαμβάνει άμεσα τις αποφάσεις που επηρεάζουν τις εκπομπές CO_2 του πλοίου. Συνήθως πρόκειται για την οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

Στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Οδηγίας EU ETS, οι διαχειρίστριες εταιρείες έχουν προβεί, μεταξύ άλλων, στο άνοιγμα σχετικών λογαριασμών (Maritime Operator Holding Account –MOHA) στις αρμόδιες διαχειριστικές αρχές των κρατών-μελών, στην εγκατάσταση εξειδικευμένου λογισμικού παρακολούθησης και καταγραφής εκπομπών (monitoring & emissions calculation) των πλοίων, στην εφαρμογή εγκεκριμένων διαδικασιών παρακολούθησης, αναφοράς και επαλήθευσης (MRV) σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις, στη συνεργασία με τους αρμόδιους οργανισμούς για την επαλήθευση εκπομπών και την ορθή μέτρηση των σχετικών υποχρεώσεων EUAs, στην εφαρμογή μηχανισμού προϋπολογισμού και πρόβλεψης υποχρεώσεων EUAs. Το κόστος συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του EU ETS, περιλαμβανομένου του κόστους απόκτησης και παράδοσης των δικαιωμάτων εκπομπών (EUAs), βαρύνει τον ναυλωτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Προς τούτο, η Εταιρεία ενσωματώνει στα ναυλοσύμφωνα κατάλληλες ρήτρες κατανομής κόστους εκπομπών, βάσει των οποίων ο ναυλωτής υποχρεούται να παρέχει ή/και να αποδίδει επαρκή αριθμό δικαιωμάτων EUAs (ή το ισοδύναμο κόστος αυτών) που αντιστοιχούν στις εκπομπές οι οποίες παράγονται κατά την περίοδο και τους πλόες που εμπίπτουν στην ευθύνη του ναυλωτή.

Ο Κανονισμός Fuel EU Maritime αποτελεί ένα τεχνικό μέτρο που ενθαρρύνει την παραγωγή και χρήση βιώσιμων, χαμηλών σε άνθρακα και ανανεώσιμων καυσίμων. Από την 01.01.2025, η ένταση εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου της ενέργειας που καταναλώνεται επί του πλοίου σε ευρωπαϊκούς πλόες αξιολογείται με βάση τη μέθοδο «από το φρέαρ έως τα απόνερα» (well-to-wake). Από το 2025, ένα ανώτατο όριο έντασης Αερίων του Θερμοκηπίου —το οποίο υπολογίζεται βάσει των δεδομένων του Κανονισμού MRV της Ε.Ε. του 2020— θα μειώνεται σταδιακά κάθε πέντε χρόνια, από 2% το 2025 έως 80% το 2050. Ο Κανονισμός FuelEU Maritime θέτει

ανώτατο όριο στην ένταση Αερίων του Θερμοκηπίου της ενέργειας, εκφρασμένο σε gCO_2eq/megajoule. Η τιμή αναφοράς έχει οριστεί στα 91,16 γραμμάρια CO_2eq ανά μεγατζάουλ με βάση την ενέργεια που χρησιμοποιήθηκε επί του πλοίου το 2020, όπως προκύπτει από τα δεδομένα που αναφέρθηκαν στο πλαίσιο του Κανονισμού MRV της Ε.Ε. Για να διασφαλιστεί ότι η ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου θα γίνεται με την πάροδο του χρόνου λιγότερο ανθρακική, το όριο έντασης Αερίων του Θερμοκηπίου θα μειώνεται περιοδικά. Για κάθε έτος αναφοράς, η ένταση Αερίων του Θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου πρέπει να βρίσκεται κάτω από το ανώτατο όριο έντασης Αερίων του Θερμοκηπίου. Όταν ένα πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για δύο ή περισσότερες συνεχόμενες περιόδους αναφοράς, η διορθωτική ποινή θα πολλαπλασιάζεται με έναν συντελεστή που αυξάνεται για κάθε έτος μη συμμόρφωσης. Η προοδευτική μείωση του ανώτατου ορίου έντασης Αερίων του Θερμοκηπίου αποσκοπεί στο να ενθαρρύνει την ανάπτυξη και χρήση βιοκαυσίμων και ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης («**RFNBOs**»). Επιπλέον, ο Κανονισμός Fuel EU Maritime επιτρέπει σε ένα πλοίο να μεταφέρει πλεόνασμα συμμόρφωσης από μια περίοδο αναφοράς στην επόμενη. Επίσης, πλοία που υπόκεινται στο κανονιστικό πλαίσιο για την ίδια περίοδο αναφοράς μπορούν να δημιουργήσουν «δεξαμενή συμμόρφωσης» (compliance pool) ώστε να αξιοποιήσουν το συνολικό πλεόνασμά τους. Επιπλέον, από την 01.01.2030, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα επιβατηγά πλοία θα υποχρεούνται να συνδέονται σε ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς («**ΗΤΑΞ**») (onshore power supply – OPS) και να τη χρησιμοποιούν για όλες τις ενεργειακές τους ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα κράτους-μέλους. Όπως και με την EU ETS, η μη συμμόρφωση των ως άνω μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμα και απαγόρευση εισόδου των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ.

Ο Κανονισμός Fuel EU Maritime υποστηρίζει το LNG ως μεταβατικό καύσιμο, επιτρέποντας σε πλοία που κινούνται με LNG, όπως της Εταιρείας, να συμμορφώνονται έως την περίοδο αναφοράς 2035–2040. Η δυνατότητα των Νέων Πλοίων διπλού καυσίμου LNG του Ομίλου να χρησιμοποιούν, πέραν του LNG, και ανανεώσιμα καύσιμα χαμηλών εκπομπών (bio-LNG και e-LNG) προσφέρει πρόσθετη ευελιξία συμμόρφωσης έναντι της σταδιακά αυστηρότερης απαίτησης μείωσης της έντασης αερίων θερμοκηπίου, καθώς και δυνητικό πλεόνασμα συμμόρφωσης (compliance surplus) όπως ορίζει η νομοθεσία. Το κόστος συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του Κανονισμού Fuel EU Maritime, βαρύνει τον ναυλωτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Προς τούτο, η Εταιρεία ενσωματώνει στα ναυλοσύμφωνα των πλοιοκτητριών Θυγατρικών κατάλληλες ρήτρες κατανομής κόστους και μηχανισμών συμμόρφωσης. Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13.09.2023 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR) έχει σκοπό να υποστηρίξει τους στόχους του Κανονισμού Fuel EU Maritime απαιτώντας από τα κράτη-μέλη της ΕΕ να επιταχύνουν την παροχή τερματικών καυσίμευσης (bunkering terminals) LNG και ΗΤΑΞ σε κύριους λιμένες ως εξής:

- Οι τερματικοί σταθμοί πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επιβατηγών πλοίων υποχρεούνται να διαθέτουν, έως την 01.01.2030, υποδομές ΗΤΑΞ που να καλύπτουν το 90% της αναμενόμενης ζήτησης αυτών των λιμένων για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επιβατηγά πλοία άνω των 5.000 GT ολικής χωρητικότητας, όταν υπάρχει συγκεκριμένος αριθμός προσεγγίσεων αυτών των πλοίων.
- Καθιερώνονται στόχοι από την 01.01.2025 για την παροχή υγρού μεθανίου μέσω κατάλληλου αριθμού σημείων ανεφοδιασμού (όπως καθορίζεται από τα κράτη-μέλη) σε θαλάσσιους λιμένες. Οι στόχοι αυτοί είναι εναρμονισμένοι και συμβατοί με τον Κανονισμό Fuel EU Maritime.

Αναφορικά με τις ως άνω απαιτήσεις χερσαίας ηλεκτροδότησης (OPS/ΗΤΑΞ), ο στόλος του Ομίλου διαθέτει δυνατότητα σύνδεσης σε χερσαία παροχή ισχύος (Alternative Maritime Power - AMP / shore power), η οποία μειώνει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό όπου υφίσταται σχετική λιμενική υποδομή. Όλα τα Νέα Πλοία θα παραδοθούν με δυνατότητα AMP, ενώ ορισμένα εν λειτουργία πλοία είναι ήδη εξοπλισμένα, με το υπόλοιπο του στόλου να αναμένεται να καταστεί συμμορφούμενο εγκαίρως.

Η Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11.12.2018 για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αναδιατύπωση) («**RED II**») τέθηκε σε ισχύ. Τον Νοέμβριο του 2016, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την πρωτοβουλία «Καθαρή Ενέργεια για Όλους τους Ευρωπαίους». Στο πλαίσιο αυτού του πακέτου, η Επιτροπή ενέκρινε νομοθετική πρόταση για την αναδιατύπωση της Οδηγίας για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας. Στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης, επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 2018 τελικό συμβιβαστικό κείμενο μεταξύ των θεσμικών οργάνων της ΕΕ. Με την RED II, ο συνολικός στόχος της ΕΕ για την κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές έως το 2030 αυξήθηκε στο 32%. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής δεν περιελάμβανε επιμέρους στόχο για τις μεταφορές, ο οποίος όμως εισήχθη από τους συννομοθέτες στην τελική συμφωνία: τα κράτη-μέλη πρέπει να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να παρέχουν ελάχιστο 14% της ενέργειας που καταναλώνεται στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές έως το 2030 ως ανανεώσιμη ενέργεια. Η Οδηγία 2009/28/ΕΚ («**RED**») καθόριζε εθνικούς στόχους για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για το 2020 για κάθε χώρα, λαμβάνοντας υπόψη το αρχικό επίπεδο και το συνολικό δυναμικό της για ανανεώσιμες πηγές. Οι στόχοι αυτοί κυμαίνονταν από 10% για τη Μάλτα έως 49% για τη Σουηδία. Η RED II ορίζει μια σειρά από κριτήρια βιωσιμότητας και εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου που πρέπει να πληρούν τα βιορευστά που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές, ώστε να συνυπολογίζονται στον συνολικό στόχο του 14% και να είναι επιλέξιμα για οικονομική υποστήριξη από τις δημόσιες αρχές. Ορισμένα από αυτά τα κριτήρια είναι ίδια με αυτά της Οδηγίας 2009/28/ΕΚ (RED), ενώ άλλα είναι νέα ή επαναδιατυπωμένα.

Συγκεκριμένα, η RED II εισάγει κριτήρια βιωσιμότητας για τις δασικές πρώτες ύλες, καθώς και κριτήρια εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου για στερεά και αέρια βιομάζα που χρησιμοποιείται ως καύσιμο. Προκαθορισμένες τιμές εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου και κανόνες υπολογισμού παρέχονται στο σχετικό Παράρτημα V (για υγρά βιοκαύσιμα) και στο Παράρτημα VI (για στερεά και αέρια βιομάζα για παραγωγή ενέργειας και θερμότητας) της RED II. Η Επιτροπή μπορεί να αναθεωρεί και να ενημερώνει τις προκαθορισμένες τιμές εκπομπών Αερίων του Θερμοκηπίου όταν οι τεχνολογικές εξελίξεις το καθιστούν απαραίτητο. Οι οικονομικοί φορείς έχουν την επιλογή είτε να χρησιμοποιούν τις προκαθορισμένες τιμές έντασης Αερίων του Θερμοκηπίου που παρέχει η RED II είτε να υπολογίζουν τις πραγματικές τιμές για την αλυσίδα παραγωγής τους.

Έχει προταθεί αναθεώρηση της Οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου της 27.10.2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας («**Energy Taxation Directive**»), ώστε η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων και του ηλεκτρισμού να ευθυγραμμιστεί με τις πολιτικές της ΕΕ για την ενέργεια, το περιβάλλον και το κλίμα. Αυτό θα επιτευχθεί με τη φορολόγηση των καυσίμων που ρυπαίνουν περισσότερο σε υψηλότερους συντελεστές σε σχέση με τα λιγότερο ρυπογόνα και πιο βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα. Μία ειδική διάταξη της πρότασης που επηρεάζει τον τομέα της ναυτιλίας είναι η κατάργηση της φοροαπαλλαγής για τα συμβατικά καύσιμα που χρησιμοποιούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ, ενώ τα εναλλακτικά καύσιμα θα διατηρούνται απαλλαγμένα από φόρο για μεταβατική περίοδο δέκα (10) ετών, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρήση τους. Τα κράτη-μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόσουν φοροαπαλλαγή για την ηλεκτροδότηση από ξηράς (shore-side electricity) για να ενισχύσουν τη χρήση της.

Η Οδηγία (ΕΕ) 2024/1760 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13.06.2024, για την εταιρική δέουσα επιμέλεια όσον αφορά τη βιωσιμότητα, και για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/2859 (Corporate Sustainability Due Diligence Directive – «**CS3D**») τέθηκε σε ισχύ την 24.07.2024. Ο στόχος της CS3D είναι η προώθηση βιώσιμης και υπεύθυνης εταιρικής συμπεριφοράς στις δραστηριότητες των εταιρειών και σε όλη την παγκόσμια αλυσίδα αξίας τους. Οι νέοι κανόνες διασφαλίζουν ότι οι εταιρείες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους αναγνωρίζουν και αντιμετωπίζουν τις αρνητικές επιπτώσεις στα ανθρώπινα δικαιώματα και το περιβάλλον, τόσο εντός όσο και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η CS3D προβλέπει την υποχρέωση για μεγάλες εταιρείες να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν, μέσω βέλτιστων προσπαθειών, σχέδιο μετάβασης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, το οποίο να ευθυγραμμίζεται με τον στόχο κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, όπως προβλέπεται από τη Συμφωνία του Παρισιού, καθώς και με ενδιάμεσους στόχους σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου της 30.06.2021 για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («**European Climate Law**»).

Μία ολοκληρωμένη πρόταση για την τροποποίηση της CS3D, με στόχο την απλοποίηση των υποχρεώσεων και τη μείωση του κανονιστικού βάρους, διατηρώντας τα αρχικά πολιτικά αντικείμενα, υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Φεβρουάριο 2025, σύμφωνα με την οποία τα κράτη-μέλη θα πρέπει να ενσωματώσουν την CS3D στην εθνική τους νομοθεσία έως την 26.07.2027. Ένα έτος αργότερα, οι κανόνες θα αρχίσουν να εφαρμόζονται στην πρώτη ομάδα εταιρειών, ακολουθώντας σταδιακή προσέγγιση, με πλήρη εφαρμογή την 26.07.2029. Την 16.04.2025 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Οδηγία (ΕΕ) 2025/794 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14.04.2025 για την τροποποίηση των οδηγιών (ΕΕ) 2022/2464 και (ΕΕ) 2024/1760 όσον αφορά τις ημερομηνίες από τις οποίες τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν ορισμένες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες και απαιτήσεις δέουσας επιμέλειας. Στις 26.02.2026 δημοσιεύθηκε η Οδηγία (ΕΕ) 2026/470 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των Οδηγιών 2006/43/ΕΚ, 2013/34/ΕΕ, (ΕΕ) 2022/2464 και (ΕΕ) 2024/1760 όσον αφορά ορισμένες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρείες και ορισμένες απαιτήσεις εταιρικής δέουσας επιμέλειας όσον αφορά τη βιωσιμότητα. Η Οδηγία (ΕΕ) 2026/470 απλοποίησε τις υποχρεώσεις δέουσας επιμέλειας που απορρέουν από την CS3D και περιόρισε το πεδίο εφαρμογής της, τροποποιώντας τα σχετικά όρια κύκλου εργασιών και εργαζομένων από €450,0 εκατ. σε €1,5 δισ. και από περισσότερους από χίλιους (1.000) εργαζομένους σε περισσότερους από πέντε χιλιάδες (5.000) εργαζομένους, αντίστοιχα. Παράλληλα, προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν την CS3D στο εθνικό τους δίκαιο έως την 26.07.2028 και να εφαρμόζουν τα σχετικά μέτρα από την 26.07.2029, με εξαίρεση τις απαιτήσεις του άρθρου 16, οι οποίες εφαρμόζονται για οικονομικές χρήσεις που αρχίζουν την ή μετά την 01.01.2030.

Περιφερειακές Απαιτήσεις

Οι DECAs (Εγχώριες Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών) είναι ειδικές θαλάσσιες ζώνες όπου εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανονισμοί για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και κυρίως της μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο (SO_x) από τα πλοία (σε αντίθεση με τις ECAs, που είναι αντίστοιχες θαλάσσιες ζώνες αλλά καθορίζονται διεθνώς από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) μέσω του Παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL – βλ. Ενότητα 17.1 «Απαιτήσεις IMO» του Ενημερωτικού Δελτίου σχετικά με τις καθορισμένες ECAs). Ιδιαίτερη σημασία έχουν ανάμεσα σε άλλες, οι τρεις (3) DECAs που θέσπισε η Κίνα, ήτοι το Δέλτα του ποταμού Pearl, το Δέλτα του ποταμού Yangtze και η Θάλασσα Bohai-Rim (Πεκίνο, Τιαντζίν και Χεμπέι) ενώ εξαιρούνται τα χωρικά ύδατα και οι λιμένες του Χονγκ Κονγκ, του Μακάο και της Ταϊβάν. Από την 01.01.2019, τα πλοία που βρίσκονται εντός των εν λόγω παράκτιων DECAs - εκτός από μία (1) ώρα μετά την άφιξη και μία (1) ώρα πριν από την αναχώρησή τους- απαιτείται να χρησιμοποιούν καύσιμα με μέγιστη κατά βάρος περιεκτικότητα σε θείο 0,5% και δη VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) που είναι ναυτιλιακό καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (έως 0,5%) συμμορφούμενο με την οδηγία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που στοχεύει στη δραστική μείωση των εκπομπών αερίων. Από την 01.01.2019, το πεδίο εφαρμογής των ως άνω DECAs επεκτάθηκε ώστε να περιλαμβάνει όλα τα παράκτια ύδατα σε απόσταση έως δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων από την ηπειρωτική χώρα της Κίνας. Δυνάμει Εφαρμοστικού Κανονισμού της Κίνας σχετικά με τη διεθνή μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο για το 2020, από την 01.01.2022 και εφεξής, τα πλοία που εισέρχονται στην DECA των παράκτιων υδάτων του Χαϊνάν απαιτείται μεταξύ άλλων να χρησιμοποιούν καύσιμα με μέγιστη κατά βάρος περιεκτικότητα σε θείο 0,1% με καύσιμο LSMGO (Low Sulphur Marine Gas Oil) ή αντίστοιχο (που είναι ακριβότερο από το VLSFO) και πληροί τις συγκεκριμένες απαιτήσεις πολύ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.

Τα πλοία, όπως της Εταιρείας, που είναι εξοπλισμένα με scrubbers συμμορφώνονται με τους περιορισμούς χρήσης τους όταν πλέουν στις ως άνω περιοχές ή/και χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.

Η Κινεζική Αρχή για την Ασφάλεια στην Θάλασσα εξέδωσε τον Νοέμβριο του 2018 τον Κανονισμό για τη Συλλογή

Δεδομένων σχετικά με την Κατανάλωση Ενέργειας των Πλοίων με έναρξη ισχύος την 01.01.2019 και πεδίο εφαρμογής στα πλοία με ή χωρίς κινεζική σημαία. Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό πλοία που προσεγγίζουν κινεζικά λιμάνια οφείλουν να αναφέρουν προς την εν λόγω Κινεζική Αρχή την κατανάλωση καυσίμων τους και τις λεπτομέρειες των μεταφορών. Τον Νοέμβριο του 2022 εξέδωσε έναν πρόσθετο αυστηρότερο ως προς την αναφορά στοιχείων Κανονισμό Διοικητικών Μέτρων για τα Δεδομένα Ενεργειακής Κατανάλωσης και την Ένταση Άνθρακα των Πλοίων (ο οποίος εναρμονίζεται και εφαρμόζει το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL) με έναρξη ισχύος την 22.12.2022 και πεδίο εφαρμογής κυρίως στα πλοία υπό κινεζική σημαία αλλά και στα αλλοδαπά πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 400 GT τα οποία εισέρχονται και εξέρχονται από κινεζικά λιμάνια. Περαιτέρω, η Κινεζική Αρχή εξέδωσε στις 23.10.2023 εγκύκλιο με έναρξη ισχύος την 01.12.2023, με την οποία τροποποιούνται οι απαιτήσεις παρακολούθησης και επιθεώρησης κινεζικών και αλλοδαπών πλοίων που έχουν συμπεριληφθεί σε λίστα εντατικής παρακολούθησης και επιθεώρησης και καθιερώνει επίσης απαιτήσεις διαγραφής από την εν λόγω λίστα. Η εγκύκλιος, αυτή αντικαθιστά σχετικούς κανόνες που είχαν εκδοθεί το 2013, διευρύνοντας τα είδη των πλοίων που μπορούν να συμπεριληφθούν στην λίστα και εξουσιοδοτεί τα περιφερειακά γραφεία της Κινεζικής Αρχής να καταχωρίζουν τέτοια πλοία παράλληλα με την σχετική υφιστάμενη αρμοδιότητα της Κινεζικής Αρχής. Επί του παρόντος, η Εταιρεία δεν έχει πλοία που συμπεριλαμβάνονται στην εν λόγω λίστα και παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς προκειμένου να αποφύγει οποιαδήποτε τέτοια καταχώριση. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τις προσπάθειες της Εταιρείας, θα μπορούσαν τα πλοία της να καταχωριστούν στην λίστα αυτή, ως αποτέλεσμα της τροποποίησης των κανόνων από την Κινεζική Αρχή. Σε περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο, θα δημιουργούσε για την Εταιρεία αυξημένα κόστη παρακολούθησης, επιθεώρησης και συμμόρφωσης, καθώς και συναφείς καθυστερήσεις στις δραστηριότητες των πλοίων της.

Το καθεστώς προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε ορισμένες άλλες χώρες, όπως στον Καναδά προσομοιάζουν με αυτό των Η.Π.Α. Στο βαθμό που πλοία της Εταιρείας επιχειρούν στα χωρικά ύδατα των χωρών αυτών ή εισέρχονται στους λιμένες τους, τα πλοία της Εταιρείας υπόκεινται συνήθως στις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στις χώρες αυτές.

Άλλα κράτη στον κόσμο έχουν επίσης τη δυνατότητα να υιοθετούν απαιτήσεις ή κανονισμούς που ενδέχεται να επιβάλλουν πρόσθετες υποχρεώσεις στα πλοία της Εταιρείας, οι οποίες μπορεί να συνεπάγονται σημαντικές δαπάνες από μέρους της και κατά επέκταση να αυξήσουν το κόστος λειτουργίας της. Επιπλέον, σε σχέση με την εισαγωγή απαγόρευσης για καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο για πλοία που δεν είναι εξοπλισμένα με scrubbers, οι χώρες εισάγουν κανόνες σχετικά με τα είδη των συσκευών καθαρισμού των καυσαερίων που μπορεί να είναι αποδεκτά να λειτουργούν σε πλοία, απαγορεύοντας ουσιαστικά στα ύδατά τους τη λειτουργία πλοίων με πλυντρίδες ανοικτού τύπου (open loop type scrubber) και αναγκάζοντάς τα να χρησιμοποιούν το πιο ακριβό καύσιμο LSMGO ή αντίστοιχο.

Αναφορικά με τα πλοία που διέρχονται σε διεθνείς εμπορικές λιμενικές ζώνες της Ταιβάν και δεν διαθέτουν scrubbers, οφείλουν να καταναλώνουν καύσιμα με κατά βάρος περιεκτικότητα σε θείο που δεν υπερβαίνει το 0,5%. Επιπροσθέτως, αρκετά από τα πλοία της Εταιρείας είναι διπλού καυσίμου (dual-fuel) με δυνατότητα καύσης LNG. Δεδομένου ότι το LNG δεν περιέχει θείο, τα πλοία αυτά, κατά τη λειτουργία τους με LNG, δεν παράγουν εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x) και, ως εκ τούτου, συμμορφώνονται με τα όρια περιεκτικότητας σε θείο που επιβάλλονται εντός των ως άνω DECAs και λοιπών ζωνών ελέγχου εκπομπών, χωρίς να απαιτείται η χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (VLSFO/LSMGO) ή scrubbers. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη λειτουργική ευελιξία, απρόσκοπτη πρόσβαση στις εν λόγω περιοχές και δυνητικά χαμηλότερο κόστος καυσίμου, ενισχύοντας παράλληλα το προφίλ βιωσιμότητας του στόλου έναντι πλοίων που εξαρτώνται από συμβατικά καύσιμα.

Παγκόσμια Κλιματική Αλλαγή και Οικουμενικοί Κανονισμοί για τα Αέρια του Θερμοκηπίου

Οι αυξανόμενες ανησυχίες για την κλιματική αλλαγή έχουν οδηγήσει σε μια σειρά διεθνών, αμερικάνικων,

ευρωπαϊκών και περιφερειακών μέτρων για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με την υιοθέτηση αντίστοιχου κανονιστικού πλαισίου (βλέπε ως άνω Ενότητα 17.1 «Απαιτήσεις του ΙΜΟ», Ενότητα 17.2 «Απαιτήσεις των Η.Π.Α.», Ενότητα 17.3 «Απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και Ενότητα 17.4 «Περιφερειακές Απαιτήσεις»). Στο μέλλον αναμένονται αυστηρότερα μέτρα. Οι πολύπλευρες προσπάθειες για την επίτευξη αυτών των μέτρων θα μπορούσαν να οδηγήσουν γενικά σε περαιτέρω μειώσεις της χρήσης καυσίμων άνθρακα και ειδικά σε επιβολή αυστηρότερων ορίων στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Η ψήφιση νομοθεσίας για τον έλεγχο της κλιματικής αλλαγής και τον περιορισμό εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ή άλλων ρυθμιστικών πρωτοβουλιών από τον ΙΜΟ, τις Η.Π.Α., την Ε.Ε., ή άλλες περιφερειακές χώρες όπου δραστηριοποιείται η Εταιρεία θα μπορούσε να έχει οικονομικό αντίκτυπο στις δραστηριότητές της, τον οποίο προς το παρόν δεν είναι σε θέση να προβλέψει με βεβαιότητα.

Το Πρωτόκολλο του Κυότο είναι μια νομικά δεσμευτική συμφωνία του 1997 στα πλαίσια της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC), η οποία είχε υιοθετηθεί το 1992 και τεθεί σε ισχύ το 1994 και είχε σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής. Με βάση το Πρωτόκολλο του Κυότο συμφωνήθηκε η μείωση τουλάχιστον κατά 5% -συγκριτικά με τα επίπεδα του 1990- των εκπομπών έξι βασικών αερίων του θερμοκηπίου του διοξειδίου του άνθρακα, του μεθανίου, του υποξείδιου του αζώτου, των υδροφθοράνθρακων, των υπερφοράνθρακων, του εξαφθοριούχου θείου πρώτη περίοδο ανάληψης υποχρεώσεων (2008-2012). Το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ το 2005, ενώ τροποποιήθηκε με την Συμφωνία της Ντόχα του 2012, η οποία καθιέρωσε μια δεύτερη περίοδο δεσμευτικών μέτρων 2013-2020 από τις αναπτυγμένες χώρες για την μείωση με μέσο όρο κατά 18% -συγκριτικά με τα επίπεδα του 1990- των ως άνω εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου προσθέτοντας όμως και το τριφθοριούχο άζωτο. Η συμφωνία τέθηκε σε ισχύ από 31.12.2020.

Η Συμφωνία του Παρισίου 2015 η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016 αποτελεί μια παγκόσμια συμφωνία για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής δεσμεύοντας τα συμμετέχοντα κράτη να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG), με στόχο να διατηρήσουν την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη πολύ κάτω από τους δύο βαθμούς Κελσίου και την επιδίωξη του περιορισμού της αύξησης αυτής σε 1,5 βαθμούς Κελσίου, σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα ενώ καθιερώνει τακτικούς πενταετείς απολογισμούς και αξιολογήσεις ανά χώρα για την επίτευξη των στόχων αρχής γενομένης το 2023.

Η ΕΕ και οι Νήσοι Μάρσαλ έχουν επικυρώσει επίσημα τη Συμφωνία των Παρισίων, το Πρωτόκολλο του Κυότο και την Συμφωνία της Ντόχα. Παρόλο που οι εν λόγω συμφωνίες δεν αφορούν ειδικά τον έλεγχο της ναυτιλίας ή άλλων συγκεκριμένων βιομηχανικών κλάδων, είναι πιθανόν χώρες κατά την εφαρμογή τους να οδηγήσουν την Εταιρεία στο μέλλον σε κεφαλαιακές δαπάνες ή/και να αυξήσουν το κόστος λειτουργίας της.

Επιπλέον, επιστημονικές μελέτες έχουν δείξει ότι η αύξηση των συγκεντρώσεων αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα μπορεί να προκαλέσει κλιματική αλλαγή με σημαντικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, όπως η αυξημένη συχνότητα και ένταση καταιγίδων, πλημμυρών και άλλων σοβαρών καιρικών φαινομένων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις δραστηριότητες της Εταιρείας. Η αυξημένη ανησυχία για τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής μπορεί επίσης να επηρεάσει τις ενεργειακές στρατηγικές των χωρών και τα πρότυπα κατανάλωσης, τα οποία με τη σειρά τους θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στις τιμές καυσίμων των πλοίων και στη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαιοειδών.

Άλλες Διεθνείς Απαιτήσεις

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC) του 2006, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, υιοθετήθηκε από τη Ναυτιλιακή Σύνοδο του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) και καθορίζει τα ελάχιστα δικαιώματα και τις ελάχιστες απαιτούμενες συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Αποτελείται από 16 άρθρα γενικού περιεχομένου, και τον Κώδικα που απαρτίζεται από 5 κεφάλαια, στον οποίο κατανέμονται συγκεκριμένες απαιτήσεις αναλόγως των επιπέδων και των συνθηκών εργασίας (π.χ. κατασκευή χώρων ενδιαίτησης, θέματα ασφαλείας κλπ.). Ο τομέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών είναι ένας παγκοσμιοποιημένος και δυναμικά μεταβαλλόμενος τομέας. Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας διασφαλίζει τα κοινά ελάχιστα πρότυπα για τις συνθήκες

εργασίας των ναυτικών. Λαμβάνοντας υπόψιν την σημασία της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας κατοχυρώνει ποιοτικότερους όρους εργασίας των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως μεταξύ άλλων: (α) τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, τις συνθήκες διαβίωσης και σίτισης, την ιατρική φροντίδα και τον επαναπατρισμό, οικονομική ασφάλεια σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας ανικανότητας, διαδικασίες παραπόνων ναυτικών, (β) την τήρηση της αρχής μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης ώστε να μην δύνανται τα κράτη ή οι πλοιοκτήτες να υποβαθμίζουν τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών για να αποκτήσουν αθέμιτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και (γ) την τήρηση της αρχής των «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) καθώς όλα τα πλοία υπόκεινται σε αυστηρό έλεγχο και πιστοποίηση (Maritime Labour Certificate), παρεμποδίζοντας τις πρακτικές κοινωνικού και εργασιακού ντάμπινγκ. Η Εταιρεία συμμορφώνεται με την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών του Ηνωμένου Βασιλείου (UK Emissions Trading Scheme – «**UK ETS**»), το οποίο θεσπίστηκε με τον Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Order 2020, όπως εκάστοτε τροποποιείται και ισχύει, λειτουργεί ανεξάρτητα από το EU ETS μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Πρόκειται για σύστημα τύπου «cap-and-trade»: τίθεται ανώτατο όριο (cap) στον συνολικό όγκο εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που επιτρέπεται να εκλυθούν από τους καλυπτόμενους φορείς, το οποίο μειώνεται σταδιακά ετησίως. Το όριο εκφράζεται σε δικαιώματα εκπομπών (UK Allowances – «**UKAs**»), όπου κάθε δικαίωμα αντιστοιχεί σε έναν τόνο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (tCO_2e). Κάθε υπόχρεος φορέας οφείλει να παρακολουθεί και να αναφέρει τις εκπομπές του (monitoring & reporting) και, ετησίως, να παραδίδει (surrender) αριθμό δικαιωμάτων αντίστοιχο των επαληθευμένων εκπομπών του. Τα δικαιώματα αποκτώνται μέσω δημοπρασιών ή στη δευτερογενή αγορά, της οποίας η τιμή διαμορφώνεται από την προσφορά και τη ζήτηση. Ο υπόχρεος φορέας πρέπει να υποβάλει προς έγκριση από τον ρυθμιστή Σχέδιο Παρακολούθησης Εκπομπών (Emissions Monitoring Plan – EMP) σε επίπεδο εταιρείας, καλύπτοντας όλα τα πλοία υπό ευθύνη του, ενώ η ετήσια Έκθεση Εκπομπών (Annual Emissions Report – «**AER**») υπόκειται σε επαλήθευση από ανεξάρτητο επαληθευτή διαπιστευμένο από την Υπηρεσία Διαπίστευσης του Ηνωμένου Βασιλείου (UKAS). Η διαχείριση της συμμόρφωσης γίνεται ηλεκτρονικά μέσω του συστήματος METS και του UK Emissions Trading Registry. Το πεδίο εφαρμογής του UK ETS επεκτάθηκε ώστε να καλύψει τις θαλάσσιες μεταφορές από την 01.07.2026, εφαρμοζόμενο σε φορτηγά και επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 5.000 GT και άνω, με την υπαγωγή των υπεράκτιων πλοίων (offshore ships) να μετατίθεται για την 01.01.2027. Το πρώτο έτος του συστήματος εκτείνεται από την 01.07.2026 έως τις 31.12.2026, ενώ τα επόμενα έτη συμπίπτουν με το ημερολογιακό έτος.

Το σύστημα καλύπτει εκπομπές από εγχώριους (domestic) πλόες μεταξύ λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου, συμπεριλαμβανομένων πλόων που ξεκινούν και καταλήγουν στον ίδιο λιμένα του Ηνωμένου Βασιλείου. Επιπλέον, καλύπτονται εκπομπές κατά τη διάρκεια των προσεγγίσεων σε λιμένα (ports of call), περιλαμβανομένου του χρόνου παραμονής στον προβλήτα (at berth), είτε προσδεδεμένου είτε αγκυροβολημένου, σε λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου ως εκ τούτου, οι εκπομπές από προσεγγίσεις σε λιμένα κατά τη διάρκεια διεθνών πλόων εμπίπτουν επίσης στο πεδίο εφαρμογής. Τα καλυπτόμενα αέρια του θερμοκηπίου είναι εναρμονισμένα με το EU ETS και περιλαμβάνουν εκπομπές από καύση και διαφυγή (slippage) διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), μεθανίου (CH_4) και υποξειδίου του αζώτου (N_2O), υπολογιζόμενες σε βάση tank-to-wake. Υπόχρεος φορέας (Maritime Operator) είναι, κατά κανόνα, ο νηολογημένος πλοιοκτήτης του πλοίου. Εφόσον όμως ο νηολογημένος πλοιοκτήτης δεν ασκεί καθήκοντα εταιρείας ISM, δύναται να αναθέσει τις υποχρεώσεις του UK ETS στην εταιρεία ISM του πλοίου, υπό την προϋπόθεση σύναψης νομικά δεσμευτικής έγγραφης συμφωνίας ανάληψης της σχετικής ευθύνης συμμόρφωσης. Ως προς τις προθεσμίες, ο υπόχρεος φορέας οφείλει να υποβάλλει την AER έως τις 31 Μαρτίου εκάστου έτους και να παραδίδει τα δικαιώματα εκπομπών έως τις 30 Απριλίου για το πρώτο έτος του συστήματος, η παράδοση απαιτείται έως τις 30.04.2028. Η μη παράδοση δικαιωμάτων εντός της προθεσμίας επισύρει διοικητικές/αστικές κυρώσεις, εναρμονισμένες με εκείνες που εφαρμόζονται σε όλους τους τομείς του UK ETS. Η Εταιρεία έχει λάβει όλες τις απαιτούμενες

ενέργειες για την έγκαιρη συμμόρφωσή της με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη εφαρμογή του UK ETS. Το κόστος συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του UK ETS, περιλαμβανομένου του κόστους απόκτησης και παράδοσης των δικαιωμάτων εκπομπών (UKAs), βαρύνει τον ναυλωτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Προς τούτο, η Εταιρεία ενσωματώνει στα ναυλοσύμφωνα κατάλληλες ρήτρες κατανομής κόστους εκπομπών, βάσει των οποίων ο ναυλωτής υποχρεούται να παρέχει ή/και να αποδίδει επαρκή αριθμό δικαιωμάτων UKAs (ή το ισοδύναμο κόστος αυτών) που αντιστοιχούν στις εκπομπές οι οποίες παράγονται κατά την περίοδο και τους πλόες που εμπίπτουν στην ευθύνη του ναυλωτή.

Κανονισμοί περί Πραγματικής Οικονομικής Υπόστασης των Νήσων Μάρσαλ (Marshall Islands Economic Substance Regulations)

Την 01.01.2019 τέθηκαν σε ισχύ οι Economic Substance Regulations, 2018 (Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, 2018, οι «**Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης**»), οι οποίοι υιοθετήθηκαν από τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ. Οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης εφαρμόζονται στις οντότητες μη κατοίκους (non resident) που έχουν συσταθεί στις Νήσους Μάρσαλ, καθώς και σε αλλοδαπές οντότητες εγγεγραμμένες στο μητρώο εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ, εφόσον εμπίπτουν στον ορισμό της «σχετικής οντότητας» (relevant entity) και αποκτούν εισόδημα από «σχετική δραστηριότητα» (relevant activity).

Συγκεκριμένα, ο όρος «σχετική οντότητα» σύμφωνα με το άρθρο 2(σ) των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης περιλαμβάνει:

(α) ανώνυμη εταιρεία (corporation), προσωπική εταιρεία, ετερόρρυθμη εταιρεία ή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, που δεν είναι εταιρεία κάτοικος (resident) των Νήσων Μάρσαλ και, η οποία έχει συσταθεί βάσει του BCA, του Revised Partnership Act, του Limited Partnership Act ή του Limited Liability Company Act, εκτός εάν διοικείται και ελέγχεται κεντρικά εκτός των Νήσων Μάρσαλ και είναι φορολογικός κάτοικος χώρας άλλης από τις Νήσους Μάρσαλ, ή

(β) ανώνυμη εταιρεία (corporation), προσωπική εταιρεία, ετερόρρυθμη εταιρεία, εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ή άλλη οντότητα που έχει συσταθεί εκτός της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ («αλλοδαπή οντότητα»), η οποία είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ σύμφωνα με τις διατάξεις του Business Corporations Act, του Revised Partnership Act, του Limited Partnership Act ή του Limited Liability Company Act, συμπεριλαμβανομένης αλλοδαπής ναυτιλιακής οντότητας, της οποίας οι δραστηριότητες διοικούνται και ελέγχονται κεντρικά εντός των Νήσων Μάρσαλ, εκτός εάν η αλλοδαπή οντότητα είναι φορολογικός κάτοικος εκτός της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ.

Ο όρος «σχετική δραστηριότητα» σύμφωνα με τους Κανονισμούς Οικονομικής Υπόστασης αναφέρεται σε συγκεκριμένες δραστηριότητες που απαριθμούνται εξαντλητικά στο άρθρο 3 των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης, συμπεριλαμβανομένων της ναυτιλιακής δραστηριότητας (shipping business) και της δραστηριότητας εταιρείας συμμετοχών (holding company business).

Ο όρος «οικονομική περίοδος» (financial period) αναφέρεται στην περίοδο για την οποία έχουν καταρτιστεί χρηματοοικονομικές καταστάσεις ή στην περίοδο που χρησιμοποιείται από μια οντότητα για λογιστικούς σκοπούς κατά τη σύνταξη των ετήσιων οικονομικών της εκθέσεων.

Σύμφωνα με τους Κανονισμούς Οικονομικής Υπόστασης, κάθε σχετική οντότητα οφείλει, για κάθε οικονομική περίοδο κατά την οποία αποκτά εισόδημα από σχετική δραστηριότητα, να διαθέτει επαρκή οικονομική υπόσταση στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ σε σχέση με τη δραστηριότητα αυτή. Μια σχετική οντότητα θεωρείται ότι διαθέτει οικονομική υπόσταση στις Νήσους Μάρσαλ όταν:

1. διοικείται και διαχειρίζεται στις Νήσους Μάρσαλ σε σχέση με τη σχετική δραστηριότητα,
2. διεξάγει στις Νήσους Μάρσαλ τις βασικές δραστηριότητες που παράγουν εισόδημα (*core income-generating activities*) σε σχέση με τη σχετική δραστηριότητα, και

3. λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου της δραστηριότητας που ασκείται στις Νήσους Μάρσαλ:
    - διαθέτει επαρκές ύψος δαπανών που πραγματοποιούνται στις Νήσους Μάρσαλ,
    - διαθέτει επαρκή φυσική παρουσία στις Νήσους Μάρσαλ, και
    - απασχολεί επαρκή αριθμό κατάλληλα καταρτισμένων εργαζομένων στις Νήσους Μάρσαλ (είτε απασχολούνται από την ίδια τη σχετική οντότητα είτε από άλλη οντότητα και ανεξαρτήτως εάν εργάζονται με προσωρινές ή μακροχρόνιες συμβάσεις).

Ωστόσο, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης και οι σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες θεσπίζουν ειδικό κανονιστικό πλαίσιο για τις σχετικές οντότητες που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στη ναυτιλία και για τις εταιρείες συμμετοχών.

(Α) Ναυτιλιακή Δραστηριότητα

Όταν η σχετική δραστηριότητα συνίσταται σε ναυτιλιακή δραστηριότητα, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης προβλέπουν λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις για την απόδειξη οικονομικής υπόστασης. Ειδικότερα, για να αποδείξει την οικονομική της υπόσταση, η σχετική οντότητα πρέπει:

- να συμμορφώνεται με το Associations Law και τον Maritime Act 1990,
- να τηρεί τους ισχύοντες κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO),
- να πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν τελωνειακά θέματα και στελέχωση πληρωμάτων,
- να εκπληρώνει όλες τις οικονομικές της υποχρεώσεις (π.χ. καταβολή τελών) προς τον Έφορο Εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ.

Αυτό σημαίνει ότι μια σχετική οντότητα που ασκεί ναυτιλιακή δραστηριότητα μπορεί να ικανοποιεί το κριτήριο της οικονομικής υπόστασης μέσω της λειτουργίας του πλοίου σε διεθνείς μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης του πληρώματος, της συντήρησης του πλοίου και της εποπτείας των ταξιδιών και των συναφών δραστηριοτήτων.

Ωστόσο, οι σχετικές οντότητες οφείλουν να γνωστοποιούν τις ακόλουθες πληροφορίες (άρθρο 6(1) των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης):

- το είδος της δραστηριότητας,
- το ύψος και τη φύση των ακαθάριστων εσόδων (π.χ. μισθώματα, δικαιώματα, μερίσματα, πωλήσεις, παροχή υπηρεσιών),
- το ύψος και τη φύση των εξόδων και των περιουσιακών στοιχείων,
- τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται,
- τον αριθμό των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού των εργαζομένων πλήρους απασχόλησης,
- στοιχεία που αποδεικνύουν ότι διεξάγονται στις Νήσους Μάρσαλ οι βασικές δραστηριότητες δημιουργίας εισοδήματος.

Σημειώνεται ότι ναυτιλιακές εταιρείες που υπόκεινται σε φόρο χωρητικότητας (tonnage tax) εκτός της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις πραγματικής οικονομικής υπόστασης για τους σκοπούς των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης, δεδομένου ότι υπόκεινται σε φορολογικό καθεστώς άλλου κράτους.

(Β) Δραστηριότητα Εταιρείας Συμμετοχών (Pure Equity Holding Company)

Όταν η σχετική δραστηριότητα συνίσταται αποκλειστικά στη λειτουργία εταιρείας συμμετοχών, οι Κανονισμοί Οικονομικής Υπόστασης προβλέπουν επίσης ηπιότερες απαιτήσεις οικονομικής υπόστασης.

Συγκεκριμένα, μια αμιγής εταιρεία συμμετοχών (pure equity holding company) υπόκειται σε μειωμένο έλεγχο οικονομικής υπόστασης, ο οποίος θεωρείται ότι πληρούται εφόσον η σχετική οντότητα:

(α) συμμορφώνεται με τις νομοθετικές της υποχρεώσεις δυνάμει του Business Corporation Act, Revised Partnership Act, Limited Partnership Act ή Limited Liability Companies Act, κατά περίπτωση, και

(β) διαθέτει επαρκείς ανθρώπινους πόρους και εγκαταστάσεις στις Νήσους Μάρσαλ για τη διακράτηση και διαχείριση συμμετοχών σε άλλες οντότητες (άρθρο 4(5) των Κανονισμών Οικονομικής Υπόστασης).

Επιπλέον, οι Κατευθυντήριες Οδηγίες και Συχνές Ερωτήσεις (Guidance and Frequently Asked Questions on Economic Substance) που εκδόθηκαν από τον Έφορο Μη Κατοίκων Ημεδαπών Εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ διευκρινίζουν ότι η έννοια του «επαρκούς» της παραγράφου (β) αξιολογείται με βάση τις ιδιαίτερες περιστάσεις κάθε εταιρείας συμμετοχών.

Ωστόσο, μια εταιρεία καθαρών συμμετοχών μπορεί να πληροί αυτές τις μειωμένες απαιτήσεις διατηρώντας απλώς εγγεγραμμένο αντιπρόσωπο (registered agent) στις Νήσους Μάρσαλ, σύμφωνα με το Associations Law. Κάθε εταιρεία που έχει συσταθεί στις Νήσους Μάρσαλ διαθέτει από την ίδρυσή της εγγεγραμμένο αντιπρόσωπο, ήτοι την εταιρεία Trust Company of the Republic of the Marshall Islands, Inc.

Τέλος, μια αμιγής εταιρεία συμμετοχών δεν υποχρεούται να διοικείται και να διαχειρίζεται στις Νήσους Μάρσαλ.

Δήλωση Οικονομικής Υπόστασης

Με ισχύ από την 01.07.2020, όλες οι ημεδαπές οντότητες μη κάτοικοι (non-resident) και οι αλλοδαπές ναυτιλιακές οντότητες που πληρούν τον ορισμό της σχετικής οντότητας και αποκτούν εισόδημα από σχετική δραστηριότητα υποχρεούνται να υποβάλλουν Δήλωση Οικονομικής Υπόστασης (Economic Substance Declaration) εντός δώδεκα (12) μηνών από την επέτειο της σύστασής τους.

Η Δήλωση Οικονομικής Υπόστασης υποβάλλεται σε ετήσια βάση στον Έφορο Εταιρειών των Νήσων Μάρσαλ («**Έφορος**»).

Εάν ο Έφορος κρίνει ότι μια σχετική οντότητα δεν πληροί το κριτήριο οικονομικής υπόστασης για συγκεκριμένη οικονομική περίοδο, εκδίδει σχετική ειδοποίηση προς την οντότητα, στην οποία αναφέρονται οι λόγοι της απόφασης, οι τυχόν κυρώσεις και κάθε άλλη πληροφορία που κρίνεται απαραίτητη.

Κυρώσεις

Οι κυρώσεις μπορεί να περιλαμβάνουν:

(α) για σχετική οντότητα που δεν πληροί το κριτήριο οικονομικής υπόστασης για οικονομική περίοδο:

- πρόστιμο έως 50.000 Δολάρια για κάθε σχετική οικονομική περίοδο,
- ανάκληση των εγγράφων σύστασής της και διάλυση,
- ή συνδυασμό των ανωτέρω.

(β) εάν, κατά την οικονομική περίοδο που ακολουθεί περίοδο για την οποία επιβλήθηκε κύρωση κατά τα ανωτέρω (πλην της ανάκλησης των εγγράφων σύστασης), ο Έφορος διαπιστώσει εκ νέου ότι η σχετική οντότητα δεν πληροί το κριτήριο οικονομικής υπόστασης, τότε η οντότητα υπόκειται σε:

- πρόστιμο έως 100.000 Δολάρια,
- ανάκληση των εγγράφων σύστασής της,

- διάλυση,
- ή συνδυασμό των ανωτέρω.

Επιπρόσθετα, ο Έφορος διαβιβάζει τις πληροφορίες που γνωστοποιούνται στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο οποίο κατοικούν η μητρική εταιρεία, η τελική μητρική εταιρεία και ο τελικός πραγματικός δικαιούχος της σχετικής οντότητας. Εάν η σχετική οντότητα έχει συσταθεί εκτός της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, οι πληροφορίες διαβιβάζονται επίσης στην αρμόδια αρχή της δικαιοδοσίας στην οποία έχει συσταθεί.

Η Εταιρεία και οι Θυγατρικές που έχουν συσταθεί στις Νήσους Μάρσαλ συμμορφώνονται πλήρως με τους Κανονισμούς, όπως αποδεικνύεται από τα Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης με τους Κανονισμούς Οικονομικής Υπόστασης (Economic Substance Regulations Certificates) που έχουν εκδοθεί από τον Έφορο Εταιρειών.

Κανονισμοί περί μη Συνεργάσιμων Περιοχών Φορολογικής Δικαιοδοσίας

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τηρεί ενωσιακό κατάλογο με τις μη συνεργάσιμες περιοχές φορολογικής δικαιοδοσίας τις οποίες και κατηγοριοποιεί σε μαύρη λίστα δικαιοδοσιών και σε γκρίζα λίστα δικαιοδοσιών. Η μαύρη λίστα περιλαμβάνει χώρες που απορρίπτουν την συνεργασία τους με την ΕΕ ή/και δεν έχουν υλοποιήσει τις υποχρεώσεις τους εντός προκαθορισμένου χρονοδιαγράμματος για την αποκατάσταση-άρση των προβληματικών φορολογικών τους πρακτικών και φορολογικής διαφάνειας ή/και δεν συμμορφώνονται με ανάληψη μέτρων για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής και εναρμόνισή τους με τα διεθνή πρότυπα χρηστής φορολογικής διακυβέρνησης ή/και δεν επιθυμούν να ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ του εθνικού φορολογικού τους φορέα και των αντίστοιχων φορολογικών φορέων χωρών που διαθέτουν χρηστή φορολογική διακυβέρνηση. Η γκρίζα λίστα περιλαμβάνει χώρες που δεν ικανοποιούν επαρκώς το σύνολο των διεθνών φορολογικών προτύπων αλλά έχουν επιδείξει αποτελεσματική συνεργασία με την ΕΕ με ανάληψη εθνικών κοινοβουλευτικών δεσμεύσεων για αναμόρφωση της σχετικής τους νομοθεσίας περί χρηστής φορολογικής διακυβέρνησης. Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικαιροποιεί τον εν λόγω κατάλογο περιοδικά με πιο πρόσφατη επικαιροποίηση στις 17.02.2026 στην οποία δεν συμπεριλαμβάνονταν οι Νήσοι Μάρσαλ.

Τον Φεβρουάριο του 2023 οι Νήσοι Μάρσαλ είχαν ενταχθεί στην γκρίζα λίστα αλλά διεγράφησαν από αυτήν τον Οκτώβριο του 2023. Έκτοτε και μέχρι σήμερα θεωρούνται ως φορολογικά συνεργάσιμη χώρα. Παρόλα αυτά, η Εταιρεία δεν μπορεί να προβλέψει αν στο μέλλον οι Νήσοι Μάρσαλ θα ενταχθούν ξανά στην γκρίζα λίστα χωρών ή και ακόμα για πρώτη φορά στην μαύρη λίστα χωρών και αν σε μια τέτοια περίπτωση θα λάβουν ταχέως και αποτελεσματικώς μέτρα για να εξέλθουν τέτοιων λιστών αλλά και πόσος χρόνος θα χρειαστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την αξιολόγηση των αναληφθέντων μέτρων. Στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο και για όσο διαρκεί η παρουσία της χώρας σε τέτοιες λίστες, η Εταιρεία και οι Θυγατρικές που υπόκεινται στην νομοθεσία των Νήσων Μάρσαλ ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο μη σύναψης συμφωνιών, μη χρηματοδότησης, μη ρευστότητας, μη διαχείρισης λειτουργικού ή/και πιστωτικού κινδύνου ή/και κινδύνου αγοράς με αποτέλεσμα η επιχειρηματική της δραστηριότητα και οικονομική της κατάσταση να επηρεαστούν αρνητικά.

Κανονισμοί για την Αντιμετώπιση της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και της Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας

Ο διεθνής φορέας Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης (Financial Task Force – «**FATF**») στην οποία η Ελλάδα είναι μέλος (ενώ οι Νήσοι Μάρσαλ δεν είναι μέλος, αντίθετα είναι μέλος της Ομάδας Ασίας/Ειρηνικού για την Καταπολέμηση της Νομιμοποίησης Εσόδων από Παράνομες Δραστηριότητες (APG), την οποία η Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης αντιμετωπίζει ως βασικό αναγνωρισμένο περιφερειακό της εταίρο-φορέα-συνδεδεμένο μέλος) τηρεί λίστα χωρών (γνωστή και ως «μαύρη λίστα») που περιλαμβάνει χώρες με πολύ σοβαρές στρατηγικές ελλείψεις και θεωρούνται μη συνεργάσιμες στην παγκόσμια προσπάθεια για προστασία του χρηματοπιστωτικού συστήματος («High-Risk Jurisdictions subject to a Call for Action»). Επιπλέον, τηρεί λίστα χωρών (γνωστή και ως «γκρίζα λίστα») που περιλαμβάνει χώρες με στρατηγικές αδυναμίες στα νομοθετικά και

κανονιστικά τους πλαίσια για την αντιμετώπιση της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, οι οποίες όμως έχουν δεσμευτεί να συνεργαστούν με την Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης για την άρση τους («Jurisdictions under Increased Monitoring»). Η Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης επικαιροποιεί τις λίστες αυτές περιοδικά με τελευταία επικαιροποίηση αυτή της 19.06.2026 στην οποία δεν συμπεριλαμβάνονταν οι Νήσοι Μάρσαλ.

Τον Ιούνιο του 2002 οι Νήσοι Μάρσαλ είχαν ενταχθεί στην γκρίζα λίστα αλλά κατόπιν ουσιαστικών βελτιώσεων, διεγράφησαν από αυτήν τον Οκτώβριο του 2002. Έκτοτε και μέχρι σήμερα θεωρούνται ως χώρα που δεν έχει στρατηγικές αδυναμίες για την αντιμετώπιση της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας. Παρόλα αυτά, η Εταιρεία δεν μπορεί να προβλέψει αν στο μέλλον οι Νήσοι Μάρσαλ θα ενταχθούν ξανά στην γκρίζα λίστα χωρών ή και ακόμα για πρώτη φορά στην μαύρη λίστα χωρών και αν σε μια τέτοια περίπτωση θα λάβουν ταχέως και αποτελεσματικώς μέτρα για να εξέλθουν τέτοιων λιστών αλλά και πόσος χρόνος θα χρειαστεί από την Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης για την αξιολόγηση των αναληφθέντων μέτρων. Στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο και για όσο διαρκεί η παρουσία της χώρας σε τέτοιες λίστες, η Εταιρεία και οι Θυγατρικές που υπόκεινται στην νομοθεσία των Νήσων Μάρσαλ ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο μη σύναψης συμφωνιών, μη χρηματοδότησης, μη ρευστότητας, μη διαχείρισης λειτουργικού ή/και πιστωτικού κινδύνου ή/και κινδύνου αγοράς με αποτέλεσμα η επιχειρηματική της δραστηριότητα και οικονομική της κατάσταση να επηρεαστούν αρνητικά.

Επιπλέον, το Συμβούλιο Ευρωπαϊκής Ένωσης τηρεί αντίστοιχες ενωσιακές λίστες χωρών με στρατηγικές αδυναμίες στα νομοθετικά και κανονιστικά τους πλαίσια για την αντιμετώπιση της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, την επονομαζόμενη μαύρη λίστα και γκρίζα λίστα. Η μαύρη λίστα περιλαμβάνει χώρες που έχουν αποτύχει επανειλημμένα να αντιμετωπίσουν τις ανεπάρκειες που εντοπίστηκαν, και οι οποίες επισημαίνονται στη δημόσια δήλωση της Ομάδας Χρηματοοικονομικής Δράσης (FATF) ή χώρες που δεν έχουν επισημανθεί ως υποκείμενες σε έκκληση για ανάληψη δράσης ή σε αυξημένη παρακολούθηση από την Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης αλλά των οποίων η συμμετοχή στον εν λόγω διεθνή φορέα καθορισμού προτύπων έχει ανασταλεί. Η γκρίζα λίστα χωρών περιλαμβάνει χώρες με στρατηγικές αδυναμίες στα νομοθετικά και κανονιστικά τους πλαίσια για την αντιμετώπιση της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, οι οποίες όμως έχουν αναλάβει γραπτώς πολιτική δέσμευση υψηλού επιπέδου για την αντιμετώπιση των ανεπαρκειών που εντοπίστηκαν και έχουν καταρτίσει σχέδιο δράσης σε συνεργασία με την Ομάδα Χρηματοοικονομικής Δράσης (FATF). Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναθεωρεί περιοδικά τις λίστες αυτές μέσω της επικαιροποίησης σχετικού παραρτήματος του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 για τη συμπλήρωση της Οδηγία (ΕΕ) 2015/849 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επισήμανση των τρίτων χωρών υψηλού κινδύνου που χαρακτηρίζονται από στρατηγικές ανεπάρκειες. Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει εντάξει ποτέ μέχρι σήμερα σε καμία τέτοια λίστα τις Νήσους Μάρσαλ και θεωρούνται ότι δεν έχουν στρατηγικές αδυναμίες για την αντιμετώπιση της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας. Παρόλα αυτά, η Εταιρεία δεν μπορεί να προβλέψει αν στο μέλλον οι Νήσοι Μάρσαλ θα ενταχθούν στην γκρίζα λίστα χωρών ή στην μαύρη λίστα χωρών και αν σε μια τέτοια περίπτωση θα λάβουν ταχέως και αποτελεσματικώς μέτρα για να εξέλθουν τέτοιων λιστών αλλά και πόσος χρόνος θα χρειαστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την αξιολόγηση των αναληφθέντων μέτρων. Στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο και για όσο διαρκεί η παρουσία της χώρας σε τέτοιες λίστες, η Εταιρεία και οι Θυγατρικές που υπόκεινται στην νομοθεσία των Νήσων Μάρσαλ ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο μη σύναψης συμφωνιών, μη χρηματοδότησης, μη ρευστότητας, μη διαχείρισης λειτουργικού ή/και πιστωτικού κινδύνου ή/και κινδύνου αγοράς με αποτέλεσμα η επιχειρηματική της δραστηριότητα και οικονομική της κατάσταση να επηρεαστούν αρνητικά.

4.3 Οργανωτική Δομή

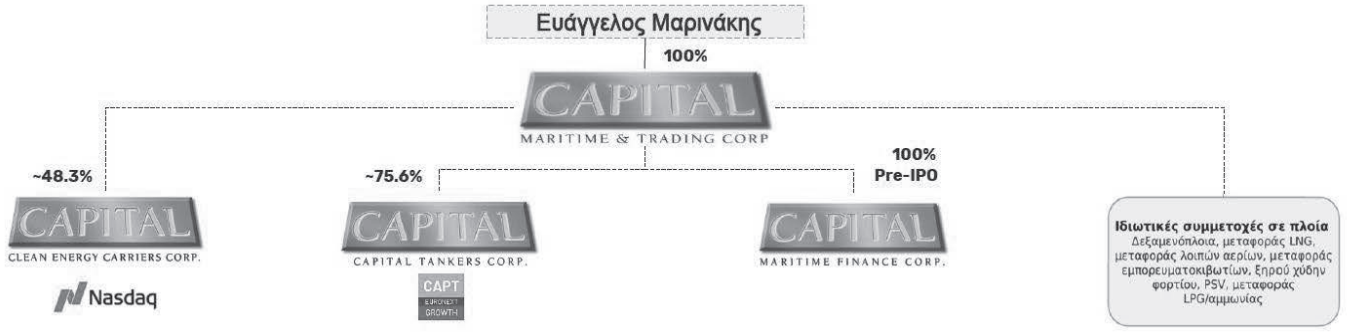
4.3.1 Ο Όμιλος της Εκδότριας

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι τριάντα δύο (32) Θυγατρικές της Εκδότριας κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

Α/Α	Επωνυμία Θυγατρικής	Υποσημείωση	Όνομα Πλοίου	Ποσοστό Συμμετοχής
1	Plato Container Carrier S.A.		M/V Asterios	100%
2	Socrates Container Carrier S.A.		M/V Adamastos	100%
3	Aristotle Container Carrier S.A.		M/V Aias	100%
4	Aiolos Container Carrier S.A.		M/V Amoureux	100%
5	Maestros Container Carrier S.A.		M/V Arionas	100%
6	Faros Container Carrier S.A.		M/V Adrastos	100%
7	Thales Container Carrier S.A.		M/V Adonis	100%
8	Megistos Container Carrier S.A.		M/V Anaxagoras	100%
9	Ouranos Container Carrier S.A.		M/V Acheloos	100%
10	Megas Container Carrier S.A.		M/V Acastos	100%
11	Poros Container Carrier S.A.		M/V Androklis	100%
12	Helios Container Carrier S.A.		M/V Avios	100%
13	Dakos Container Carrier S.A.		M/V Astraios	100%
14	Onar Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aither (αρ. κύτους 4291)	100%
15	Tilos Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aftokrator (αρ. κύτους 4293)	100%
16	Atlas Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aktaios (αρ. κύτους 4294)	100%
17	Silas Container Carrier S.A.	(i)	M/V Adolos (αρ. κύτους 4295)	100%
18	Ilios Container Carrier S.A.	(i)	M/V Agathoklis (αρ. κύτους 4297)	100%
19	Animus Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aristofanis (αρ. κύτους 4299)	100%
20	Olympic Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aetos (αρ. κύτους 4301)	100%
21	Onda Container Carrier S.A.	(i)	M/V Anaximenis (αρ. κύτους 4303)	100%
22	Parmenion Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Sokhna (αρ. κύτους 8292)	100%
23	Othello Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Busan (αρ. κύτους 8293)	100%
24	Ieros Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Nhava Sheva (αρ. κύτους 8294)	100%
25	Mahitis Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Mundra (αρ. κύτους 8295)	100%
26	Mahimos Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Qingdao (αρ. κύτους 8296)	100%
27	Anikitos Container Carrier S.A.	(i)	M/V DP World Maputo (αρ. κύτους 8297)	100%
28	Castus Container Carrier S.A.	(i)	M/V Aias II (αρ. κύτους 4305)	100%
29	Albus Container Carrier S.A.	(i)	M/V Adrastos II (αρ. κύτους 4306)	100%
30	Midas Container Carriers Corp.	(i)	M/V Arkesilaos (αρ. κύτους 4307)	100%
31	Iolas Container Carriers Corp.	(i)	M/V Aregon (αρ. κύτους. 4308)	100%
32	Frixos Container Carriers Corp.	(i)	M/V Aristovoulos (αρ. κύτους 4309)	100%

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.
(i) Πλοία υπό ναυπήγηση.

Από την ημερομηνία της σύστασής της έως και κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία ανήκει στον όμιλο της CMTC, η οποία κατέχει άμεσα, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, το σύνολο των μετοχών της Εταιρείας, όπως περιγράφεται στο κατωτέρω ομιλόγραμμα.



Η CMTC είναι ιδιωτική εταιρεία συσταθείσα κατά το δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, η οποία ελέγχεται απώτατα από τον κ. Ευάγγελο Μαρινάκη του Μιλτιάδη. Η CMTC αποτελεί τη μητρική εταιρεία του ομίλου Capital Maritime, ο οποίος δραστηριοποιείται στη διεθνή ναυτιλία στους κλάδους των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και λοιπών αερίων (LPG/NH_3/LCO_2), των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου και των πλοίων υποστήριξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων (PSV). Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η CMTC κατέχει το 100% των μετοχών της Εταιρείας και, υπό την παραδοχή ότι η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, θα κατέχει ποσοστό περίπου 75,8% των δικαιωμάτων ψήφου αυτής. Επιπλέον, με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, η CMTC κατέχει ποσοστό περίπου 48,3% της εισηγμένης στο NASDAQ Capital Clean Energy Carriers Corp. («CCEC») και ποσοστό περίπου 75,6% της εισηγμένης στο Euronext Growth Oslo Capital Tankers Corp. («CAPT»). Κατά την 30.06.2026, ο στόλος που ελέγχεται από τον όμιλο Capital Maritime μέσω των ανωτέρω και άλλων μη εισηγμένων εταιρειών περιλάμβανε συνολικά 179 πλοία, εκ των οποίων 71 εν λειτουργία (20 δεξαμενόπλοια, 14 πλοία μεταφοράς LNG, 3 πλοία μεταφοράς λοιπών αερίων, 17 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 9 πλοία ξηρού χύδην φορτίου και 8 PSV) και 108 υπό ναυπήγηση (33 δεξαμενόπλοια, 7 πλοία μεταφοράς LNG, 9 πλοία μεταφοράς λοιπών αερίων, 2 πλοία μεταφοράς LPG/αμμωνίας (VLAC), 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 15 πλοία ξηρού χύδην φορτίου και 12 PSV).

Η Εταιρεία έχει συνάψει με την CMTC τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών σε σχέση με τις μετοχές των Υπό Εξαγορά Εταιρειών. Οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες, ήτοι η Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp., αναμένεται να καταστούν 100% θυγατρικές της Εταιρείας, με την μεταβίβαση των μετοχών τους στην Εταιρεία. Ειδικότερα, οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Aktaion Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. θα αποκτηθούν από την Εκδότρια άμα τη παραδόσει του πλοίου M/V CMA CGM Gallium και του πλοίου M/V CMA CGM Hydrogene αντίστοιχα από το ναυπηγείο στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Callias Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. θα μεταβιβαστούν σε ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας παράδοσης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium και M/V CMA CGM Cesium από το ναυπηγείο, σύμφωνα με τους όρους της εκάστοτε Συμφωνίας Αγοραπωλησίας Μετοχών (βλ. κατωτέρω ενότητα 4.4.2. «Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις»-«Σημαντικές Επενδύσεις στο Στάδιο της Υλοποίησης κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου» του Ενημερωτικού Δελτίου).

4.3.2 Εξάρτηση από άλλες οντότητες του Ομίλου

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν υφίσταται εξάρτηση της Εκδότριας από άλλες οντότητες του Ομίλου της Εταιρείας ή του Ομίλου της CMTC, με την εξαίρεση ότι κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η CMTC κατέχει το 100% των κοινών μετοχών της Εκδότριας και ασκεί τον έλεγχο στην Εκδότρια ως κατέχουσα το σύνολο των κοινών μετοχών της Εκδότριας με δικαίωμα ψήφου.

4.4 Επενδύσεις

4.4.1 Σημαντικές Επενδύσεις Περιόδου 01.07.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου

Από την 01.07.2026 έως και την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, ο Όμιλος δεν έχει ολοκληρώσει οποιαδήποτε επένδυση.

4.4.2 Τρέχουσες και Σκοπούμενες Επενδύσεις

Σημαντικές Επενδύσεις στο Στάδιο της Υλοποίησης και για τις οποίες έχουν αναληφθεί σημαντικές δεσμεύσεις κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου

Κατά την 30.06.2026, η Εταιρεία, βρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησης επενδύσεων σε δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία με πληρωτέο υπόλοιπο ύψους περίπου US$1,3 δισ. Επιπλέον, την 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών αναφορικά με την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών έναντι συνολικού τιμήματος US$ 660,0 εκατ. Οι ως άνω επενδύσεις θα χρηματοδοτηθούν μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου.

Ανάλυση για το πληρωτέο υπόλοιπο για τις επενδύσεις στα είκοσι τρία (23) Νέα Πλοία ακολουθεί στον παρακάτω πίνακα:

Νέα Πλοία	01.07.2026 - 31.12.2026 (Ποσά σε χιλ. US$)	2027 (Ποσά σε χιλ. US$)	2028 (Ποσά σε χιλ. US$)	Σύνολο (Ποσά σε χιλ. US$)
19 Υπό Ναυπήγηση Πλοία	246.650	871.967	162.840	1.281.457
4 Πλοία (Υπό Εξαγορά	-	330.000	330.000	660.000
Σύνολο	**246.650**	**1.201.967**	**492.840**	**1.941.457**

Στις 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε με την CMTC τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών σε σχέση με τις μετοχές των Υπό Εξαγορά Εταιρειών, οι οποίες θα μεταβιβασθούν στην Εταιρεία σύμφωνα με τους όρους των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών, όπως αναλύεται στον παρακάτω πίνακα:

Α/Α	Επωνυμία Θυγατρικής	Όνομα Πλοίου	Ποσοστό Συμμετοχής	Ημερομηνία Μεταβίβασης Μετοχών βάσει της οικείας Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών
1	Aktaion Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Gallium (αρ. κύτους 208113)	100%	Άμα τη παραδόσει του πλοίου από το ναυπηγείο, την ή πριν από την 23.08.2027
2	Callias Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Neptunium (αρ. κύτους 208115)	100%	Μεταξύ 01.07.2027 και 30.08.2027 (η ακριβής ημερομηνία μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)
3	Simon Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Hydrogene (αρ. κύτους 208117)	100%	Άμα τη παραδόσει του πλοίου από το ναυπηγείο, την ή πριν από την 28.08.2028
4	Timon Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Cesium (αρ. κύτους 208119)	100%	Μεταξύ 01.10.2028 και 30.11.2028 (η ακριβής ημερομηνία

				μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)

Επιπλέον, δυνάμει της από 02.10.2026 απόφασης του Δ.Σ. της Εταιρείας, αποφασίστηκε τα κεφάλαια που θα αντληθούν από την Αύξηση να χρησιμοποιηθούν από την Εταιρεία για τη μερική χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων και τυχόν υπολειπόμενα κεφάλαια μετά τη διάθεση αυτή να χρησιμοποιηθούν για κεφάλαιο κίνησης. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. ενότητα 3α «Λόγοι της Προσφοράς, Χρήση των Εσόδων και Έξοδα της Έκδοσης/Προσφοράς» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι ο Όμιλος, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν έχει συνάψει νομικά δεσμευτική συμφωνία, πλην των ανωτέρω αναφερόμενων. Επιπλέον, η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι ο Όμιλος, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν έχει αναλάβει ισχυρή δέσμευση για την υλοποίηση τρεχουσών και μελλοντικών επενδύσεων, πλην των ανωτέρω αναφερόμενων.

Για την πληροφόρηση της ενότητας 4.4 «Επενδύσεις» έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο), όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεση προσυμφωνημένων διαδικασιών.

4.5 Πληροφορίες για τις Τάσεις

Στο πλαίσιο των μακροπρόθεσμων ναυλώσεων, τα ναύλα και τα βασικά κόστη που βαρύνουν την Εταιρεία παραμένουν σε μεγάλο βαθμό σταθερά. Ειδικότερα:

Τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων της Εκδότριας εξαρτώνται πρωτίστως από το ύψος των ναύλων που καταβάλλουν οι ναυλωτές των πλοίων της. Σε γενικές γραμμές, ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα και ευαισθησία σε μακροοικονομικούς, εμπορικούς και γεωπολιτικούς παράγοντες.

Οι γεωπολιτικές συγκρούσεις και οι εμπορικές διαμάχες για τους δασμούς το 2026 -και συγκεκριμένα οι συνεχιζόμενοι πόλεμοι στην Ουκρανία και τη Μέση Ανατολή, σε συνδυασμό με τη σύγκρουση Η.Π.Α.-Ιράν που ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2026- έχουν προκαλέσει σοβαρές διαταραχές στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, τις ναυτιλιακές διαδρομές και τις εφοδιαστικές αλυσίδες. Τα γεγονότα αυτά ενδέχεται να αυξήσουν τα λειτουργικά κόστη, να μεταβάλλουν τις εμπορικές διαδρομές και γενικά να προκαλέσουν αστάθεια στην αγορά. Το τρέχον γεωπολιτικό κλίμα επηρεάζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες μέσω διαφόρων κρίσιμων παραγόντων όπως διαταραχές στα Στενά του Ορμούζ, αύξηση των μισθών των πληρωμάτων και του κόστους ανταλλακτικών και επισκευών πλοίων και αύξηση του κόστους ασφάλισης.

Βραχυπρόθεσμα, οι συνθήκες της ναυλαγοράς παραμένουν ισχυρές, υποστηριζόμενες από τη συνολική προσφορά και ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα αυξημένα τονομίλια λόγω των εκτροπών της Ερυθράς Θάλασσας και από τα ιστορικά χαμηλά επίπεδα αδρανούς στόλου. Ωστόσο, υπό το πρίσμα της συνεχιζόμενης γεωπολιτικής αστάθειας και της κυκλικότητας του κλάδου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η εικόνα αυτή αποτυπώνει την παρούσα κατάσταση της αγοράς έως και την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, χωρίς να μπορεί να θεωρηθεί ένδειξη συγκεκριμένης τάσης ή πρόβλεψη για τη μελλοντική πορεία των εσόδων και την προσφορά ή τη ζήτηση για τον στόλο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Εταιρείας.

Μεσοπρόθεσμα, το υψηλό βιβλίο παραγγελιών και η ενδεχόμενη ομαλοποίηση των διαδρομών ενέχουν κίνδυνο υπερπροσφοράς και αποκλιμάκωσης των ναύλων.

Δεδομένων των συμβασιοποιημένων εσόδων της Εκδότριας μέσω μακροπρόθεσμων ναυλώσεων, η Εκδότρια δεν έχει άμεση έκθεση στις βραχυπρόθεσμες συνθήκες που επικρατούν στην ναυλαγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εκτός εάν ασκηθεί το δικαίωμα καταγγελίας οποιασδήποτε εκ των υφιστάμενων συμβάσεων ναύλωσης για οποιοδήποτε λόγο. Η άμεση έκθεση της Εταιρείας σε κόστος περιορίζεται στο κόστος

πλοιοκτησίας και λειτουργίας των πλοίων, σύμφωνα με τις μακροπρόθεσμες ναυλώσεις των πλοίων. Τα έξοδα ταξιδιού, όπως καύσιμα, λιμενικά τέλη, διόδια καναλιών, βαρύνουν τον ναυλωτή. Τα δύο επαναλαμβανόμενα στοιχεία κόστους που επωμίζεται η Εταιρεία είναι τα λειτουργικά έξοδα πλοίου (OpEx) και οι περιοδικοί δεξαμενισμοί (drydocking). Τα λειτουργικά έξοδα (OpEx) καλύπτουν το πλήρωμα, την ασφάλιση, τις επισκευές/συντήρηση, τα εφόδια και τις αμοιβές διαχείρισης. Οι περιοδικοί δεξαμενισμού προγραμματίζονται κάθε πέντε (5) έτη για επιθεώρηση γάστρας, ανανέωση χάλυβα και επισκευή εξοπλισμού, και το κόστος περιλαμβάνει το κόστος μετάβασης στο ναυπηγείο, το κόστος εργασιών και το κόστος των ημερών επισκευής κατά τις οποίες δεν καταβάλλονται ναύλα. Το κόστος δεξαμενισμού κεφαλαιοποιείται και αποσβένεται έως τον επόμενο προγραμματισμένο δεξαμενισμό.

5 ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

5.1 Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου

5.1.1 Χρήση από 01.01.2025 έως 31.12.2025

Οι πληροφορίες που περιέχονται στην παρούσα ενότητα περιλαμβάνονται στην Ετήσια Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας επί των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της χρήσης από 01.01.2025 έως 31.12.2025 (Management Discussion and Analysis) και έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την 09.09.2026.

Με βάση τα κριτήρια μεγέθους και τις προϋποθέσεις που θέτει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία δεν υπάγεται σε υποχρέωση κατάρτισης αυτοτελούς Έκθεσης Βιωσιμότητας για τη χρήση 2025.

1. Δραστηριοποίηση Ομίλου και Συνοπτική Περιγραφή Εταιρικής Δομής

Η Εταιρεία, η οποία έως τις 06.07.2026 έφερε την επωνυμία «Capital Container Carriers Corp.», συστάθηκε στις 14.05.2025 στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ από την εταιρεία με την επωνυμία «Capital Maritime & Trading Corp.» (εφεξής η «**CMTC**» ή η «**Μητρική Εταιρεία**»), βάσει της νομοθεσίας της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, και στις 06.07.2026 άλλαξε την επωνυμία της σε «Capital Maritime Finance Corp.», χωρίς η μεταβολή αυτή να έχει επίπτωση στην οικονομική της θέση, τα αποτελέσματα ή τις ταμειακές της ροές.

Η Εταιρεία λειτουργεί ως εταιρεία συμμετοχών (holding company) με αποκλειστικό σκοπό την άμεση ή έμμεση κατοχή μετοχών πλοιοκτητριών εταιρειών δραστηριοποιούμενων στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τα πλοία (containerships) των οποίων ναυλώνονται αποκλειστικά δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης (time charters). Κατά τη διάρκεια του 2025, η CMTC μεταβίβασε στην Εταιρεία, δυνάμει πράξεων μεταβίβασης, το σύνολο των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών στην Εταιρεία, οι οποίες κατέστησαν 100% θυγατρικές της. Η συναλλαγή αυτή αντιμετωπίστηκε λογιστικά ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο, η οποία λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της ενοποίησης συμφερόντων (pooling of interests), με αναγνώριση των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού των μεταβιβασθεισών εταιρειών στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες και με αναδρομική ισχύ στις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Επιπλέον, το 2025, δεκαεννέα (19) εταιρείες που θα αποκτήσουν δεκαεννέα (19) υπό ναυπήγηση πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (εφεξής τα «**Υπό Ναυπήγηση Πλοία**») συστάθηκαν ως 100% Θυγατρικές της Εταιρείας.

Στις 31.12.2025, ο στόλος του Ομίλου περιλάμβανε δεκατρία (13) πλοία εν λειτουργία, χωρητικότητας περίπου 1.827–2.862 TEU (ναυπηγηθέντα την περίοδο 2023–2024) και τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία, χωρητικότητας περίπου 1.839–8.770 TEU με αναμενόμενη παράδοση εντός της περιόδου 2026–2028, εκ των οποίων έξι (6) πλοία χωρητικότητας περίπου 8.770 TEU θα φέρουν κινητήρες διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG).

Μετά την 31.12.2025, στις 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε ως αγοράστρια με την CMTC ως πωλήτρια τέσσερις (4) συμβάσεις αγοραπωλησίας μετοχών (εφεξής οι «**Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών**») για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των εταιρειών Callias Container Carriers Corp., Timon Container Carriers Corp., Aktaion

Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. (εφεξής οι **«Υπό Εξαγορά Εταιρείες**»), οι οποίες θα παραλάβουν (βάσει των οικείων συμβάσεων ναυπήγησης πλοίων) συνολικά τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία χωρητικότητας περίπου 8.776 TEU, με κινητήρες διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), έναντι συνολικού τιμήματος αγοράς US$660,0 εκατ. και με αναμενόμενη μεταβίβαση των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών εντός της περιόδου 2027–2028, διαμορφώνοντας συνολικό στόλο (σε λειτουργία και υπό ναυπήγηση) τριάντα έξι (36) πλοίων.

Η τεχνική και εμπορική διαχείριση του στόλου ασκείται, από το τρίτο τρίμηνο του 2025, από την Capital Containers Ship Management Corp. (εφεξής η «**CCSM**»), εταιρεία ελεγχόμενη από τον κ. Μιλτιάδη Ε. Μαρινάκη (υιό του κ. Ευάγγελου Μ. Μαρινάκη), σε αντικατάσταση της Capital-Executive Ship Management Corp. (εφεξής η «**Capital-Executive**»), η οποία διαχειριζόταν προγενέστερα το στόλο. Η CMTC κατέχει το 100% των κοινών μετοχών της Εταιρείας με ημερομηνία αναφοράς την 31.12.2025.

2. Σημαντικά Γεγονότα Ομίλου

Κατά τη χρήση 2025, ο Όμιλος προχώρησε σε ουσιώδη αναδιοργάνωση της εταιρικής του δομής: η CMTC μεταβίβασε στην Εταιρεία, η οποία συστάθηκε εντός του έτους στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, το σύνολο των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών. Η συναλλαγή λογιστικοποιήθηκε ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο με τη μέθοδο της ενοποίησης συμφερόντων (pooling of interests), με αναγνώριση των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού των μεταβιβασθεισών εταιρειών στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες και με αναδρομική ισχύ στις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις.

Παράλληλα, ο Όμιλος προχώρησε σε εκτεταμένη δραστηριότητα σύναψης νέων συμβάσεων ναυπήγησης: εντός του 2025 συνήφθησαν συμβάσεις για τη ναυπήγηση δεκαεννέα (19) πλοίων χωρητικότητας 1.839-8.770 TEU στα ναυπηγεία HD Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (τέως HD Hyundai Mipo Co., Ltd.) και HD Hyundai Samho Co., Ltd. (με ορισμένες εξ αυτών να τροποποιούνται μεταγενέστερα εντός του ίδιου έτους), συνολικού συμβατικού κόστους περίπου US$1.482,1 εκατ., θέτοντας τις βάσεις για τη σημαντική διεύρυνση του στόλου του Ομίλου την περίοδο 2026-2028. Η χρηματοδότηση του προγράμματος ναυπήγησης των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων υποστηρίχθηκε εντός του 2025 από εισφορά κεφαλαίου της CMTC ύψους US$76,9 εκατ. Παράλληλα, ο Όμιλος προχώρησε σε αλλαγή της διαχειρίστριας εταιρείας του στόλου από την Capital-Executive στην CCSM κατά το τρίτο τρίμηνο του 2025, και διένειμε μερίσματα US$46,4 εκατ. στη CMTC.

3. Μεταγενέστερα Γεγονότα

Μετά την 31.12.2025 και έως την 09.09.2026, ημερομηνία έγκρισης των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων από το Διοικητικό Συμβούλιο, σημειώθηκαν τα ακόλουθα σημαντικά γεγονότα:

(1) Στις 21.04.2026, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οκτώ (8) πλοίων, Θυγατρικές της Εταιρείας, ως αλληλεγγύως και εις ολόκληρον οφειλέτριες, συνήψαν από κοινού νέα δανειακή σύμβαση ύψους US$270,0 εκατ. με την εταιρική εγγύηση της Εταιρείας, με σκοπό την αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού που είχε αναληφθεί από την Μητρική Εταιρεία ύψους US$110,0 εκατ. σε σχέση με τα εν λόγω πλοία, καθώς και κεφάλαιο κίνησης στις οφειλέτριες πλοιοκτήτριες εταιρείες και στην Εταιρεία.

(2) Στις 29.06.2026, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες τεσσάρων (4) επιπλέον πλοίων, Θυγατρικές της Εταιρείας, συνήψαν από κοινού νέα δανειακή σύμβαση ύψους US$150,0 εκατ., με την εταιρική εγγύηση της Μητρικής Εταιρείας, προς αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού της Μητρικής Εταιρείας ύψους US$86,6 εκατ. και κεφαλαίου κίνησης.

(3) Στις 06.07.2026, η Εταιρεία μετέβαλε την επωνυμία της από «Capital Container Carriers Corp.» σε «Capital Maritime Finance Corp.».

(4) Στις 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε τέσσερις (4) Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών με την CMTC για την

απόκτηση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών, σε εκάστη εκ των οποίων θα παραδοθεί ένα υπό ναυπήγηση πλοίο χωρητικότητας 8.776 TEU (τεχνολογίας διπλού καυσίμου LNG) από το ναυπηγείο New Times Shipbuilding Co., Ltd., έναντι τιμήματος US$165,0 εκατ. ανά Υπό Εξαγορά Εταιρεία (συνολικό τίμημα US$660,0 εκατ.), καταβλητέου κατά την παράδοση εκάστου πλοίου (με αναμενόμενες παραδόσεις εντός της περιόδου 2027-2028).

(5) Στις 16.07.2026 τροποποιήθηκαν το Καταστατικό (Articles of Incorporation) και οι Κανονισμοί (Bylaws) της Εταιρείας, περιλαμβανομένων των διατάξεων περί μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας. Συνεπεία της τροποποίησης, το Καταστατικό προβλέπει (άρθρο IV) ότι το εγκεκριμένο κεφάλαιο (authorised capital) της Εταιρείας ανέρχεται σε εξακόσια εκατομμύρια (600.000.000) μετοχές εκ των οποίων (α) πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) κοινές μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04 και (β) εκατό εκατομμύρια (100.000.000) προνομιούχες μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04.

4. Επισκόπηση Δραστηριοτήτων και Εξέλιξη, Επιδόσεις και Θέση του Ομίλου

Η χρήση 2025 χαρακτηρίστηκε από σημαντική βελτίωση επιδόσεων σε σχέση με το 2024 (βάσει συγκριτικών στοιχείων), οφειλόμενη κυρίως στην πλήρη ετήσια συνεισφορά του στόλου που παραδόθηκε εντός του 2024, χωρίς αντίστοιχη αύξηση του λειτουργικού κόστους βάσης, με αποτέλεσμα τη διεύρυνση τόσο του λειτουργικού όσο και του καθαρού περιθωρίου κέρδους (βλ. Ενότητα 4). Η χρηματοοικονομική θέση του Ομίλου ενισχύθηκε ουσιωδώς, με τα ίδια κεφάλαια να αυξάνουν την αναλογία τους επί του συνολικού ενεργητικού.

Η ρευστότητα του Ομίλου παραμένει επαρκής σε λειτουργικό επίπεδο (θετικές και αυξανόμενες λειτουργικές ταμειακές ροές) αλλά ο Όμιλος βρίσκεται σε περίοδο σημαντικής επενδυτικής επέκτασης, με εναπομένουσες δεσμεύσεις για τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία US$1.379,5 εκατ. στις 31.12.2025 (και επιπλέον US$660,0 εκατ. για τις Υπό Εξαγορά Εταιρείες το σύνολο των μετοχών των οποίων θα αποκτηθεί δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών, βλ. Ενότητα 1). Η χρηματοδότηση του προγράμματος αυτού αναμένεται να προέλθει από συνδυασμό υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου, όπως ήδη εν μέρει υλοποιήθηκε με τη σύναψη δανειακών συμβάσεων τον Απρίλιο και τον Ιούνιο 2026 (Σημείωση 13 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις), οι οποίες αναχρηματοδότησαν υφιστάμενο δανεισμό της Μητρικής Εταιρείας και παρείχαν πρόσθετη ρευστότητα στον Όμιλο. Η μακροπρόθεσμη ορατότητα εσόδων του Ομίλου, στηριζόμενη σε συμβασιοποιημένο χαρτοφυλάκιο χρονοναυλώσεων χρονικού ορίζοντα άνω των εννέα (9) ετών κατά μέσο όρο (βλ. Ενότητα 3), αναμένεται να στηρίξει τη σταδιακή αποπληρωμή του αυξημένου δανεισμού, καθώς τα πλοία που αναμένονται στο πλαίσιο του νέου προγράμματος ναυπηγήσεων θα παραδίδονται και θα εντάσσονται σε λειτουργία έως το 2028.

5. Κυριότεροι κίνδυνοι και αβεβαιότητες

Οι κυριότεροι κίνδυνοι και αβεβαιότητες στους οποίους εκτίθεται ο Όμιλος συνοψίζονται κατωτέρω:

(1) Συγκέντρωση Κινδύνου Αντισυμβαλλομένου: Κίνδυνος αντισυμβαλλομένου είναι ο κίνδυνος ο αντισυμβαλλόμενος να μην θέλει ή/και να μην μπορεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει έναντι του Ομίλου, με αποτέλεσμα ο Όμιλος να υποστεί οικονομική ζημία. Ο Όμιλος εκτίθεται σε πιστωτικό κίνδυνο από τις λειτουργικές του δραστηριότητες (κυρίως εμπορικές απαιτήσεις) και από τις χρηματοδοτικές του δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων καταθέσεων σε τράπεζες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις

Όλα τα πλοία του Ομίλου είναι ναυλωμένα βάσει μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων, οι οποίες ενδέχεται να περιέχουν συμφωνίες για ναύλους σημαντικά υψηλότερους από τα επίπεδα της κατά περίπτωση spot και της περιοδικής αγοράς. Οι ναυλωτές του Ομίλου θα μπορούσαν να μην εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους εκ των ναυλοσυμφώνων, για διάφορους λόγους, όπως ενδεικτικά σε περίπτωση που (α) ο ναυλωτής αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες που οδηγούν σε κήρυξη πτώχευσης, αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων ή υπερημερία

σε σχέση με τις υποχρεώσεις του εκ των ναυλοσυμφώνων, (β) ο ναυλωτής επιδιώκει την επαναδιαπραγμάτευση των όρων των ναυλοσυμφώνων λόγω των επικρατουσών οικονομικών και εμπορικών συνθηκών ή ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης πλημμελούς οικονομικής απόδοσής του, (γ) ο ναυλωτής ασκεί δικαίωμα καταγγελίας των ναυλοσυμφώνων λόγω μη συμμόρφωσης του Ομίλου με τους όρους των ναυλοσυμφώνων, απώλειας πλοίου, ζημίας πλοίου ή αδυναμίας επισκευής πλοίου ή σοβαρών ελλείψεων πλοίου ή παρατεταμένων περιόδων εκτός ναύλωσης (off-hire) ή υπερημερίας της Εταιρείας ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της εκ των ναυλοσυμφώνων. Στην περίπτωση αυτή, ο Όμιλος θα μπορούσε να έλθει αντιμέτωπος με σημαντική απώλεια προσδοκώμενων μελλοντικών εσόδων και ταμειακών ροών.

Ο Όμιλος επιδιώκει να συναλλάσσεται με τρίτα μέρη τα οποία θεωρεί αξιόπιστα και με τα οποία έχει αναπτύξει μακροχρόνιες σχέσεις. Τα οποιαδήποτε υπόλοιπα προς είσπραξη παρακολουθούνται σε συνεχή βάση. Έξι (6) ναυλωτές αντιπροσώπευαν έκαστος άνω του 10% των εσόδων σε τουλάχιστον μία από τις χρήσεις 2025-2024 (Ενότητα 3 «Αγορές στις οποίες δραστηριοποιήθηκε ο Όμιλος»).

Καταθέσεις σε τράπεζες

Ο Όμιλος τοποθετεί τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμά του, αποτελούμενα κυρίως από καταθέσεις, σε αξιόπιστα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ο Όμιλος πραγματοποιεί περιοδικές αξιολογήσεις της σχετικής πιστοληπτικής ικανότητας αυτών των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

(2) Υλοποίηση προγράμματος ναυπηγήσεων: Ο Όμιλος έχει αναλάβει δεσμεύσεις άνω των US$2,0 δισ. έως το 2028, με κίνδυνο καθυστερήσεων ή υπερβάσεων κόστους (βλ. Ενότητα 5 «Στοιχεία Κατάστασης Οικονομικής Θέσης» και Ενότητα 11 «Μεταγενέστερα Γεγονότα»).

(3) Κίνδυνος ρευστότητας: Ο κίνδυνος ρευστότητας είναι ο κίνδυνος να αντιμετωπίσει ο Όμιλος δυσκολίες στην εκπλήρωση υποχρεώσεων δεσμεύσεων συνδεόμενων με χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις. Η Εταιρεία είχε έλλειμμα κεφαλαίου κίνησης US$4,5 εκατ. στις 31.12.2025. Οποιαδήποτε ανάγκη για κεφάλαιο κίνησης καλύπτεται μέσω δανεισμού ή εισφορών από τη Μητρική Εταιρεία. Ο Όμιλος περιορίζει τον κίνδυνο ρευστότητας μέσω της τακτικής παρακολούθησης των εσόδων που λαμβάνει από τη ναύλωση των πλοίων του, δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης. Πιθανές αγορές πλοίων αξιολογούνται προσεκτικά λαμβάνοντας υπόψη τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εν λόγω πλοίων, την εμπορευσιμότητά τους και τις προοπτικές κερδοφορίας τους. Μέσω της ενδελεχούς αξιολόγησης μελλοντικών επενδύσεων σε πλοία, ο Όμιλος είναι σε θέση να διαπραγματευθεί με τραπεζικά ιδρύματα προκειμένου να εξασφαλίσει ευνοϊκούς και βιώσιμους όρους χρηματοδότησης. Τα υπερβάλλοντα ταμειακά διαθέσιμα του Ομίλου επενδύονται σε τραπεζικές καταθέσεις ενίοτε σταθερής διάρκειας συνήθως όχι μεγαλύτερης από τρεις (3) μήνες. Ο Όμιλος παρακολουθεί τον κίνδυνο που σχετίζεται με την έλλειψη κεφαλαίων λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων που ελέγχει όσο και το κόστος εξυπηρέτησης του δανεισμού τους.

(4) Κίνδυνος Επιτοκίου: Ο κίνδυνος επιτοκίου είναι ο κίνδυνος η εύλογη αξία ή οι μελλοντικές ταμειακές ροές ενός χρηματοοικονομικού μέσου να μεταβάλλονται λόγω αλλαγών στα επιτόκια της αγοράς. Η έκθεση του Ομίλου στον κίνδυνο αλλαγών στα επιτόκια της αγοράς σχετίζεται κυρίως με τις δανειακές υποχρεώσεις του Ομίλου με κυμαινόμενα επιτόκια. Μια σημαντική αύξηση στα επιτόκια αγοράς, θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα του Ομίλου, καθώς και την ικανότητά του να αποπληρώνει τις δανειακές του υποχρεώσεις.

Πίνακας κινδύνου επιτοκίου

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την ευαισθησία σε μια λογικά πιθανή αλλαγή στα επιτόκια, με όλες τις άλλες μεταβλητές να διατηρούνται σταθερές, στα αποτελέσματα του Ομίλου:

Σε εκατομμύρια US$	***01.01.2025-31.12.2025***
Term or compounded-SOFR (+1%)	*US$ (1,2)*

Term or compounded-SOFR (-1%)	*US$ 1,2*

(Ενότητα 4.1 «Λειτουργικά έξοδα και άλλοι λογαριασμοί» της Έκθεσης Διαχείρισης).

(5) Κυκλικότητα αγοράς: Η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα και η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε κινδύνους που συνδέονται με την επανεκναύλωση (re-charter) και μεταβολή της αξίας των πλοίων του Ομίλου μετά τη λήξη των τρεχόντων ναυλοσυμφώνων.

(6) Αξία των πλοίων: Οι αξίες των πλοίων του Ομίλου ενδέχεται να μειωθούν και κατά περιόδους να παρουσιάζουν σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην αναγνώριση ζημιών από πώληση των πλοίων ή στην αναγνώριση απομειώσεων, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει την ικανότητα του Ομίλου να συμμορφώνεται με τις χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις (covenants) των δανείων ή να αναχρηματοδοτήσει το χρέος του.

(7) Κανονιστικό/περιβαλλοντικό κόστος: Ο Όμιλος είναι εκτεθειμένος σε αυξημένες απαιτήσεις κεφαλαιουχικών δαπανών προς συμμόρφωση με το εκάστοτε ισχύον κανονιστικό πλαίσιο και ιδίως των ναυτιλιακών και περιβαλλοντικών κανονισμών (λ.χ. αυξανόμενες απαιτήσεις δυνάμει των EU ETS, FuelEU Maritime, IMO).

(8) Λειτουργικός κίνδυνος στόλου: Τα πλοία του Ομίλου και τα φορτία τους είναι εκτεθειμένα στον κίνδυνο ζημίας ή απώλειας λόγω γεγονότων όπως ναυτικά ατυχήματα, φυσικές καταστροφές, διακοπές λειτουργίας εξαιτίας μηχανικών βλαβών, προσάραξη, πυρκαγιά, εκρήξεις και συγκρούσεις, ανθρώπινο σφάλμα, πόλεμος, τρομοκρατία, πειρατεία, καθώς και άλλες περιστάσεις ή γεγονότα. Ζημιά στα πλοία του Ομίλου μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένες δαπάνες και σε περιόδους εκτός ναύλωσης (off-hire) και ενδέχεται να επηρεάσει την ικανότητα του Ομίλου να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τους όρους των ναυλοσυμφώνων, γεγονός που με τη σειρά του μπορεί να παρέχει στους ναυλωτές το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση από τον Όμιλο ή να καταγγείλουν το ναυλοσύμφωνο. Πιθανή ζημία ενδέχεται να απαιτεί την επισκευή των πλοίων σε εγκατάσταση δεξαμενισμού (dry-dock). Το κόστος των επισκευών σε δεξαμενισμό είναι απρόβλεπτο και μπορεί να είναι σημαντικό ενώ ενδέχεται να μην καλύπτεται πλήρως από την ασφάλιση του Ομίλου. Η απώλεια εσόδων κατά το διάστημα επισκευών, καθώς και το κόστος των επισκευών, της μετακίνησης του πλοίου σε σχετικές εγκαταστάσεις και της παραμονής σε αυτές, θα βαρύνει τον Όμιλο.

(9) Χρηματοδοτικοί όροι (covenants): Με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, η Εταιρεία ή/και ο Όμιλος υποχρεούνται να συμμορφώνονται με συγκεκριμένους χρηματοοικονομικούς δείκτες (financial covenants), όπως αυτοί ορίζονται στις οικείες χρηματοδοτικές συμβάσεις. Μεταξύ άλλων, οι σχετικές συμβάσεις προβλέπουν υποχρεώσεις τήρησης, κατά περίπτωση: (α) δείκτη μόχλευσης (Leverage Ratio) που δεν υπερβαίνει το 0,75:1, (β) ελάχιστου επιπέδου τραπεζικών διαθεσίμων (περιλαμβανομένων προθεσμιακών καταθέσεων) και ταμειακών ισοδυνάμων ύψους τουλάχιστον ίσου με το γινόμενο του αριθμού των εν λειτουργία παραδοθέντων πλοίων του στόλου της Εταιρείας επί US$ 0,5 εκατ. και (γ) καθαρής θέσης (shareholders' equity) τουλάχιστον ίσης με US$200,0 εκατ. Επιπλέον, προβλέπεται υποχρέωση τήρησης ελαχίστου δείκτη κάλυψης, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος του συνόλου της αγοραίας αξίας του υποθηκευμένου πλοίου ή των υποθηκευμένων πλοίων, και της αγοραίας αξίας οποιασδήποτε πρόσθετης εξασφάλισης που παρέχεται στους δανειστές προς το ανεξόφλητο ποσό της εκάστοτε χρηματοδοτικής σύμβασης, τουλάχιστον ίσου, κατά περίπτωση, με 120% ή 125%. Τυχόν αθέτηση των χρηματοοικονομικών δεικτών και αδυναμία αποκατάστασης αυτών εντός της εκάστοτε περιόδου θεραπείας, θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόωρη απαίτηση αποπληρωμής ή καταγγελία των δανειακών συμβάσεων.

6. Μελλοντική Εξέλιξη Εργασιών του Ομίλου

Βασική προτεραιότητα του Ομίλου παραμένει η διαχείριση του εκτεταμένου προγράμματος ναυπηγήσεων. Στις 31.12.2025, εκκρεμούσαν δεσμεύσεις για τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία ύψους US$1.379,5 εκατ. (εκ των οποίων US$344,7 εκατ. καταβλητέα εντός του 2026), ενώ τον Ιούλιο 2026 προστέθηκαν δεσμεύσεις US$660,0 εκατ. για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών που θα παραλάβουν τέσσερα (4)

υπό ναυπήγηση πλοία, διαμορφώνοντας συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα άνω των US$2,0 δισ. έως το 2028 για είκοσι τρία πλοία υπό ναυπήγηση (εφεξής τα «**Νέα Πλοία**»). Εντός του 2026 αναμένεται η παράδοση ενός (1) πλοίου (αρ. κύτους 4299, 1.839 TEU), με την πλειονότητα του υπόλοιπου στόλου να παραδίδεται σταδιακά έως το τέταρτο τρίμηνο του 2028.

Η χρηματοδότηση του ως άνω προγράμματος αναμένεται να προέλθει μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου, όπως ήδη εν μέρει υλοποιήθηκε με τις δανειακές συμβάσεις που συνήφθησαν τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2026 (βλ. Ενότητα 11), οι οποίες παράλληλα αναχρηματοδότησαν υφιστάμενο δανεισμό που είχε αναλάβει η Μητρική Εταιρεία σε σχέση με πλοία του στόλου της Εταιρείας. Η ναύλωση του στόλου δυνάμει μακροχρόνιων συμβάσεων (εναπομένουσα διάρκεια 9,1-11,5 έτη στις 31.12.2025 και συμβεβλημένο χαρτοφυλάκιο εσόδων US$3.123,9 εκατ., βλ. Ενότητα 3) αναμένεται να παρέχει σταθερή ορατότητα εσόδων για το υπόλοιπο της χρήσης, με τα πραγματικά έσοδα της περιόδου να εξαρτώνται πρόσθετα από τον χρόνο ένταξης σε ναύλωση των νέων πλοίων που θα παραδίδονται.

Παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν τις λειτουργικές και οικονομικές επιδόσεις του Ομίλου στο μέλλον περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων: (i) τον κίνδυνο καθυστέρησης στην παράδοση των υπό ναυπήγηση πλοίων από τα συμβαλλόμενα ναυπηγεία, (ii) το εκάστοτε επίπεδο των επιτοκίων δανεισμού, δεδομένου ότι ο δανεισμός του Ομίλου φέρει κυμαινόμενο επιτόκιο συνδεδεμένο με το SOFR, σε συνδυασμό με την αύξηση του δανεισμού για τη χρηματοδότηση του προγράμματος ναυπηγήσεων, (iii) την προέλευση των εσόδων του Ομίλου από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών (βλ. Ενότητα 3), και (iv) τις γενικότερες συνθήκες της αγοράς θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

7. Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Χρήσης 2025

Τα έσοδα του Ομίλου διαμορφώθηκαν σε US$122,8 εκατ. το 2025, έναντι US$88,6 εκατ. το 2024 (αύξηση 38,6%), αντανακλώντας κυρίως την πλήρη ετήσια συνεισφορά των επτά (7) πλοίων που παραδόθηκαν εντός του 2024 (συνολικού συμβατικού κόστους περίπου US$278,3 εκατ.). Τα λειτουργικά κέρδη ανήλθαν σε US$70,8 εκατ. (2025) από US$47,2 εκατ. (2024), και τα καθαρά κέρδη σε US$64,9 εκατ. από US$41,8 εκατ. αντίστοιχα. Τα λειτουργικά έξοδα πλοίων (ιδίων και συνδεδεμένων μερών) αυξήθηκαν σε US$29,0 εκατ. (2025) από US$22,5 εκατ. (2024), και οι αποσβέσεις πλοίων ανήλθαν σε US$19,1 εκατ. (2025) από US$15,6 εκατ. (2024) κυρίως λόγω της διεύρυνσης του στόλου.

(σε χιλ. US$)	31.12.2025	31.12.2024	Μεταβολή
Έσοδα	122.849	88.612	+38,6%
Λειτουργικά κέρδη	70.801	47.176	+50,1%
Καθαρά κέρδη	64.941	41.755	+55,5%
Σύνολο ενεργητικού	574.139	481.177	+19,3%
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	447.868	352.404	+27,1%
Μακροπρόθεσμος δανεισμός (μεικτός)	112.215	118.802	-5,5%

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για τις χρήσεις 2025 και 2024.

Το σύνολο ενεργητικού αυξήθηκε σε US$574,1 εκατ. (31.12.2025) από US$481,2 εκατ. (31.12.2024), κυρίως λόγω της αύξησης των προκαταβολών και λοιπών κεφαλαιοποιημένων δαπανών US$104,4 εκατ. για τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία. Το 2025 τα ίδια κεφάλαια ανήλθαν σε US$447,9 εκατ., από US$352,4 εκατ. το 2024, αύξηση που αντανακλά κυρίως τα καθαρά κέρδη του 2025 US$64,9 εκατ. και την αναγνώριση πρόσθετου καταβεβλημένου κεφαλαίου US$76,9 εκατ. από τους Μετόχους, μερικώς αντισταθμιζόμενη από διανομή

μερισμάτων US$46,4 εκατ. Ο μεικτός μακροπρόθεσμος δανεισμός μειώθηκε σε US$112,2 εκατ. το 2025 από US$118,8 εκατ. το 2024, με το μέσο σταθμικό επιτόκιο δανεισμού να υποχωρεί σε 6,0% (2025) από 7,1% (2024). Στις 31.12.2025, ο Όμιλος παρουσίαζε έλλειμμα κεφαλαίου κίνησης US$4,5 εκατ., λόγω των χρηματοδοτικών αναγκών του υπό εξέλιξη προγράμματος ναυπηγήσεων (εναπομένουσες δεσμεύσεις US$1.379,5 εκατ. στις 31.12.2025), το οποίο η Διοίκηση προτίθεται να καλύψει μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου, όπως και εν μέρει υλοποιήθηκε μεταγενέστερα μέσω νέων δανειακών συμβάσεων που συνήφθησαν τον Απρίλιο και τον Ιούνιο 2026.

Οι λειτουργικές ταμειακές εισροές ενισχύθηκαν σε US$82,1 εκατ. (2025) από US$61,6 εκατ. (2024), ενώ οι επενδυτικές εκροές για ναυπηγήσεις και βελτιώσεις πλοίων περιορίστηκαν σε US$105,3 εκατ. (2025) από US$234,2 εκατ. (2024), λόγω του διαφορετικού προγραμματισμού παραδόσεων ή και προκαταβολών μεταξύ των δύο χρήσεων. Οι χρηματοδοτικές δραστηριότητες παρήγαγαν καθαρές εισροές US$23,9 εκατ. (2025), έναντι US$173,9 εκατ. το 2024, έτος κατά το οποίο είχαν πραγματοποιηθεί συναλλαγές US$175,0 εκατ. από την Μητρική Εταιρεία στο πλαίσιο της τότε κεφαλαιακής διάρθρωσης του Ομίλου.

8. Αγορές στις οποίες δραστηριοποιήθηκε ο Όμιλος

Ο Όμιλος κατά την ημερομηνία της παρούσας δραστηριοποιείται στη διεθνή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ναυλώνοντας τον στόλο του σε μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών (liner operators) στο πλαίσιο μακροχρόνιων συμβάσεων χρονοναύλωσης (time charters). Ο Όμιλος λειτουργεί ως ενιαίος αναφερόμενος λειτουργικός τομέας (πλοιοκτησία/εκναύλωση πλοίων), χωρίς διάκριση ανά τύπο ναύλωσης ή γεωγραφική περιοχή, δεδομένου ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να απασχολούν τα πλοία παγκοσμίως.

Στις 31.12.2025, το σύνολο του στόλου ήταν ναυλωμένο δυνάμει χρονοναυλώσεων με εναπομένουσα διάρκεια από 9,1 έως 11,5 έτη, παρέχοντας σημαντική ορατότητα μελλοντικών εσόδων. Τα συμβασιοποιημένα μελλοντικά έσοδα ναύλωσης ανέρχονταν σε US$3.123,9 εκατ. στις 31.12.2025.

Έτος	Συμβεβλημένα μελλοντικά έσοδα ναύλωσης (χιλ. US$)
2026	120.433
2027	214.532
2028	359.048
2029	345.551
2030	346.486
Μεταγενέστερα	1.737.835
Σύνολο	**3.123.885**

Πηγή: Σημείωση 12(α) «Δεσμεύσεις» - «Μισθώσεις» των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Ο Όμιλος παρουσιάζει συγκέντρωση εσόδων από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών, οι οποίοι είναι διεθνείς εταιρείες τακτικών γραμμών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships). Για τις χρήσεις 2025 και 2024, οι ακόλουθοι ναυλωτές αντιπροσώπευαν ίσο ή άνω του 10% των εσόδων του Ομίλου σε τουλάχιστον μία εκ των δύο χρήσεων:

Ναυλωτής (>=10% εσόδων σε τουλάχιστον μία χρήση)	2025	2024
Hede (Hong Kong) International Shipping Co., Ltd.	22%	16%
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	18%	10%

CMA CGM S.A.	16%	<10%
Sealead Shipping Pte. Ltd Singapore.	14%	12%
Maersk Line A/S	<10%	16%
Bal Container Line Co., Limited	-	10%

Πηγή: Σημείωση 7(β) «Συγκέντρωση πιστωτικού κινδύνου» των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Ο Όμιλος περιορίζει τον πιστωτικό του κίνδυνο μέσω συνεχούς αξιολόγησης της οικονομικής κατάστασης των ναυλωτών του, ενώ τα ταμειακά του διαθέσιμα τηρούνται σε περιορισμένο αριθμό αξιόπιστων πιστωτικών ιδρυμάτων με αξιολόγηση από αναγνωρισμένους οίκους πιστοληπτικής διαβάθμισης.

Ο στόλος του Ομίλου καλύπτει δύο βασικές κατηγορίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: μικρού/μεσαίου μεγέθους containerships (feeder/intermediate) χωρητικότητας περίπου 1.827–2.866 TEU, τα οποία αποτελούν τον πυρήνα του υφιστάμενου και υπό ναυπήγηση στόλου, και μία νεότερη γενιά μεγαλύτερων πλοίων χωρητικότητας 8.776 TEU με τεχνολογία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG) (Υπό Ναυπήγηση Πλοία και υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, το σύνολο των μετοχών των οποίων θα αποκτήσει η Εταιρεία δυνάμει των από 06.07.2026 Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών), τα οποία αναμένεται να παραδοθούν σταδιακά στον Όμιλο έως το τέταρτο τρίμηνο του 2028.

9. Στοιχεία Κατάστασης Συνολικού Εισοδήματος Ομίλου

Το σύνολο των εσόδων του Ομίλου προέρχεται από χρονοναυλώσεις (Σημείωση 3 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις) και, καθώς ο Όμιλος λειτουργεί ως ενιαίος αναφερόμενος λειτουργικός τομέας, δεν πραγματοποιείται περαιτέρω ανάλυση εσόδων ανά γεωγραφική περιοχή ή κατηγορία ναύλωσης. Τα έσοδα ανήλθαν σε US$122,8 εκατ. το 2025, έναντι US$88,6 εκατ. το 2024 (+38,6%), με την αύξηση να οφείλεται στο σύνολό της στην πλήρη ετήσια συνεισφορά των επτά (7) πλοίων που παραδόθηκαν σταδιακά εντός του 2024, καθώς δεν παραδόθηκε κανένα νέο πλοίο εντός του 2025.

Τα έξοδα ναύλωσης (voyage expenses) ανήλθαν σε US$4,0 εκατ. (2025) από US$3,3 εκατ. (2024), αυξημένα κατά 20,1%, αντανακλώντας κυρίως την αύξηση των προμηθειών ναύλωσης, η οποία συνδέεται με την αύξηση του αριθμού των πλοίων κατά τη διάρκεια του 2025. Τα λειτουργικά έξοδα πλοίων (ιδίων και συνδεδεμένων μερών) αυξήθηκαν σε US$29,0 εκατ. (2025) από US$22,5 εκατ. (2024) (+28,9%), κυρίως λόγω αύξησης του αριθμού των πλοίων. Οι αποσβέσεις πλοίων ανήλθαν σε US$19,1 εκατ. (2025) από US$15,6 εκατ. (2024) (+22,0%), σε συνέπεια με την αυξημένη λογιστική αξία του στόλου μετά τις παραδόσεις των επτά (7) πλοίων το 2024. Κατ' αποτέλεσμα, τα λειτουργικά κέρδη διαμορφώθηκαν σε US$70,8 εκατ. (2025) από US$47,2 εκατ. (2024) (+50,1%), με το λειτουργικό περιθώριο να βελτιώνεται σε 57,6% (2025) από 53,2% (2024), αντανακλώντας τη μόχλευση των σχετικά σταθερών εξόδων του Ομίλου έναντι της αύξησης των εσόδων.

Τα λοιπά έξοδα, καθαρά, περιλάμβαναν έξοδα τόκων και χρηματοοικονομικού κόστους US$5,8 εκατ. (2025) έναντι US$5,6 εκατ. (2024) και λοιπά έξοδα/(έσοδα), καθαρά, ύψους US$(0,1) εκατ. (2025) έναντι US$0,1 εκατ. (2024). Τα καθαρά κέρδη διαμορφώθηκαν σε US$64,9 εκατ. (2025) από US$41,8 εκατ. (2024), αυξημένα κατά 55,5%, με το καθαρό περιθώριο να ανέρχεται σε 52,9% από 47,1% αντίστοιχα. Για ανάλυση των λειτουργικών κερδών προ αποσβέσεων (EBITDA), βλ. Ενότητα 8 κατωτέρω.

(σε χιλ. US$)	**2025**	**2024**
Έσοδα	122.849	88.612
Έξοδα ναύλωσης	(3.968)	(3.303)
Λειτουργικά έξοδα πλοίων (σύνολο)	(29.027)	(22.514)
Αποσβέσεις πλοίων	(19.053)	(15.619)

Λειτουργικά κέρδη	70.801	47.176
Λοιπά έξοδα, καθαρά	(5.860)	(5.421)
Καθαρά κέρδη	64.941	41.755

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

9.1 Λειτουργικά έξοδα και άλλοι λογαριασμοί

Η ανάλυση των εξόδων ναύλωσης και των λειτουργικών εξόδων πλοίων (Σημείωση 9 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις) έχει ως εξής:

Έξοδα ναύλωσης (σε χιλ. US$)	**2025**	**2024**
Προμήθειες	2.988	2.221
Καύσιμα (bunkers)	-	804
Λιμενικά έξοδα	152	-
Λοιπά	828	278
Σύνολο	3.968	**3.303**
Λειτουργικά έξοδα πλοίων (σε χιλ. US$)	**2025**	**2024**
Κόστος πληρώματος	14.706	12.066
Ασφάλιστρα	1.731	1.406
Ανταλλακτικά, επισκευές, συντήρηση	3.543	1.659
Εφόδια και λιπαντικά	2.086	1.387
Αμοιβές διαχείρισης	5.699	4.856
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	1.262	1.140
Σύνολο	**29.027**	**22.514**

Πηγή: Σημείωση 9 «Έξοδα Ναύλωσης και Λειτουργικά Έξοδα πλοίων» των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων.

Το κόστος πληρώματος αποτελεί τη μεγαλύτερη επιμέρους κατηγορία λειτουργικών εξόδων πλοίων και αυξήθηκε κατά 21,9%, σε ευθυγράμμιση με τη διεύρυνση του στόλου. Από το σύνολο των αμοιβών διαχείρισης, ποσό US$5,6 εκατ. (2025) και US$4,6 εκατ. (2024) αφορά αμοιβές προς τις διαχειρίστριες εταιρείες του στόλου (Capital-Executive και, από το τρίτο τρίμηνο του 2025, CCSM, οι οποίες συνιστούν συνδεδεμένα μέρη της Εταιρείας) βάσει συμβάσεων διαχείρισης με κυμαινόμενη αμοιβή (Σημείωση 4 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις). Στα λειτουργικά έξοδα πλοίων περιλαμβάνονται επίσης φόροι εγγραφής και χωρητικότητας (tonnage tax) ύψους US$0,2 εκατ. και για τις δύο χρήσεις (Σημείωση 11 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις). Στους λοιπούς λογαριασμούς, τα έξοδα τόκων και χρηματοοικονομικού κόστους (καθαρά κεφαλαιοποιηθέντων τόκων) ανήλθαν σε US$5,6 εκατ. (2025) και US$5,4 εκατ. (2024), με το μέσο σταθμικό επιτόκιο δανεισμού να διαμορφώνεται σε 6,0% (2025) και 7,1% (2024) αντίστοιχα (Σημείωση 6 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις).

10. Στοιχεία Κατάστασης Οικονομικής Θέσης

Το σύνολο ενεργητικού του Ομίλου ανήλθε σε US$574,1 εκατ. στις 31.12.2025, από US$481,2 εκατ. στις 31.12.2024 (+19,3%). Η αύξηση οφείλεται κυρίως στην άνοδο της αξίας των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων σε US$104,4 εκατ. από μηδέν (καθώς το σύνολο του υπολοίπου του 2024 είχε μεταφερθεί σε παραδοθέντα πλοία εντός εκείνης της χρήσης) και στην εμφάνιση απαίτησης από συνδεδεμένο μέρος US$5,5 εκατ. (προκαταβολές προς

την διαχειρίστρια CCSM). Η καθαρή λογιστική αξία των παραδοθέντων πλοίων διαμορφώθηκε σε US$457,0 εκατ. (31.12.2025) από US$474,9 εκατ. (31.12.2024), καθώς οι αποσβέσεις της χρήσης (US$19,1 εκατ.) υπερκάλυψαν τις κεφαλαιοποιηθείσες βελτιώσεις (US$1,2 εκατ.).

Τα ίδια κεφάλαια ανήλθαν σε US$447,9 εκατ. στις 31.12.2025 από US$352,4 εκατ. στις 31.12.2024, κυρίως λόγω των καθαρών κερδών US$64,9 εκατ. για το 2025 και της αναγνώρισης πρόσθετου καταβεβλημένου κεφαλαίου από τους Μετόχους US$76,9 εκατ. για τη χρηματοδότηση του προγράμματος ναυπηγήσεων, μερικώς αντισταθμιζόμενων από διανομή μερισμάτων US$46,4 εκατ. Το σύνολο υποχρεώσεων μειώθηκε ελαφρώς σε US$126,3 εκατ. (31.12.2025) από US$128,8 εκατ. (31.12.2024), καθώς η προγραμματισμένη απόσβεση δανεισμού (US$6,6 εκατ.) υπερκάλυψε την αύξηση του αναβαλλόμενου εσόδου (καταβολές ναύλων εκ των προτέρων).

Σημειώνεται ότι έξι (6) πλοία συνολικής καθαρής λογιστικής αξίας US$183,1 εκατ. είχαν παρασχεθεί ως εξασφάλιση δανεισμού του Ομίλου, πέντε (5) πλοία καθαρής αξίας US$183,3 εκατ. είχαν παρασχεθεί ως εξασφάλιση δανεισμού της Μητρικής Εταιρείας, ενώ δύο (2) πλοία καθαρής αξίας US$90,6 εκατ. ήταν ελεύθερα βαρών στις 31.12.2025. Ο Όμιλος παρουσίαζε έλλειμμα κεφαλαίου κίνησης US$4,5 εκατ. στις 31.12.2025, το οποίο σχετίζεται με τις χρηματοδοτικές ανάγκες του υπό εξέλιξη προγράμματος ναυπηγήσεων με εναπομένουσες δεσμεύσεις US$1.379,5 εκατ. στις 31.12.2025. Η Διοίκηση εκτιμά ότι θα καλύψει το έλλειμμα και τις δεσμεύσεις αυτές μέσω διαθεσίμων και νέου δανεισμού και δεν συντρέχει ουσιώδης αμφιβολία ως προς τη δυνατότητα συνέχισης της δραστηριότητας (going concern) για τους επόμενους δώδεκα μήνες από την ημερομηνία αναφοράς (Σημείωση 1 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις), εκτίμηση που εν μέρει επιβεβαιώθηκε μεταγενέστερα από τις νέες δανειακές συμβάσεις που συνήφθησαν τον Απρίλιο και τον Ιούνιο 2026.

11. Στοιχεία Κατάστασης Ταμειακών Ροών

Οι λειτουργικές ταμειακές εισροές αυξήθηκαν κατά 33,2% σε US$82,1 εκατ. (2025), αντανακλώντας τα υψηλότερα καθαρά κέρδη της χρήσης και την περαιτέρω αύξηση του αναβαλλόμενου εσόδου (US$4,6 εκατ.) κυρίως λόγω προκαταβολών ναύλων, μερικώς αντισταθμιζόμενη από την αύξηση της απαίτησης από συνδεδεμένο μέρος (US$5,5 εκατ.). Οι επενδυτικές εκροές περιορίστηκαν σημαντικά σε US$105,3 εκατ. (2025) από US$234,2 εκατ. (2024), καθώς το 2025 δεν σημειώθηκαν παραδόσεις πλοίων και οι εκροές αφορούσαν αποκλειστικά προκαταβολές και κεφαλαιοποιημένες δαπάνες για το υπό εξέλιξη πρόγραμμα ναυπηγήσεων, εν αναμονή των κύριων παραδόσεων της περιόδου 2026-2028. Οι χρηματοδοτικές δραστηριότητες παρήγαγαν καθαρές εισροές US$23,9 εκατ. το 2025, έναντι US$173,9 εκατ. το 2024. Η σημαντική διαφορά οφείλεται στο ότι το 2024 είχαν καταγραφεί έκτακτες συναλλαγές US$175,0 εκατ. από τη Μητρική Εταιρεία και άντληση νέου δανεισμού US$44,0 εκατ., ενώ το 2025 η χρηματοδότηση προήλθε από τακτικές εισφορές Μετόχων US$76,9 εκατ., μείον διανομή μερισμάτων US$46,4 εκατ. και προγραμματισμένη αποπληρωμή δανεισμού US$6,6 εκατ., χωρίς άντληση νέου δανεισμού εντός της χρήσης, η οποία πραγματοποιήθηκε μεταγενέστερα, εντός του 2026. Τα καταβληθέντα τοκοχρεολύσια (καθαρά κεφαλαιοποιηθέντων τόκων) ανήλθαν σε US$5,6 εκατ. (2025) και US$5,3 εκατ. (2024).

12. Χρηματοοικονομικοί Δείκτες (Εναλλακτικοί δείκτες μέτρησης απόδοσης – ΕΔΜΑ)

Ο Όμιλος παρουσιάζει κατωτέρω Εναλλακτικούς Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης (εφεξής οι «**ΕΔΜΑ**»), οι οποίοι δεν αποτελούν μεγέθη αναγνωρισμένα από τα US GAAP βάσει των οποίων συντάσσονται οι ετήσιες ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου, ενώ ο τρόπος υπολογισμού τους μπορεί να διαφέρει από αντίστοιχους δείκτες άλλων εταιρειών. Οι ΕΔΜΑ χρησιμοποιούνται από τη Διοίκηση της Εταιρείας για την αξιολόγηση της λειτουργικής απόδοσης και της κεφαλαιακής διάρθρωσης του Ομίλου και παρατίθενται συμπληρωματικά, χωρίς να υποκαθιστούν τα μεγέθη που προκύπτουν από τις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Η Εταιρεία χρησιμοποιεί δύο ΕΔΜΑ, το EBITDA και τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη.

Το EBITDA υπολογίζεται ως τα συνολικά έσοδα από ναυλώσεις μείον τα έξοδα ναυλώσεων, τα λειτουργικά έξοδα

πλοίων και τα γενικά έξοδα και έξοδα διοικητικής λειτουργίας. Το EBITDA ενισχύθηκε σε US$89,9 εκατ. (2025) από US$62,8 εκατ. (2024), με το περιθώριο EBITDA να βελτιώνεται σε 73,1% (2025) από 70,9% (2024). Ο καθαρός δανεισμός (μεικτός δανεισμός μείον ταμειακά διαθέσιμα) μειώθηκε σε US$109,2 εκατ. (2025) από US$116,4 εκατ. (2024), ενώ ο δείκτης μόχλευσης Καθαρός Δανεισμός/EBITDA βελτιώθηκε σε 1,2x (2025) από 1,9x (2024), αντανακλώντας τόσο την αύξηση της λειτουργικής κερδοφορίας όσο και την περιορισμένη καθαρή μεταβολή του δανεισμού εντός της χρήσης 2025. Σημειώνεται ότι ο δείκτης αυτός δεν ενσωματώνει τις μεταγενέστερες αναχρηματοδοτήσεις και τον πρόσθετο δανεισμό του 2026 για τη χρηματοδότηση του προγράμματος ναυπηγήσεων (Σημείωση 13 στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις).

Τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη υπολογίζονται ως τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους, εξαιρουμένων των έκτακτων και μη επαναλαμβανόμενων κονδυλίων καθώς και των μη ταμειακών κονδυλίων (ενδεικτικά, μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες, απομειώσεις της αξίας πλοίων και λοιπών στοιχείων ενεργητικού, και κέρδη ή ζημίες από την πώληση περιουσιακών στοιχείων), όπως παρουσιάζονται στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις. Τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη ανήλθαν σε US$ 64,9 εκατ. το 2025, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 55,5%, έναντι ποσού US$ 41,8 εκατ. το 2024. Η ενίσχυση των Προσαρμοσμένων Καθαρών Κερδών στο εξεταζόμενο διάστημα προήλθε κυρίως από την ενίσχυση των συνολικών εσόδων από ναυλώσεις, τα οποία από US$ 88,6 εκατ. το 2024 ανήλθαν σε US$ 122,8 εκατ. το 2025, σημειώνοντας αύξηση 38,6%.

13. Διάρθρωση μετοχικού κεφαλαίου

Εγκεκριμένο κεφάλαιο

Σύμφωνα με το Καταστατικό της Εταιρείας κατά την 31.12.2025, το εγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο (authorised shares) της Εταιρείας είναι εκατό (100) ονομαστικές μετοχές χωρίς ονομαστική αξία. Κατά την ημερομηνία αυτής της Έκθεσης Διαχείρισης και μετά την τροποποίηση του Καταστατικού της Εταιρείας στις 16.07.2026, το εγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο (authorized shares) της Εταιρείας είναι εξακόσια εκατομμύρια (600.000.000) μετοχές εκ των οποίων (α) πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) κοινές μετοχές ονομαστικής αξίας US$ 0,04 και (β) εκατό εκατομμύρια (100.000.000) προνομιούχες μετοχές ονομαστικής αξίας US$ 0,04.

Εκδοθέν κεφάλαιο

Κατά την ημερομηνία ίδρυσής της, η Εταιρεία εξέδωσε προς την CMTC τίτλο εκατό (100) μετοχών χωρίς ονομαστική αξία. Κατά την 31.12.2025 δεν έχουν εκδοθεί προνομιούχες μετοχές και οι μετοχές της Εταιρείας δεν είναι εισηγμένες προς διαπραγμάτευση σε οργανωμένη αγορά.

Η Εταιρεία δεν απέκτησε ίδιες μετοχές κατά την διάρκεια της χρήσης 2025 και δεν κατέχει ίδιες μετοχές.

14. Περιορισμοί στη μεταβίβαση των μετοχών της Εταιρείας

Δεν υφίστανται περιορισμοί στην ελεύθερη μεταβίβαση των μετοχών της Εταιρείας κατά τον εταιρικό νόμο των Νήσων Μάρσαλ (Marshall Islands Business Corporations Act – BCA) και το Καταστατικό της Εταιρείας.

15. Σημαντικές άμεσες ή έμμεσες συμμετοχές στην Εταιρεία

Οι κάτωθι μέτοχοι κατείχαν άμεσα την 31.12.2025 ποσοστό ανώτερο του πέντε τοις εκατό (5%) επί των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας:

Μέτοχος	**Αριθμός μετοχών**	**Ποσοστό (%)**
CMTC	100	100,00%
Άλλοι μέτοχοι	-	-
Σύνολο κατά την 31.12.2025	**100**	**100,00%**

Την 31.12.2025, το εκατό τοις εκατό (100%) των μετοχών της CMTC κατεχόταν από τον κ. Ευάγγελο Μ. Μαρινάκη,

ο οποίος κατέχει έμμεσα το εκατό τοις εκατό (100%) των μετοχών της Εταιρείας.

Κανένα άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο δεν κατέχει άμεσα ή έμμεσα κατά την ως άνω ημερομηνία ποσοστό μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) επί των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας.

16. Κάτοχοι κάθε είδους μετοχών που παρέχουν ειδικά δικαιώματα ελέγχου

Δεν υφίστανται μετοχές της Εταιρείας που παρέχουν στους κατόχους τους ειδικά δικαιώματα ελέγχου.

17. Περιορισμοί στο δικαίωμα ψήφου – Προθεσμίες άσκησης δικαιωμάτων ψήφου

Δεν προβλέπονται από το Καταστατικό της Εταιρείας περιορισμοί στο δικαίωμα ψήφου.

Σύμφωνα με τους Κανονισμούς (Bylaws) όπως ισχύουν την 31.12.2025 και μετά την τροποποίησή τους στις 16.07.2026, κάθε μέτοχος έχει δικαίωμα συμμετοχής στη Συνέλευση των Μετόχων και δικαίωμα μίας (1) ψήφου επί των θεμάτων που άγονται προς λήψη απόφασης από τη Συνέλευση των Μετόχων.

Σχετικά με την διαδικασία σύγκλησης της Συνέλευσης των Μετόχων και το δικαίωμα συμμετοχής σε αυτή, οι Κανονισμοί της Εταιρείας προβλέπουν τα ακόλουθα:

Η ετήσια Συνέλευση των Μετόχων συγκαλείται για την εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και για την λήψη απόφασης επί κάθε άλλης εταιρικής υπόθεσης. Η ετήσια Συνέλευση των Μετόχων της Εταιρείας συγκαλείται κατά την ημέρα, την ώρα και στον τόπο, εντός ή εκτός των Νήσων Μάρσαλ, που καθορίζει το Διοικητικό Συμβούλιο, με σκοπό την εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και τη λήψη απόφασης επί οποιουδήποτε άλλου ζητήματος εισάγεται νομίμως προς συζήτηση στη Συνέλευση των Μετόχων.

Υπό τις προϋποθέσεις του δικαίου της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ο Γραμματέας (Secretary) δύνανται να συγκαλούν Ειδική Συνέλευση των Μετόχων (η «**Ειδική Συνέλευση**») για την λήψη οιασδήποτε απόφασης, εφόσον τους ζητηθεί εγγράφως από μετόχους που κατέχουν τουλάχιστον το ένα δέκατο (1/10) του συνόλου των εκδοθεισών και σε κυκλοφορία μετοχών μετά ψήφου της Εταιρείας. Το σχετικό αίτημα πρέπει να αναφέρει τον σκοπό της προτεινόμενης Ειδικής Συνέλευσης. Οι εν λόγω Ειδικές Συνελεύσεις πραγματοποιούνται στον τόπο, την ημερομηνία και την ώρα που καθορίζονται στην οικεία πρόσκληση από το αρμόδιο όργανο ή πρόσωπο της Εταιρείας που συγκαλεί την Ειδική Συνέλευση. Τα θέματα που συζητούνται και οι εργασίες που διεξάγονται σε οποιαδήποτε Ειδική Συνέλευση περιορίζονται στους σκοπούς που αναφέρονται στην πρόσκληση.

Η πρόσκληση για ετήσια Συνέλευση των Μετόχων και Ειδική Συνέλευση (στις περιπτώσεις που ο τρόπος διενέργειας της πρόσκλησης δεν ορίζεται διαφορετικά στον νόμο), στην οποία αναφέρονται η ημερομηνία, η ώρα, ο τόπος και ο σκοπός της Συνέλευσης των Μετόχων και, στην περίπτωση Ειδικής Συνέλευσης, το όνομα του προσώπου ή των προσώπων κατ' εντολή των οποίων εκδίδεται η πρόσκληση, επιδίδεται προσωπικά ή αποστέλλεται ταχυδρομικώς, μέσω τηλεομοιοτυπίας, ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή άλλου ηλεκτρονικού μέσου, τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημέρες και όχι περισσότερες από εξήντα (60) ημέρες πριν από τη Συνέλευση των Μετόχων, (α) σε κάθε μέτοχο κατά την ημερομηνία καταγραφής που δικαιούται να ψηφίσει σε αυτή, καθώς και (β) σε κάθε μέτοχο κατά την ημερομηνία καταγραφής ο οποίος, εάν εγκρινόταν απόφαση η οποία προτείνεται προς λήψη από την Συνέλευση των Μετόχων, θα δικαιούτο να ζητήσει την αποτίμηση των μετοχών του. Η πρόσκληση περιλαμβάνει αναφορά στον σκοπό για τον οποίο συγκαλείται η Συνέλευση των Μετοχών και στο εν λόγω δικαίωμα. Σε περίπτωση που η πρόσκληση αποστέλλεται ταχυδρομικώς, θεωρείται ότι έχει γίνει κατά τον χρόνο παράδοσής της στο ταχυδρομείο προς αποστολή στον μέτοχο, στη διεύθυνση που αναφέρεται στο μητρώο μετόχων που της Εταιρείας ή σε άλλη διεύθυνση που έχει γνωστοποιήσει ο μέτοχος στον Γραμματέα. Δεν υφίσταται υποχρέωση αποστολής πρόσκλησης σε μέτοχο ο οποίος υποβάλλει υπογεγραμμένη παραίτηση από το δικαίωμα για την λήψη της πρόσκλησης ή ο οποίος συμμετέχει στην Συνέλευση των Μετόχων χωρίς να αντιλέξει έως τη λήξη της.

Στη Συνέλευση των Μετόχων, εκτός εάν ορίζεται ρητώς διαφορετικά από τον νόμο, για τον σχηματισμό απαρτίας

πρέπει να παρίστανται, αυτοπροσώπως ή διά πληρεξουσίου, μέτοχοι που κατέχουν τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) της ψήφου που αντιστοιχεί στις εκδοθείσες και σε κυκλοφορία μετοχές που παρέχουν δικαίωμα ψήφου στην Συνέλευση των Μετόχων. Εάν δεν επιτευχθεί απαρτία, η πλειοψηφία των μετοχών που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση των Μετόχων, αυτοπροσώπως ή διά πληρεξουσίου, δύναται να αποφασίσουν την αναβολή της έως ότου επιτευχθεί απαρτία.

Εφόσον υφίσταται απαρτία και εκτός εάν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά από τον νόμο, για την λήψη απόφασης απαιτείται η θετική ψήφος της πλειοψηφίας των μετοχών που παρίστανται ή εκπροσωπούνται στη Συνέλευση των Μετόχων. Οι μέτοχοι έχουν δικαίωμα μίας ψήφου ανά μετοχή και η άσκηση του δικαιώματος ψήφου μπορεί να ασκηθεί αυτοπροσώπως ή διά πληρεξουσίου.

Επιτρέπεται η λήψη απόφασης από τους μετόχους χωρίς την σύγκληση Συνέλευσης των Μετόχων εφόσον συναινούν εγγράφως στην λήψη απόφασης όλοι μέτοχοι που δικαιούνται να ψηφίσουν επί του σχετικού θέματος.

Το Διοικητικό Συμβούλιο, για την αποστολή πρόσκλησης και τον καθορισμό των μετόχων που δικαιούνται να ψηφίσουν στη Συνέλευση των Μετόχων (ή να συναινέσουν ή να διαφωνήσουν στην λήψη απόφασης, στην περίπτωση που δεν συγκαλείται Συνέλευση των Μετόχων), δύναται να ορίζει ημερομηνία καταγραφής που δεν απέχει περισσότερες από εξήντα (60) ούτε λιγότερες από δεκαπέντε (15) ημέρες πριν από την Συνέλευση των Μετόχων (ή περισσότερες από εξήντα (60) ημέρες πριν από την τελευταία ημέρα κατά την οποία οι μέτοχοι δύνανται να συναινέσουν ή να διαφωνήσουν στην λήψη απόφασης, στην περίπτωση που δεν συγκαλείται Συνέλευση των Μετόχων). Το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται επίσης να ορίζει ημερομηνία καταγραφής που δεν απέχει περισσότερες από εξήντα (60) ημέρες πριν από την ημερομηνία που έχει οριστεί για την καταβολή μερίσματος, την πραγματοποίηση διανομής, την κατανομή δικαιωμάτων ή τη επιχείρηση άλλης πράξης, για τον προσδιορισμό των μετόχων που έχουν το σχετικό δικαίωμα ή τους οποίους αφορά η εν λόγω πράξη.

18. Συμφωνίες μεταξύ μετόχων της Εταιρείας

Δεν έχει καταστεί γνωστή στην Εταιρεία η ύπαρξη συμφωνιών μεταξύ των μετόχων της, οι οποίες συνεπάγονται περιορισμούς στην μεταβίβαση των μετοχών της ή στην άσκηση δικαιωμάτων ψήφου που απορρέουν από τις μετοχές της.

19. Κανόνες διορισμού και αντικατάστασης μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και τροποποίησης του Καταστατικού

Το Καταστατικό και οι Κανονισμοί της Εταιρείας, όπως ισχύουν την 31.12.2025 και μετά την τροποποίησή τους στις 16.07.2026, περιλαμβάνουν προβλέψεις όσον αφορά τον διορισμό και την αντικατάσταση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. Ειδικότερα, ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να καθορίζεται είτε με απόφαση της πλειοψηφίας του συνόλου των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είτε με απόφαση των μετόχων. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν απαιτείται να είναι κάτοικοι των Νήσων Μάρσαλ ούτε μέτοχοι της Εταιρείας. Νομικά πρόσωπα δύνανται, στον βαθμό που επιτρέπεται από τον νόμο, να εκλέγονται ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από τον νόμο, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου (πλην του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου, εφόσον αυτό κατονομάζεται στο Καταστατικό ή ορίζεται από τον Ιδρυτή (Incorporator)) εκλέγονται κατά την ετήσια Συνέλευση των Μετόχων. Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου διαρκεί έως την επόμενη ετήσια Συνέλευση των Μετόχων και έως ότου οι διάδοχοί τους εκλεγούν και αναλάβουν νομίμως τα καθήκοντά τους, εξαιρουμένων των περιπτώσεων θανάτου, παραίτησης, παύσης ή πρόωρης λήξης της θητείας τους.

Οποιοδήποτε μέλος ή το σύνολο των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου δύνανται να παυθούν, με ή χωρίς σπουδαίο λόγο, με απόφαση των μετόχων. Οποιοδήποτε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να παυθεί για σπουδαίο λόγο με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Κενές θέσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο που προκύπτουν λόγω θανάτου, παραίτησης, αύξησης των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ή μη εκλογής του συνόλου των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από τους μετόχους στην ετήσια Συνέλευση των Μετόχων ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, περιλαμβανομένης της παύσης μελών του Διοικητικού Συμβουλίου για σπουδαίο λόγο, δύνανται να πληρώνονται είτε με θετική ψήφο της πλειοψηφίας των εναπομενόντων εν ενεργεία μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν αυτά υπολείπονται του αριθμού που απαιτείται για απαρτία, σε ειδική συνεδρίαση που συγκαλείται για τον σκοπό αυτό ή σε τακτική συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από τον νόμο ή εάν το Καταστατικό προβλέπει ότι οι εν λόγω κενές ή νεοσύστατες θέσεις μελών του Διοικητικού Συμβουλίου πληρώνονται με απόφαση των μετόχων. Κενές θέσεις που προκύπτουν λόγω παύσης μελών του Διοικητικού Συμβουλίου χωρίς σπουδαίο λόγο δύνανται να πληρώνονται μόνο με απόφαση των μετόχων.

Ως προς την τροποποίηση του Καταστατικού (Articles of Incorporation), σύμφωνα με τον BCA, κατά κανόνα απαιτείται απόφαση με απόλυτη πλειοψηφία των μετοχών με δικαίωμα ψήφου, ή έγγραφη συναίνεση όλων των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου. Ορισμένες περιοριστικά προβλεπόμενες τροποποιήσεις μπορούν να εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο χωρίς απόφαση των μετόχων. Η τροποποίηση ολοκληρώνεται με την κατάθεση των σχετικών Τροποποιητικών Άρθρων (Articles of Amendment) στο Μητρώο Εταιρειών της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και ισχύει από την ημερομηνία κατάθεσής τους.

Η πλειοψηφία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ή, ενναλακτικά, η πλειοψηφία των μετόχων που είναι παρόντες και ψηφίζουν στη Συνέλευση των Μετόχων δύναται να υιοθετεί, τροποποιεί ή καταργεί τους Κανονισμούς (Bylaws).

20. Αρμοδιότητα Διοικητικού Συμβουλίου για έκδοση νέων μετοχών / αγορά ίδιων μετοχών σύμφωνα με το BCA

Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, η Εταιρεία δύναται να εκδίδει νέες μετοχές, με ανώτατο όριο τον αριθμό των εγκεκριμένων (authorised shares) αλλά μη εκδοθεισών μετοχών της, χωρίς να απαιτείται έγκριση των μετόχων. Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει την έκδοση μετοχών έως τον αριθμό των εγκεκριμένων αλλά μη εκδοθεισών μετοχών που προβλέπεται στο Καταστατικό, καθώς και να καθορίζει το αντάλλαγμα έκδοσής τους. Τυχόν αύξηση του αριθμού των εγκεκριμένων μετοχών, πέραν του αριθμού που προβλέπεται στο Καταστατικό, προϋποθέτει τροποποίηση του Καταστατικού, η οποία εγκρίνεται από τους μετόχους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του BCA.

Επιπλέον, σύμφωνα με το BCA, το δηλωθέν μετοχικό κεφάλαιο (stated capital) της Εταιρείας μπορεί να αυξηθεί με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου μέσω κεφαλαιοποίησης πλεονάσματος (surplus), ήτοι από τα καθαρά περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας, όπως προκύπτουν από την αφαίρεση του συνόλου των υποχρεώσεων από το σύνολο του ενεργητικού, εφόσον αυτά υπερβαίνουν το κεφάλαιο της Εταιρείας.

Περαιτέρω, η Εταιρεία δύναται, με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών του Καταστατικού, να αποκτά ίδιες μετοχές από το πλεόνασμά της (surplus), εφόσον δεν είναι αφερέγγυα ούτε καθίσταται αφερέγγυα συνεπεία της απόκτησης. Η απόκτηση ιδίων μετοχών μέσω του εγκεκριμένου κεφαλαίου επιτρέπεται μόνο στις ειδικώς προβλεπόμενες από τον νόμο περιπτώσεις. Οι επανακτηθείσες μετοχές δύνανται να ακυρωθούν από το Διοικητικό Συμβούλιου ή να διατηρηθούν ως ίδιες μετοχές (treasury shares), με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν αποκτηθεί από το δηλωθέν μετοχικό κεφάλαιο.

Οι μετοχές της Εταιρείας δεν ενσωματώνουν δικαιώματα προτίμησης σε αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου. Η Εταιρεία δύναται ωστόσο να παράσχει δικαίωμα προτίμησης ή προνόμιο στους υφιστάμενους Μετόχους δυνάμει σύμβασης.

21. Σημαντικές συμφωνίες της Εταιρείας που τίθενται σε ισχύ / τροποποιούνται / λήγουν σε περίπτωση αλλαγής στον έλεγχο της Εταιρείας κατόπιν δημόσιας πρότασης

Το δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ δεν προβλέπει ότι η μεταβολή του ελέγχου της Εταιρείας κατόπιν

δημόσιας πρότασης επιφέρει αυτοδικαίως τη θέση σε ισχύ, τροποποίηση ή λύση συμβάσεων της Εταιρείας.

Δεν υφίστανται την 31.12.2025 σημαντικές συμφωνίες οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ, τροποποιούνται ή λήγουν σε περίπτωση αλλαγής του ελέγχου της Εταιρείας κατόπιν δημόσιας πρότασης.

22. Συμφωνίες με μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή το προσωπικό της Εταιρείας

Δεν υπάρχουν συμφωνίες της Εταιρείας με μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της ή με το προσωπικό της, οι οποίες να προβλέπουν την καταβολή αποζημίωσης, ειδικά σε περίπτωση παραίτησης ή απόλυσης χωρίς βάσιμο λόγο ή τερματισμού της θητείας ή της απασχόλησής τους εξαιτίας δημόσιας πρότασης.

23. Σημαντικές συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη

Ο βασικός Μέτοχος του Ομίλου είναι η CMTC, η οποία κατέχει το 100% των κοινών μετοχών της Εταιρείας στις 31.12.2025. Η τεχνική και εμπορική διαχείριση του στόλου παρέχεται από την CCSM, εταιρεία συμφερόντων του κ. Μιλτιάδη Μαρινάκη (υιού του κ. Ευάγγελου Μαρινάκη), από το τρίτο τρίμηνο του 2025, ενώ έως τότε τη διαχείριση ασκούσε η Capital-Executive, επίσης εταιρεία συμφερόντων του κ. Μιλτιάδη Μαρινάκη.

Βάσει συμβάσεων διαχείρισης με κυμαινόμενη αμοιβή, ο Όμιλος αποζημιώνει τους διαχειριστές του για έξοδα και υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν για λογαριασμό του, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά κόστους πληρώματος, επισκευών και συντήρησης, ασφάλισης, εφοδίων, ανταλλακτικών και λιπαντικών, και καταβάλλει επιπλέον ημερήσια αμοιβή τεχνικής διαχείρισης ανά διαχειριζόμενο πλοίο. Το κόστος του επόμενου προγραμματισμένου δεξαμενισμού κάθε πλοίου βαρύνει τον Όμιλο. Οι αμοιβές διαχείρισης προς τους ως άνω διαχειριστές ανήλθαν σε US$5,6 εκατ. το 2025 και US$4,6 εκατ. το 2024.

24. Λοιπά

Δραστηριότητα της Εταιρείας στον τομέα ερευνών και ανάπτυξης

Κατά την χρήση 2025, η Εταιρεία δεν πραγματοποίησε δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης.

Υποκαταστήματα της Εταιρείας

Η Εταιρεία έχει εγγεγραμμένη διεύθυνση στην Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ (Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH96960). Η Εταιρεία δεν διαθέτει υποκαταστήματα.

Χρηματοπιστωτικά μέσα

Η Εταιρεία κατέχει το 100% των μετοχών των Θυγατρικών. Οι μετοχές των Θυγατρικών δεν είναι εισηγμένες προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά και ως εκ τούτου η Εταιρεία δεν εκτίθεται σε κίνδυνο αγοράς από την συμμετοχή της στις Θυγατρικές, πλην των κινδύνων που περιγράφονται στην Ενότητα 5 ανωτέρω.

5.1.2 Περίοδος 01.01.2026 - 30.06.2026

Οι πληροφορίες που περιέχονται στην παρούσα ενότητα περιλαμβάνονται στην Εξαμηνιαία Έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας επί των Ενδιάμεσων Συνοπτικών Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων για την περίοδο 01.01.2026-30.06.2026 (Management Discussion and Analysis) και έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την 09.09.2026.

1. Δραστηριοποίηση Ομίλου και Συνοπτική Περιγραφή Εταιρικής Δομής

Η Εταιρεία, με την αρχική επωνυμία «Capital Container Carriers Corp.» συστάθηκε στις 14.05.2025 από την Capital Maritime & Trading Corp. (η «**CMTC**» ή η «**Μητρική Εταιρεία**»), βάσει της νομοθεσίας της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και στις 06.07.2026 άλλαξε την επωνυμία της σε «Capital Maritime Finance Corp.», χωρίς η μεταβολή αυτή να έχει επίπτωση στην οικονομική της θέση, τα αποτελέσματα ή τις ταμειακές της ροές.

Η Εταιρεία είναι εταιρεία συμμετοχών (holding company) με αποκλειστικό σκοπό την άμεση ή έμμεση κατοχή μετοχών πλοιοκτητριών εταιρειών δραστηριοποιούμενων στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τα

πλοία (containerships) των οποίων ναυλώνονται αποκλειστικά δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης (time charters).

Κατά τη διάρκεια του 2025, η CMTC μεταβίβασε στην Εταιρεία, δυνάμει πράξεων μεταβίβασης, το σύνολο των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών, οι οποίες κατέστησαν 100% θυγατρικές της Εταιρείας. Η συναλλαγή αυτή αντιμετωπίστηκε λογιστικά ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο και λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της ενοποίησης συμφερόντων (pooling of interests), με αναγνώριση των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού των μεταβιβασθεισών εταιρειών στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες και αναδρομική ισχύ στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας. Επιπλέον, το 2025, δεκαεννέα (19) εταιρείες που θα αποκτήσουν δεκαεννέα (19) υπό ναυπήγηση πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (τα «**Υπό Ναυπήγηση Πλοία**») συστάθηκαν ως 100% θυγατρικές της Εταιρείας.

Κατά την 30.06.2026, ο εν λειτουργία στόλος της Εταιρείας περιελάμβανε δεκατρία (13) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αμετάβλητος σε σχέση με την 31.12.2025 (δεν παραδόθηκε νέο πλοίο εντός του α' εξαμήνου 2026). Ο υπό ναυπήγηση στόλος περιλάμβανε δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία, χωρητικότητας περίπου 1.839–8.770 TEU με αναμενόμενη παράδοση εντός της περιόδου 2026–2028, εκ των οποίων έξι (6) πλοία χωρητικότητας περίπου 8.770 TEU θα φέρουν κινητήρες διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG).

Μετά την 30.06.2026, στις 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε ως αγοράστρια με την CMTC ως πωλήτρια τέσσερις συμφωνίες αγοραπωλησίας μετοχών (οι «**Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών**») για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των εταιρειών Callias Container Carriers Corp., Timon Container Carriers Corp., Aktaion Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. (οι **«Υπό Εξαγορά Εταιρείες**»), οι οποίες θα παραλάβουν (βάσει των οικείων συμβάσεων ναυπήγησης πλοίων) συνολικά τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία χωρητικότητας περίπου 8.776 TEU, με κινητήρες διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), έναντι συνολικού τιμήματος αγοράς US$660,0 εκατ. και με αναμενόμενη μεταβίβαση των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών εντός της περιόδου 2027–2028, διαμορφώνοντας συνολικό στόλο (σε λειτουργία και υπό ναυπήγηση) τριάντα έξι (36) πλοίων.

Η τεχνική και εμπορική διαχείριση του στόλου ασκείται, από το τρίτο τρίμηνο του 2025, από την Capital Containers Ship Management Corp. (εφεξής η «**CCSM**»), εταιρεία ελεγχόμενη από τον κ. Μιλτιάδη Ε. Μαρινάκη (υιό του κ. Ευάγγελου Μ. Μαρινάκη), σε αντικατάσταση της Capital-Executive Ship Management Corp. (εφεξής η «**Capital-Executive**»), η οποία διαχειριζόταν προγενέστερα το στόλο. Η CMTC κατέχει το 100% των κοινών μετοχών της Εταιρείας με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026.

Οι παρούσες Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τα US GAAP για ενδιάμεσες συνοπτικές οικονομικές καταστάσεις και θα πρέπει να συνεξετάζονται με τις ετήσιες ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της χρήσης που έληξε στις 31.12.2025. Τα αποτελέσματα της εξαμηνιαίας περιόδου δεν είναι κατ' ανάγκη ενδεικτικά των αποτελεσμάτων που αναμένονται για το σύνολο της χρήσης 2026.

2. Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Εξαμήνου

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2026, τα έσοδα του Ομίλου ανήλθαν σε US$57,5 εκατ., έναντι US$61,1 εκατ. την αντίστοιχη περίοδο του 2025.

Το σύνολο των εσόδων προέρχεται από συμβάσεις χρονοναύλωσης (time charters). Η επιχειρηματική δραστηριότητα του Ομίλου και η διάρθρωση της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιείται ο Όμιλος αναλύονται στην Ενότητα 3 της Έκθεσης.

Τα λειτουργικά κέρδη (operating income) διαμορφώθηκαν σε US$30,2 εκατ. έναντι US$35,7 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο 2025. Η μείωση αντανακλά τόσο τη μείωση των εσόδων όσο και την αύξηση των συνολικών λειτουργικών εξόδων πλοίων από US$14,0 εκατ. κατά την 30.06.25 σε US$16,0 εκατ. κατά την 30.06.26, συμπεριλαμβανομένων εξόδων προς συνδεδεμένα μέρη, ενώ οι αποσβέσεις παρέμειναν αμετάβλητες στα

US$9,5 εκατ.

Το σύνολο ενεργητικού ανήλθε σε US$855,2 εκατ. κατά την 30.06.2026, έναντι US$574,1 εκατ. κατά την 31.12.2025, κυρίως λόγω της αύξησης των ταμειακών διαθεσίμων σε US$178,0 εκατ., από US$3,0 εκατ. κατά την 31.12.2025 ως συνέπεια της άντλησης νέου δανεισμού ύψους US$420,0 εκατ. τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2026, και των προκαταβολών στα ναυπηγεία US$102,6 εκατ. για τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία. Τα ίδια κεφάλαια διαμορφώθηκαν σε US$416,1 εκατ. έναντι US$447,9 εκατ., καθώς η διανομή μερίσματος US$61,7 εκατ. προς την CMTC υπερέβη τα κέρδη της περιόδου.

Οι λειτουργικές ταμειακές εισροές ενισχύθηκαν σε US$50,4 εκατ. (από US$42,7 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο 2025), κυρίως λόγω ευνοϊκής κίνησης κεφαλαίου κίνησης. Οι επενδυτικές εκροές αυξήθηκαν σημαντικά σε US$102,6 εκατ. από US$1,8 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο 2025, αντανακλώντας τη συνέχιση του επενδυτικού προγράμματος ναυπηγήσεων (προκαταβολές US$98,0 εκατ. και αρχικά έξοδα US$4,6 εκατ.). Οι χρηματοδοτικές ταμειακές εισροές διαμορφώθηκαν σε εισροή US$233,8 εκατ. έναντι εκροής US$42,3 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025, απόρροια της άντλησης νέου δανεισμού US$420,0 εκατ., της αποπληρωμής/αναχρηματοδότησης παλαιού δανεισμού US$112,2 εκατ. και της καταβολής μερίσματος US$61,7 εκατ.

3. Αγορές στις οποίες δραστηριοποιήθηκε ο Όμιλος

Ο Όμιλος κατά την ημερομηνία της παρούσας δραστηριοποιείται στη διεθνή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ναυλώνοντας τον στόλο του σε μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών (liner operators) στο πλαίσιο μακροχρόνιων συμβάσεων χρονοναύλωσης (time charters). Ο Όμιλος διαθέτει έναν μόνο λειτουργικό/αναφερόμενο τομέα δραστηριότητας, αυτόν της εκμετάλλευσης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (πλοιοκτησία/εκναύλωση πλοίων), χωρίς διάκριση ανά τύπο ναύλωσης ή γεωγραφική περιοχή, δεδομένου ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να απασχολούν τα πλοία παγκοσμίως.

Το σύνολο των εσόδων της Εταιρείας για το πρώτο εξάμηνο 2026 και 2025 αντίστοιχα προήλθε από συμβάσεις χρονοναύλωσης.

Κατά την 30.06.2026, το σύνολο του εν λειτουργία στόλου ήταν ναυλωμένο δυνάμει συμβάσεων χρονοναύλωσης με εναπομένουσα διάρκεια από 8,6 έως 11,1 έτη, ενώ τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία έχουν ήδη εξασφαλίσει συμβάσεις χρονοναύλωσης διάρκειας 8,8 έως 11,1 ετών από την αντίστοιχη ημερομηνία παράδοσής τους, εκ των οποίων έξι (6) συμβάσεις περιλαμβάνουν δικαίωμα παράτασης πέντε (5) ετών υπέρ του ναυλωτή.

Ο Όμιλος παρουσιάζει συγκέντρωση εσόδων από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών, οι οποίοι είναι διεθνείς εταιρείες τακτικών γραμμών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships). Κατά την 30.06.2026, οι κάτωθι ναυλωτές αντιπροσώπευαν άνω του 10% των εσόδων του Ομίλου:

Ναυλωτής	**Α' εξάμηνο 2026**	**Χρήση 2025**	**Χρήση 2024**
CMA CGM S.A.	51%	16%	<10%
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	17%	18%	10%
Hede (Hong Kong) International Shipping Co., Ltd.	13%	22%	16%
Sealead Shipping Pte. Ltd. Singapore	-	14%	12%
Maersk Line A/S	-	<10%	16%
Bal Container Line Co., Limited	-	-	10%

Πηγή: Στοιχεία επεξεργασμένα από την Εταιρεία, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

Ο Όμιλος περιορίζει τον πιστωτικό του κίνδυνο μέσω συνεχούς αξιολόγησης της οικονομικής κατάστασης των ναυλωτών του, ενώ τα ταμειακά του διαθέσιμα τηρούνται σε περιορισμένο αριθμό αξιόπιστων πιστωτικών ιδρυμάτων με αξιολόγηση από αναγνωρισμένους οίκους πιστοληπτικής διαβάθμισης.

Ο στόλος του Ομίλου καλύπτει δύο βασικές κατηγορίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: μικρού/μεσαίου μεγέθους containerships (feeder/intermediate) χωρητικότητας περίπου 1.827–2.866 TEU, τα οποία αποτελούν τον πυρήνα του υφιστάμενου και υπό ναυπήγηση στόλου, και μία νεότερη γενιά μεγαλύτερων πλοίων χωρητικότητας 8.776 TEU με τεχνολογία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG) (Υπό Ναυπήγηση Πλοία και υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, το σύνολο των μετοχών των οποίων θα αποκτήσει η Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών που συνήφθησαν στις 06.07.2026), τα οποία αναμένεται να παραδοθούν σταδιακά στον Όμιλο έως το τέταρτο τρίμηνο του 2028.

4. Στοιχεία Κατάστασης Συνολικού Εισοδήματος Ομίλου

(εκατ. US$)	Α' εξάμηνο 2026	Α' εξάμηνο 2025	Μεταβολή %
Καθαρά έσοδα	57,5	61,1	-6,0%
Έξοδα ταξιδίου	(1,7)	(1,9)	-11,6%
Λειτουργικά έξοδα πλοίων	(16,0)	(14,0)	+14,6%
Αποσβέσεις πλοίων	(9,5)	(9,5)	+0,1%
Λειτουργικά κέρδη (Operating income)	30,2	35,7	-15,4%
Χρηματοοικονομικό κόστος (καθαρό)	(0,6)	(3,8)	-85,2%
Λοιπά έσοδα/(έξοδα), καθαρά	0,3	(0,2)	n/m
Λοιπά έξοδα, καθαρά	(0,3)	(4,0)	-93,2%
Καθαρά κέρδη περιόδου	29,9	31,8	-5,8%

Πηγή: Στοιχεία επεξεργασμένα από την Εταιρεία, μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

4.1 Λειτουργικά Έξοδα και Άλλοι Λογαριασμοί

Τα λειτουργικά έξοδα πλοίων προς συνδεδεμένα μέρη αφορούν αμοιβές διαχείρισης (management fees) προς τις διαχειρίστριες εταιρείες (CCSM και, έως το τρίτο τρίμηνο 2025, Capital-Executive) οι οποίες παρέμειναν σταθερές για το πρώτο εξαμήνου του 2026 και 2025 και ανήλθαν σε US$2,8 εκατ. αντίστοιχα. Οι εν λόγω αμοιβές αφορούν αποζημίωση των ως άνω διαχειριστριών εταιρειών για έξοδα και υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν για λογαριασμό της Εταιρείας (πλήρωμα, επισκευές και συντήρηση, ασφάλιση, εφόδια, ανταλλακτικά, λιπαντικά και λοιπά λειτουργικά κόστη), πλέον ημερήσιας τεχνικής αμοιβής διαχείρισης ανά διαχειριζόμενο πλοίο. Πέρα από τα λειτουργικά κόστη, η Εταιρεία επιβαρύνεται με το κόστος δεξαμενισμών (dry-dockings).

Το χρηματοοικονομικό κόστος (interest expense and finance cost) μειώθηκε σε US$0,6 εκατ. από US$3,8 εκατ. Σύμφωνα με τη Σημείωση 6 των Ενδιάμεσων Συνοπτικών Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, το καθαρό έξοδο τόκων (μετά την αφαίρεση κεφαλαιοποιημένων τόκων) ανήλθε σε μηδέν το πρώτο εξάμηνο 2026 έναντι US$3,7 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025, ενώ η διαφορά μέχρι το συνολικό χρηματοοικονομικό κόστος της Κατάστασης Αποτελεσμάτων αντιστοιχεί κυρίως σε απόσβεση αναβαλλόμενων εξόδων έκδοσης δανεισμού (US$0,5 εκατ. έναντι US$0,1 εκατ.). Το ποσό κεφαλαιοποιημένων τόκων επί των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων ανήλθε σε US$3,6 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2026 έναντι μηδενός το πρώτο εξάμηνο του 2025. Το μεσοσταθμικό

επιτόκιο δανεισμού μειώθηκε σε 4,2% από 6,3%, αντανακλώντας την αναχρηματοδότηση του συνόλου του δανεισμού της Εταιρείας τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2026 με χαμηλότερο περιθώριο έναντι SOFR.

5. Στοιχεία Κατάστασης Οικονομικής Θέσης

Το σύνολο ενεργητικού αυξήθηκε στα US$855,2 εκατ. κυρίως λόγω της αύξησης των ταμειακών διαθεσίμων μετά την άντληση νέου δανεισμού US$420,0 εκατ. εντός του πρώτου εξαμήνου 2026 και της αύξησης της αξίας των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων. Η καθαρή λογιστική αξία των εν λειτουργία πλοίων ανήλθε σε US$447,1 εκατ. κατά την 30.06.2026 (κόστος US$495,8 εκατ. μείον σωρευμένες αποσβέσεις US$48,6 εκατ.), ενώ η αξία των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων αυξήθηκε σε US$207,0 εκατ. από US$104,4 εκατ. την 31.12.2025.

Από τα δεκατρία (13) εν λειτουργία πλοία, επί δώδεκα (12) πλοίων με συνολική καθαρή λογιστική αξία US$418,2 εκατ. έχουν συσταθεί εμπράγματες εξασφαλίσεις στο πλαίσιο των δύο νέων δανειακών συμβάσεων της Εταιρείας που συνήφθησαν εντός του πρώτου εξαμήνου 2026, ενώ ένα (1) πλοίο με καθαρή λογιστική αξία US$28,9 εκατ. παραμένει ελεύθερο βαρών:

Δανειακή σύμβαση	**Πλοιοκτήτριες εταιρείες / Πλοία υπό εξασφάλιση**
Δανειακή Σύμβαση US$270,0 εκατ. (Απρίλιος 2026) — Εγγυήτρια: η Εταιρεία	Plato / M.V. Asterios, Helios / M.V. Avios, Dakos / M.V. Astraios, Socrates / M.V. Adamastos, Aiolos / M.V. Amoureux, Aristotle / M.V. Aias, Ouranos / M.V. Acheloos, Megas / M.V. Acastos (8 πλοία)
Δανειακή Σύμβαση US$150,0 εκατ. (Ιούνιος 2026) — Εγγυήτρια: η CMTC	Poros / M.V. Androklis, Thales / M.V. Adonis, Megistos / M.V. Anaxagoras, Faros / M.V. Adrastos (4 πλοία)

Πηγή: Στοιχεία Εταιρείας.

Ο δανεισμός αυξήθηκε σε US$420,0 εκατ. στις 30.06.2026 από US$112,2 εκατ. κατά την 31.12.2025, κατόπιν της πλήρους αναχρηματοδότησης του προϋπάρχοντος δανεισμού μέσω των δύο ανωτέρω νέων δανείων. Τα ίδια κεφάλαια μειώθηκαν σε US$416,1 εκατ., την 30.06.2026 καθώς η διανομή μερίσματος US$61,7 εκατ. προς την CMTC υπερέβη τα κέρδη περιόδου των US$29,9 εκατ. Το πρόσθετο καταβεβλημένο κεφάλαιο παρέμεινε στάσιμο.

Η Εταιρεία εμφανίζει θετικό κεφάλαιο κίνησης, κατά την 30.06.2026, US$157,1 εκατ. (κυκλοφορούν ενεργητικό US$194,6 εκατ. έναντι US$37,4 εκατ. βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων), σε αντίθεση με το έλλειμμα κεφαλαίου κίνησης US$4,5 εκατ. (κυκλοφορούν ενεργητικό US$12,7 εκατ. έναντι βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων US$17,3 εκατ.) που είχε καταγραφεί κατά την 31.12.2025. Η ενίσχυση αυτή οφείλεται στην αύξηση των ταμειακών διαθεσίμων μετά τις αναχρηματοδοτήσεις του πρώτου εξαμήνου 2026.

6. Στοιχεία Κατάστασης Ταμειακών Ροών

(σε χιλ. US$)	**Α' εξάμηνο 2026**	**Α' εξάμηνο 2025**
Καθαρές ταμειακές εισροές από λειτουργικές δραστηριότητες	50.373	42.736
Καθαρές ταμειακές εκροές από επενδυτικές δραστηριότητες	(102.646)	(1.808)
Καθαρές ταμειακές εισροές/(εκροές) από χρηματοδοτικές δραστηριότητες	233.758	(42.303)
Καθαρή αύξηση / (μείωση) ταμειακών διαθεσίμων	181.485	(1.375)

Ταμειακά διαθέσιμα, έναρξη περιόδου	3.041	2.389
Ταμειακά διαθέσιμα (και δεσμευμένα), λήξη περιόδου	184.526	1.014

Πηγή: Συνοπτικές Ενδιάμεσες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Οι λειτουργικές ταμειακές ροές ενισχύθηκαν στα US$50,4 εκατ. κατά την 30.06.2026, κυρίως λόγω ευνοϊκής διαμόρφωσης του κεφαλαίου κίνησης. Οι επενδυτικές εκροές αυξήθηκαν σημαντικά σε US$102,6 εκατ. κατά την 30.06.2026 (από US$1,8 εκατ. κατά την 30.06.2025), αντανακλώντας την ενεργό συνέχιση του επενδυτικού προγράμματος ναυπηγήσεων δεκαεννέα (19) πλοίων εντός του πρώτου εξαμήνου 2026 συμπεριλαμβανομένων προκαταβολών και αρχικών εξόδων.

Οι χρηματοδοτικές ταμειακές ροές διαμορφώθηκαν σε καθαρή εισροή US$233,8 εκατ. κατά την 30.06.2026, έναντι καθαρής εκροής US$42,3 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025. Η μεταστροφή αυτή οφείλεται σε εισροές εκ νέου δανεισμού ύψους US$420,0 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2026, εν μέρει αντισταθμιζόμενες από εκροές για την αποπληρωμή παλαιού δανεισμού US$112,2 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2026 (έναντι US$3,3 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025), την καταβολή εξόδων έκδοσης δανεισμού US$2,7 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2026, τη διανομή μερίσματος US$61,7 εκατ. προς την CMTC το πρώτο εξάμηνο του 2026 (έναντι US$39,0 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025) καθώς και προκαταβολή US$9,7 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2026 προς συνδεδεμένο μέρος (CMTC).

7. Επισκόπηση Δραστηριοτήτων και Εξέλιξη, Επιδόσεις και Θέση του Ομίλου

Η ρευστότητα του Ομίλου ενισχύθηκε σημαντικά κατά το πρώτο εξάμηνο 2026: τα ταμειακά διαθέσιμα (συμπεριλαμβανομένων δεσμευμένων) ανήλθαν σε US$184,5 εκατ. κατά την 30.06.2026, από US$3,0 εκατ. κατά την 31.12.2025, ενώ το κεφάλαιο κίνησης μετατράπηκε από έλλειμμα US$4,5 εκατ. σε πλεόνασμα US$157,1 εκατ. Η βελτίωση αυτή αντανακλά κυρίως την πλήρη αναχρηματοδότηση του δανεισμού της Εταιρείας τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2026 (νέες διευκολύνσεις US$270,0 εκατ. και US$150,0 εκατ., αντίστοιχα), η οποία εξασφάλισε πρόσθετη ρευστότητα πέραν της αναχρηματοδότησης του προϋπάρχοντος δανεισμού, καθώς και τη μείωση του μέσου κόστους δανεισμού σε 4,2% από 6,0% κατά την 31.12.2025.

Η χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος ναυπηγήσεως των δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοίων κατά την 30.06.2026, εκ των οποίων έξι (6) πλοία διπλού καυσίμου (dual-fuel LNG), πλέον τεσσάρων (4) πλοίων που θα αποκτηθούν δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών που συνήφθησαν στις 06.07.2026, παραμένει κεντρικό στοιχείο του χρηματοδοτικού σχεδιασμού του Ομίλου. Οι εναπομένουσες δεσμεύσεις για τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία του υφιστάμενου προγράμματος (ήτοι δεκαεννέα (19) πλοία) ανέρχονταν σε US$1.281,5 εκατ. κατά την 30.06.2026, έναντι US$1.379,5 εκατ. κατά την 31.12.2025, μετά την καταβολή προκαταβολών US$98,0 εκατ. εντός της περιόδου, US$724,2 εκατ. πληρωτέες εντός του δωδεκαμήνου που λήγει την 30.06.2027 και US$557,2 εκατ. πληρωτέες εντός του δωδεκαμήνου που λήγει την 30.06.2028.

Επιπλέον, οι δεσμεύσεις US$660,0 εκατ. για τα την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών, που θα αποκτήσουν τέσσερα (4) υπό ναυπήγηση πλοία, δυνάμει των σχετικών Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών που συνήφθησαν στις 06.07.2026 διαμορφώνουν το συνολικό εναπομένον επενδυτικό πρόγραμμα σε περίπου US$1.941,5 εκατ. Η Διοίκηση προτίθεται να χρηματοδοτήσει τις δεσμεύσεις αυτές μέσω υφιστάμενων ταμειακών διαθεσίμων, καθαρών ταμειακών ροών από την λειτουργική δραστηριότητα του Ομίλου, νέου δανεισμού ή/και αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου.

Η ορατότητα εσόδων του Ομίλου είναι υψηλή, με το σύνολο του υφιστάμενου και υπό ναυπήγηση στόλου να είναι ναυλωμένο δυνάμει μακροχρόνιων συμβάσεων χρονοναύλωσης με εναπομένουσα διάρκεια 8,6-11,1 έτη για τον εν λειτουργία στόλο. Το σύνολο των μελλοντικών συμβατικών εισπράξεων ναύλου, χωρίς προσαύξηση κερδών, ανερχόταν σε US$3.063,5 εκατ. κατά την 30.06.2026, έναντι US$3.123,9 εκατ. κατά την 31.12.2025, υποστηρίζοντας τόσο την αποπληρωμή του δανεισμού όσο και τη χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος.

8. Χρηματοοικονομικοί Δείκτες (Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης – ΕΔΜΑ)

Ο Όμιλος παρουσιάζει κατωτέρω Εναλλακτικούς Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης (εφεξής οι «**ΕΔΜΑ**»), οι οποίοι δεν αποτελούν μεγέθη αναγνωρισμένα από τα US GAAP, βάσει των οποίων συντάσσονται οι συνοπτικές ενδιάμεσες ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Ομίλου, ενώ ο τρόπος υπολογισμού τους μπορεί να διαφέρει από αντίστοιχους δείκτες άλλων εταιρειών. Οι ΕΔΜΑ χρησιμοποιούνται από τη Διοίκηση της Εταιρείας για την αξιολόγηση της λειτουργικής απόδοσης και της κεφαλαιακής διάρθρωσης του Ομίλου και παρατίθενται συμπληρωματικά, χωρίς να υποκαθιστούν τα μεγέθη που προκύπτουν από τις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Η Εταιρεία χρησιμοποιεί δύο ΕΔΜΑ, το EBITDA και τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη.

Το EBITDA υπολογίζεται ως τα συνολικά έσοδα από ναυλώσεις μείον τα έξοδα ναυλώσεων, τα λειτουργικά έξοδα πλοίων και τα γενικά έξοδα και έξοδα διοικητικής λειτουργίας.

Η αύξηση της μόχλευσης (Καθαρός Δανεισμός/EBITDA ετησιοποιημένο σε περίπου 5,9x από 1,2x στο τέλος του 2025) αντανακλά την άντληση νέου δανεισμού US$420,0 εκατ. για την αναχρηματοδότηση προϋπάρχοντος δανεισμού και τη χρηματοδότηση ρευστότητας/επενδυτικού προγράμματος, εν μέρει αντισταθμιζόμενη από τη σημαντική αύξηση των ταμειακών διαθεσίμων.

Τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη υπολογίζονται ως τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους, εξαιρουμένων των έκτακτων και μη επαναλαμβανόμενων κονδυλίων, καθώς και των μη ταμειακών κονδυλίων (ενδεικτικά, μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες, απομειώσεις της αξίας πλοίων και λοιπών στοιχείων ενεργητικού, και κέρδη ή ζημίες από την πώληση περιουσιακών στοιχείων), όπως παρουσιάζονται στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις. Τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη διαμορφώθηκαν σε US$29,9 εκατ.

9. Σημαντικές Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη

Η CMTC κατέχει το 100% των κοινών μετοχών της Εταιρείας τόσο κατά την 30.06.2026 όσο και κατά την 31.12.2025. Τα πλοία της Εταιρείας διαχειρίζεται, από το τρίτο τρίμηνο 2025, η CCSM, ενώ έως τότε τη διαχείριση ασκούσε η Capital-Executive.

Οι αμοιβές διαχείρισης προς τις διαχειρίστριες εταιρείες (CCSM και, έως το τρίτο τρίμηνο 2025, Capital-Executive) ανήλθαν σε US$2,8 εκατ. κατά το πρώτο εξάμηνο 2026, και 2025 αντίστοιχα, και περιλαμβάνονται στα «Λειτουργικά έξοδα πλοίων – συνδεδεμένα μέρη» της Συνοπτικής Ενδιάμεσης Ενοποιημένης Κατάστασης Συνολικού Εισοδήματος.

Υπόλοιπα με συνδεδεμένα μέρη (εκατ. US$)	**30.06.2026**	**31.12.2025**
Απαιτήσεις από CCSM (προκαταβολές της Εταιρείας)	-	5,5
Απαιτήσεις από CMTC	9,7	-
Σύνολο απαιτήσεων από συνδεδεμένα μέρη	**9,7**	**5,5**
Υποχρεώσεις προς CCSM (πληρωμές για λογ/σμό της Εταιρείας)	0,02	-

Πηγή: Συνοπτικές Ενδιάμεσες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Το υπόλοιπο απαίτησης US$5,5 εκατ. από την CCSM που εκκρεμούσε κατά την 31.12.2025 εισπράχθηκε πλήρως εντός του πρώτου εξαμήνου 2026, ενώ σχηματίστηκε νέα απαίτηση US$9,7 εκατ. από την CMTC (προκαταβολή προς τη Μητρική Εταιρεία).

Η Εταιρεία κατέβαλε μέρισμα US$61,7 εκατ. προς την CMTC εντός του πρώτου εξαμήνου 2026, έναντι US$39,0 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025 (βλ. και Ενότητα 6). Δεν υπήρξε καμία μεταβολή στο πρόσθετο καταβεβλημένο

κεφάλαιο εντός της περιόδου.

Επιπλέον, εντός του πρώτου εξαμήνου 2026, η CMTC λειτούργησε ως εγγυήτρια της δανειακής σύμβασης ύψους US$150,0 εκατ. που συνήφθη τον Ιούνιο του 2026 (βλ. Ενότητα 10), ενώ η Εταιρεία λειτούργησε ως εταιρικός εγγυητής (Corporate Guarantor) της δανειακής σύμβασης ύψους US$270,0 εκατ. του Απριλίου 2026. Μεταγενέστερα της 30.06.2026, η Εταιρεία προέβη σε πρόσθετες συναλλαγές με την CMTC (Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών).

10. Σημαντικά Γεγονότα Ομίλου

Στις 21.04.2026, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οκτώ (8) πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνήψαν, ως αλληλεγγύως και εις ολόκληρον οφειλέτριες, νέα δανειακή σύμβαση ύψους US$270,0 εκατ., με σκοπό την αναχρηματοδότηση προϋπάρχοντος δανεισμού US$110,0 εκατ. σε σχέση με τα πλοία M/V Adamastos, M/V Aias, M/V Asterios, M/V Amoureux, M/V Avios και M/V Astraios, καθώς και την παροχή κεφαλαίου κίνησης, με την εταιρική εγγύηση της Εταιρείας. Το σύνολο του δανείου εκταμιεύθηκε πλήρως στις 22.04.2026. Η αποπληρωμή προβλέπεται σε τριάντα δύο (32) συνεχόμενες τριμηνιαίες δόσεις των US$4,1 εκατ. έκαστη, πλέον εφάπαξ καταβολής (balloon) US$140,4 εκατ. κατά την τελευταία δόση, τον Απρίλιο του 2034.

Στις 29.06.2026, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες τεσσάρων (4) πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνήψαν νέα δανειακή σύμβαση ύψους US$150,0 εκατ. (advances A-D), με σκοπό την αναχρηματοδότηση προϋπάρχοντος δανεισμού US$86,6 εκατ. επί των πλοίων M/V Androklis, M/V Adonis, M/V Anaxagoras και M/V Adrastos υπό τις δανειακές συμβάσεις της Μητρικής Εταιρείας, καθώς και την παροχή πρόσθετης ρευστότητας στις οφειλέτριες εταιρείες. Η Μητρική Εταιρεία ενεργεί ως εγγυήτρια. Το σύνολο του ποσού της δανειακής σύμβασης εκταμιεύθηκε στις 30.06.2026.

Με τις ανωτέρω δύο συναλλαγές, το σύνολο του προϋπάρχοντος δανεισμού της Εταιρείας (τρεις δανειακές συμβάσεις των ετών 2022-2023) αναχρηματοδοτήθηκε πλήρως, με αποτέλεσμα τη μείωση του μέσου σταθμικού επιτοκίου σε 4,2% κατά την 30.06.2026 από 6,3% κατά την 30.06.2025 και την επιμήκυνση του προφίλ λήξης του δανεισμού έως το 2031 και το 2034 αντίστοιχα.

Εντός του πρώτου εξαμήνου 2026, η Εταιρεία κατέβαλε μέρισμα US$61,7 εκατ. προς την CMTC, έναντι US$39,0 εκατ. το πρώτο εξάμηνο 2025, ενώ συνέχισε το επενδυτικό της πρόγραμμα ναυπηγήσεων (δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία, εκ των οποίων έξι (6) πλοία διπλού καυσίμου LNG), καταβάλλοντας προκαταβολές US$98,0 εκατ. και αναγνωρίζοντας αρχικά έξοδα US$4,6 εκατ. Δεν παραδόθηκε νέο πλοίο εντός της περιόδου.

11. Σημαντικά Γεγονότα μετά την Λήξη της Περιόδου 01.01-30.06.2026

Η Εταιρεία αξιολόγησε τα μεταγενέστερα γεγονότα έως τις 09.09.2026, ημερομηνία κατά την οποία οι Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

(1) Στις 06.07.2026, η Εταιρεία μετέβαλε την επωνυμία της από «Capital Container Carriers Corp.» σε «Capital Maritime Finance Corp.».

(2) Στις 06.07.2026, η Εταιρεία συνήψε τέσσερις (4) Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών με την CMTC για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών, σε εκάστη εκ των οποίων θα παραδοθεί ένα υπό ναυπήγηση πλοίο χωρητικότητας 8.776 TEU (τεχνολογίας διπλού καυσίμου LNG) από το ναυπηγείο New Times Shipbuilding Co., Ltd., έναντι τιμήματος US$165,0 εκατ. ανά Υπό Εξαγορά Εταιρεία (συνολικό τίμημα US$660,0 εκατ.), καταβλητέου κατά την παράδοση εκάστου πλοίου (με αναμενόμενες παραδόσεις εντός της περιόδου 2027-2028).

Πλοιοκτήτρια εταιρεία	Ναυπηγείο	TEU	Τίμημα (εκατ. US$)	Αναμενόμενη παράδοση

Aktaion Container Carriers Corp.	New Times Shipbuilding Co., Ltd.	8.776 (διπλού καυσίμου LNG)	165,0	2027
Callias Container Carriers Corp.	New Times Shipbuilding Co., Ltd.	8.776 (διπλού καυσίμου LNG)	165,0	2027
Simon Container Carriers Corp.	New Times Shipbuilding Co., Ltd.	8.776 (διπλού καυσίμου LNG)	165,0	2028
Timon Container Carriers Corp.	New Times Shipbuilding Co., Ltd.	8.776 (διπλού καυσίμου LNG)	165,0	2028

Πηγή: Ενδιάμεσες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Με την ολοκλήρωση των ανωτέρω και με πρόσθετη δέσμευση US$660,0 εκατ, το συνολικό πρόγραμμα στόλου της Εταιρείας (εν λειτουργία και υπό ναυπήγηση, περιλαμβανομένων των πλοίων που ναυπηγούνται από τις Υπό Εξαγορά Εταιρείες) ανέρχεται σε τριάντα έξι (36) πλοία και έχουν αναληφθεί σχετικές δεσμεύσεις ύψους περίπου US$1,9 δισ. για το επενδυτικό πρόγραμμα του Ομίλου.

(3) Στις 16.07.2026 τροποποιήθηκαν το Καταστατικό (Articles of Incorporation) και οι Κανονισμοί (Bylaws) της Εταιρείας, περιλαμβανομένων των διατάξεων περί μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας. Συνεπεία της τροποποίησης, το Καταστατικό προβλέπει (άρθρο IV) ότι το εγκεκριμένο κεφάλαιο (authorised capital) της Εταιρείας ανέρχεται σε εξακόσια εκατομμύρια (600.000.000) μετοχές εκ των οποίων (α) πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) κοινές μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04 και (β) εκατό εκατομμύρια (100.000.000) προνομιούχες μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04.

12. Εξέλιξη Εργασιών κατά την Τρέχουσα Χρήση

Κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2026 και εφεξής, ο Όμιλος αναμένεται να συνεχίσει την υλοποίηση του ναυπηγικού και αγοραστικού προγράμματος, το οποίο περιλαμβάνει είκοσι τρία (23) υπό ναυπήγηση πλοία (τα «**Νέα Πλοία**»): τα δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία του υφιστάμενου ναυπηγικού προγράμματος πλέον τεσσάρων (4) υπό ναυπήγηση πλοίων που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες, το σύνολο των μετοχών των οποίων θα μεταβιβαστεί στην Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών που καταρτίστηκαν στις 06.07.2026, με αναμενόμενες παραδόσεις από το τέταρτο τρίμηνο 2026 έως το τέταρτο τρίμηνο του 2028. Οι συνολικές εναπομένουσες επενδυτικές δεσμεύσεις ανέρχονται σε περίπου US$1.941,5 εκατ. συμπεριλαμβανομένων US$1.281,5 εκατ. για το υφιστάμενο πρόγραμμα των δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία, πλέον US$660,0 εκατ. για την απόκτηση (δυνάμει των συμβάσεων αγοραπωλησίας μετοχών που καταρτίστηκαν στις 06.07.2026) του συνόλου των μετοχών τεσσάρων (4) Υπό Εξαγορά Εταιρειών στις οποίες θα παραδοθούν τέσσερα (4) πλοία σύμφωνα με τους όρους των οικείων συμβάσεων ναυπήγησης.

13. Παράγοντες Κινδύνου και Αβεβαιότητες για το Δεύτερο Εξάμηνο 2026

Οι κυριότεροι κίνδυνοι και αβεβαιότητες στους οποίους εκτίθεται ο Όμιλος συνοψίζονται κατωτέρω:

(1) Συγκέντρωση Κινδύνου Αντισυμβαλλομένου:

Κίνδυνος αντισυμβαλλομένου είναι ο κίνδυνος ο αντισυμβαλλόμενος να μην θέλει ή/και να μην μπορεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει έναντι του Ομίλου, με αποτέλεσμα ο Όμιλος να υποστεί οικονομική ζημία. Ο Όμιλος εκτίθεται σε πιστωτικό κίνδυνο από τις λειτουργικές του δραστηριότητες (κυρίως εμπορικές απαιτήσεις) και από τις χρηματοδοτικές του δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων καταθέσεων σε τράπεζες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις:

Όλα τα πλοία του Ομίλου είναι ναυλωμένα βάσει μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων, οι οποίες ενδέχεται να περιέχουν συμφωνίες για ναύλους σημαντικά υψηλότερους από τα επίπεδα της κατά περίπτωση spot και της περιοδικής αγοράς. Οι ναυλωτές του Ομίλου θα μπορούσαν να μην εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους εκ των ναυλοσυμφώνων, για διάφορους λόγους, όπως σε περίπτωση που (α) ο ναυλωτής αντιμετωπίζει οικονομικές δυσχέρειες που οδηγούν σε κήρυξη πτώχευσης, αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων ή υπερημερία σε σχέση με τις υποχρεώσεις του εκ των ναυλοσυμφώνων, (β) ο ναυλωτής επιδιώκει την επαναδιαπραγμάτευση των όρων των ναυλοσυμφώνων λόγω των επικρατουσών οικονομικών και εμπορικών συνθηκών, (γ) ο ναυλωτής ασκεί δικαίωμα καταγγελίας των ναυλοσυμφώνων λόγω μη συμμόρφωσης του Ομίλου με τους όρους των ναυλοσυμφώνων, απώλειας πλοίου, ζημίας πλοίου ή αδυναμίας επισκευής πλοίου ή σοβαρών ελλείψεων πλοίου ή παρατεταμένων περιόδων εκτός ναύλωσης (off-hire) ή υπερημερίας της Εταιρείας ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της εκ των ναυλοσυμφώνων. Στην περίπτωση αυτή, ο Όμιλος θα μπορούσε να έρθει αντιμέτωπος με σημαντική απώλεια προσδοκώμενων μελλοντικών εσόδων και ταμειακών ροών.

Ο Όμιλος επιδιώκει να συναλλάσσεται με τρίτα μέρη τα οποία θεωρεί αξιόπιστα και με τα οποία έχει αναπτύξει μακροχρόνιες σχέσεις. Τα οποιαδήποτε υπόλοιπα προς είσπραξη παρακολουθούνται σε συνεχή βάση. Τρεις ναυλωτές αντιπροσώπευαν έκαστος άνω του 10% των εσόδων για την περίοδο 01.01.2026-30.06.2026.

(Ενότητα 3 «Αγορές στις οποίες δραστηριοποιήθηκε ο Όμιλος»).

Καταθέσεις σε τράπεζες

Ο Όμιλος τοποθετεί τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμά του, αποτελούμενα κυρίως από καταθέσεις, σε αξιόπιστα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ο Όμιλος πραγματοποιεί περιοδικές αξιολογήσεις της σχετικής πιστοληπτικής ικανότητας αυτών των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

(2) Υλοποίηση προγράμματος ναυπηγήσεων: Ο Όμιλος την 30.06.2026 έχει αναλάβει δεσμεύσεις US$1,3 δισ. έως το 2028, με κίνδυνο καθυστερήσεων ή υπερβάσεων κόστους (Ενότητες 5 «Στοιχεία Κατάστασης Οικονομικής Θέσης», 11 «Σημαντικά Γεγονότα μετά την Λήξη της Περιόδου 01.01-30.06.2026»).

(3) Κίνδυνος ρευστότητας: Ο κίνδυνος ρευστότητας είναι ο κίνδυνος ο Όμιλος να αντιμετωπίσει δυσκολίες στην εκπλήρωση υποχρεώσεων δεσμεύσεων συνδεόμενων με χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις. Οποιαδήποτε ανάγκη για κεφάλαιο κίνησης καλύπτεται μέσω δανεισμού ή εισφορών από τη Μητρική Εταιρεία. Ο Όμιλος περιορίζει τον κίνδυνο ρευστότητας μέσω της τακτικής παρακολούθησης των εσόδων που λαμβάνει από τη ναύλωση των πλοίων του. Τα πλοία του Ομίλου απασχολούνται επί τη βάσει συμβάσεων χρονοναύλωσης. Οι πιθανές αγορές πλοίων αξιολογούνται προσεκτικά λαμβάνοντας υπόψη τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εν λόγω πλοίων, την εμπορευσιμότητά τους και τις προοπτικές κερδοφορίας τους. Μέσω της ενδελεχούς αξιολόγησης μελλοντικών επενδύσεων σε πλοία, ο Όμιλος είναι σε θέση να διαπραγματευθεί με τραπεζικά ιδρύματα προκειμένου να εξασφαλίσει ευνοϊκούς και βιώσιμους όρους χρηματοδότησης. Τα υπερβάλλοντα ταμειακά διαθέσιμα του Ομίλου επενδύονται σε τραπεζικές καταθέσεις ενίοτε σταθερής διάρκειας συνήθως όχι μεγαλύτερης από τρεις (3) μήνες. Ο Όμιλος παρακολουθεί τον κίνδυνο που σχετίζεται με την έλλειψη κεφαλαίων λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων που ελέγχει όσο και το κόστος εξυπηρέτησης του δανεισμού τους.

(4) Κίνδυνος Επιτοκίου: Ο κίνδυνος επιτοκίου είναι ο κίνδυνος η εύλογη αξία ή οι μελλοντικές ταμειακές ροές ενός χρηματοοικονομικού μέσου να μεταβάλλονται λόγω αλλαγών στα επιτόκια της αγοράς. Η έκθεση του Ομίλου στον κίνδυνο αλλαγών στα επιτόκια της αγοράς σχετίζεται κυρίως με τις μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις του Ομίλου με κυμαινόμενα επιτόκια. Μια σημαντική αύξηση στα επιτόκια αγοράς, θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα του Ομίλου, καθώς και την ικανότητά του να αποπληρώνει τις δανειακές του υποχρεώσεις.

Πίνακας κινδύνου επιτοκίου

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την ευαισθησία σε μια λογικά πιθανή αλλαγή στα επιτόκια, με όλες τις άλλες

μεταβλητές να διατηρούνται σταθερές, στα αποτελέσματα του Ομίλου:

Σε εκατομμύρια US$	**01.01.2026-30.06.2026**
Term or compounded-SOFR (+1%)	US$ (0,7)
Term or compounded-SOFR (-1%)	US$ 0,7

(Ενότητα 4.1).

(5) Κυκλικότητα αγοράς: Η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα και η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε κινδύνους που συνδέονται με την επανεκναύλωση (re-charter) και μεταβολή της αξίας των πλοίων του Ομίλου μετά τη λήξη των τρεχόντων ναυλοσυμφώνων.

(6) Αξία των πλοίων: Οι αξίες των πλοίων του Ομίλου ενδέχεται να μειωθούν και κατά περιόδους να παρουσιάζουν σημαντικές διακυμάνσεις, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην αναγνώριση ζημιών από πώληση των πλοίων ή στην αναγνώριση απομειώσεων, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει την ικανότητα του Ομίλου να συμμορφώνεται με τις χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις (covenants) των δανείων ή να αναχρηματοδοτήσει το χρέος του.

(7) Κανονιστικό/περιβαλλοντικό κόστος: Ο Όμιλος είναι εκτεθειμένος σε αυξημένες απαιτήσεις κεφαλαιουχικών δαπανών προς συμμόρφωση με το εκάστοτε ισχύον κανονιστικό πλαίσιο και ιδίως των ναυτιλιακών και περιβαλλοντικών κανονισμών (λ.χ. αυξανόμενες απαιτήσεις δυνάμει των EU ETS, FuelEU Maritime, IMO).

(8) Λειτουργικός κίνδυνος στόλου: Τα πλοία του Ομίλου και τα φορτία τους είναι εκτεθειμένα στον κίνδυνο ζημίας ή απώλειας λόγω γεγονότων όπως ναυτικά ατυχήματα, δυσμενείς καιρικές συνθήκες (συμπεριλαμβανομένων ακραίων καιρικών φαινομένων), διακοπές λειτουργίας εξαιτίας μηχανικών βλαβών, προσάραξη, πυρκαγιά, εκρήξεις και συγκρούσεις, ανθρώπινο σφάλμα, πόλεμος, τρομοκρατία, πειρατεία, καθώς και άλλες περιστάσεις ή γεγονότα. Ζημιά στα πλοία του Ομίλου μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένες δαπάνες και σε περιόδους εκτός ναύλωσης (off-hire) και ενδέχεται να επηρεάσει την ικανότητα του Ομίλου να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τους όρους των ναυλοσυμφώνων, γεγονός που με τη σειρά του μπορεί να παρέχει στους ναυλωτές το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση από τον Όμιλο ή να καταγγείλουν το ναυλοσύμφωνο. Πιθανή ζημία ενδέχεται να απαιτεί την επισκευή των πλοίων σε εγκατάσταση δεξαμενισμού (dry-dock). Το κόστος των επισκευών σε δεξαμενισμό είναι απρόβλεπτο και μπορεί να είναι σημαντικό ενώ ενδέχεται να μην καλύπτεται πλήρως από την ασφάλιση του Ομίλου. Η απώλεια εσόδων κατά το διάστημα επισκευών, καθώς και το κόστος των επισκευών, της μετακίνησης του πλοίου σε σχετικές εγκαταστάσεις και την παραμονή σε αυτές, θα βαρύνει τον Όμιλο.

(9) Χρηματοδοτικοί όροι (covenants): Με ημερομηνία αναφοράς την 30.06.2026, η Εταιρεία ή/και ο Όμιλος υποχρεούνται να συμμορφώνονται με συγκεκριμένους χρηματοοικονομικούς δείκτες (financial covenants), όπως αυτοί ορίζονται στις οικείες χρηματοδοτικές συμβάσεις. Μεταξύ άλλων, οι σχετικές συμβάσεις προβλέπουν υποχρεώσεις τήρησης, κατά περίπτωση: (α) δείκτη μόχλευσης (Leverage Ratio) που δεν υπερβαίνει το 0,75:1, (β) ελάχιστου επιπέδου τραπεζικών διαθεσίμων (περιλαμβανομένων προθεσμιακών καταθέσεων) και ταμειακών ισοδυνάμων ύψους τουλάχιστον ίσου με το γινόμενο του αριθμού των εν λειτουργία παραδοθέντων πλοίων του στόλου της Εταιρείας επί US$ 500.000 και (γ) καθαρής θέσης (shareholders' equity) τουλάχιστον ίσης με US$200.000.000. Επιπλέον, προβλέπεται υποχρέωση τήρησης ελαχίστου δείκτη κάλυψης, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος του συνόλου της αγοραίας αξίας του υποθηκευμένου πλοίου ή των υποθηκευμένων πλοίων, και της αγοραίας αξίας οποιασδήποτε πρόσθετης εξασφάλισης που παρέχεται στους δανειστές προς το ανεξόφλητο ποσό της εκάστοτε χρηματοδοτικής σύμβασης τουλάχιστον ίσο, κατά περίπτωση, με 120% ή 125%. Τυχόν αθέτηση των χρηματοοικονομικών δεικτών και αδυναμία αποκατάστασης αυτών εντός της εκάστοτε περιόδου θεραπείας, θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόωρη απαίτηση αποπληρωμής ή καταγγελία των δανειακών συμβάσεων.

6 ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι, κατά την άποψή της, το κεφάλαιο κίνησης επαρκεί για τη χρηματοδότηση των τρεχουσών δραστηριοτήτων της Εταιρείας και του Ομίλου για τους επόμενους δώδεκα (12) μήνες από την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου. Σημειώνεται ότι για την παραπάνω δήλωση δεν έχουν ληφθεί υπόψιν τα αντληθέντα κεφάλαια της Αύξησης.

Σημειώνεται ότι συντάχθηκε Έκθεση Διασφάλισης του Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή - Λογιστή κ. Γεώργιου Μπαλαφούτη (Α.Μ. Σ.Ο.Ε.Λ. 38911) επί της Δήλωσης Επάρκειας Κεφαλαίου Κίνησης της διοίκησης της Εταιρείας για τους επόμενους δώδεκα (12) μήνες από την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Εργασιών Διασφάλισης 3000 (Αναθεωρημένο), «Έργα Διασφάλισης Πέραν Ελέγχου ή Επισκόπησης Ιστορικής Οικονομικής Πληροφόρησης».

Στην από 07.10.2026 ανωτέρω αναφερόμενη Έκθεση Διασφάλισης η Deloitte εκφράζει το συμπέρασμα ότι: «*Κατά την γνώμη μας, η Δήλωση Επάρκειας Κεφαλαίου Κίνησης της Διοίκησης της Εταιρείας, η οποία καταλήγει ότι το κεφάλαιο κίνησης της Εταιρείας για τους επόμενους δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας έκθεσης διασφάλισης είναι επαρκές, έχει διατυπωθεί κατάλληλα από κάθε ουσιώδη άποψη και είναι εύλογα διατυπωμένη στην Ενότητα 6 «ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ» του Ενημερωτικού Δελτίου, όπως ορίζεται από τα Εφαρμοστέα Κριτήρια.*».

Η Έκθεση Διασφάλισης είναι διαθέσιμη στο επενδυτικό κοινό (βλ. Ενότητα 15 «Διαθέσιμα Έγγραφα» του Ενημερωτικού Δελτίου), κατόπιν σχετικής συναίνεσης της εν λόγω ελεγκτικής εταιρείας.

7 ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ

7.1 Πληροφορίες Σχετικά με τις Κινητές Αξίες

7.1.1 Είδος και Κατηγορία Κινητών Αξιών

Οι Μετοχές της Εταιρείας που προσφέρονται με το Ενημερωτικό Δελτίο είναι νέες, κοινές, ονομαστικές, μετά ψήφου μετοχές εκπεφρασμένες σε Δολάρια, οι οποίες θα εκδοθούν με βάση την από 02.10.2026 απόφαση του Δ.Σ. της Εταιρείας στο πλαίσιο της Αύξησης εντός του εγκεκριμένου κεφαλαίου της Εταιρείας και θα προσφερθούν σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή νομοθεσία.

Ο κωδικός ISIN (International Security Identification Number) της Μετοχής της Εταιρείας είναι ο MHY1114L1074. Αρμόδιος φορέας για την τήρηση του σχετικού αρχείου των άυλων Μετοχών είναι η Euronext Securities Athens, Λεωφ. Αθηνών 110, Τ.Κ. 104 42, Αθήνα.

7.1.2 Νομοθετικό Πλαίσιο Κινητών Αξιών

Οι Μετοχές είναι νέες κοινές, ονομαστικές, μετά δικαιώματος ψήφου μετοχές της Εταιρείας, η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του BCA. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις Μετοχές καθορίζονται από το BCA και από το Καταστατικό της Εταιρείας.

7.1.3 Εισαγωγή προς Διαπραγμάτευση και Τήρηση Κινητών Αξιών

Οι Μετοχές θα εισαχθούν προς διαπραγμάτευση στη Ρυθμιζόμενη Αγορά (Κύρια Αγορά) της Euronext Athens σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Η ημερομηνία εισαγωγής θα καθορισθεί από το Δ.Σ. της Εταιρείας και η τιμή έναρξης διαπραγμάτευσης θα ισούται με την Τιμή Διάθεσης.

Η διαπραγμάτευση των Μετοχών θα γίνεται ηλεκτρονικά μέσω της Euronext Athens ή και εξωχρηματιστηριακά, εφόσον το επιτρέπουν οι εκάστοτε ισχύουσες χρηματιστηριακές διατάξεις. Η μονάδα διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Euronext Athens θα είναι ο άυλος τίτλος μιας (1) κοινής ονομαστικής Μετοχής.

Η καταχώρηση των Μετοχών στο Σ.Α.Τ. και η τήρηση του αρχείου των Μετοχών διενεργείται από την Euronext Securities Athens, υπό την ιδιότητα του Διαχειριστή του Σ.Α.Τ., σύμφωνα με την Απόφαση Η.ΒΙ.Π. και τον

Κανονισμό Λειτουργίας Συστήματος Άυλων Τίτλων, περιλαμβανομένων και των αποφάσεων της Euronext Securities Athens που εκδίδονται σε εφαρμογή του, όπως εκάστοτε ισχύουν. Η εκκαθάριση των συναλλαγών επί των Μετοχών θα διενεργείται από την ΕΤ.ΕΚ. (Euronext Clearing Athens), σύμφωνα με τον Κανονισμό Εκκαθάρισης Συναλλαγών επί Κινητών Αξιών σε Λογιστική Μορφή, ως εκάστοτε ισχύει. Για όσο χρόνο οι Μετοχές αποτελούν αντικείμενο χρηματιστηριακής διαπραγμάτευσης, οι Μέτοχοι θα πρέπει να έχουν ενεργοποιήσει Μερίδα Επενδυτή και Λογαριασμό Αξιών στο Σ.Α.Τ.

7.1.4 Νόμισμα Έκδοσης Κινητών Αξιών

Η ονομαστική αξία των Μετοχών της Εταιρείας που θα εισαχθούν προς διαπραγμάτευση στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens είναι εκπεφρασμένη σε Δολάρια.

7.1.5 Δικαιώματα Μετόχων

Η άσκηση των δικαιωμάτων των Μετόχων γίνεται σύμφωνα με το Καταστατικό (Articles of Incorporation) τους Κανονισμούς (Bylaws) της Εταιρείας και το BCA.

Τα δικαιώματα των Μετόχων είναι τα εξής:

(α) Δικαίωμα απόληψης μερισμάτων

Σύμφωνα με το άρθρο 10 των Κανονισμών και το BCA, η απόφαση για τη διανομή και την καταβολή οποιουδήποτε μερίσματος εναπόκειται στην κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και δύναται να ληφθεί σε οποιαδήποτε τακτική ή έκτακτη συνεδρίαση αυτού. Τα μερίσματα δύνανται να διανέμονται σε μετρητά, σε μετοχές (stock) ή σε άλλα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας. Οι Νέες Μετοχές θα δικαιούνται μέρισμα από οποιαδήποτε προηγούμενη χρήση της Εταιρείας στο βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις των νόμων των Νήσων Μάρσαλ για τη διανομή και καταβολή μερίσματος περί (α) ύπαρξης Πλεονάσματος (surplus) ή, ελλείψει αυτού, καθαρών κερδών για την τρέχουσα και αμέσως προηγούμενη χρήση, (β) φερεγγυότητας, (γ) λήψης σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, και (δ) σε σχέση με μερίσματα σε μετοχές στο βαθμό που επηρεάζονται άλλοι μέτοχοι με επιπλέον έγκριση με πλειοψηφία 2/3 της κατηγορίας των μετόχων που επηρεάζεται, όπως αυτές αναλυτικότερα προβλέπονται στην παρούσα ενότητα 7.1.5(α) «Δικαιώματα των Μετόχων» - «Δικαίωμα απόληψης μερισμάτων» του Ενημερωτικού Δελτίου. Κατά την ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, εκκρεμεί η καταβολή μερίσματος ύψους US$15,0 εκατ. στην CMTC, ως μοναδικό μέτοχο της Εταιρείας έως την ημερομηνία έκδοσης των Νέων Μετοχών, για την περίοδο πριν από την ημέρα έκδοσης των Νέων Μετοχών.

Σύμφωνα με τη Μερισματική Πολιτική της Εταιρείας (βλ. ενότητα 12 «Μερισματική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου), κατά τον καθορισμό του χρόνου διανομής και καταβολής καθώς και του ύψους των μερισμάτων, το Διοικητικό Συμβούλιο λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά, το ύψος των ναύλων που δύναται να διαπραγματεύεται η Εταιρεία όταν ναυλώνει τα πλοία της, τα ταμειακά κέρδη της Εταιρείας, την οικονομική κατάσταση, τις ταμειακές ανάγκες της Εταιρείας και οποιεσδήποτε άλλες παραμέτρους τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δύνανται να θεωρήσουν σχετικές. Σύμφωνα με την Μερισματική της Πολιτική, η Εταιρεία στοχεύει στην διανομή και καταβολή μερίσματος σε τριμηνιαία βάση.

Δεν υφίσταται ειδική παραγραφή στο δίκαιο των Marshall Islands σχετικά με την απαίτηση του Μετόχου κατά της Εκδότριας για την πληρωμή αποφασισθέντων μερισμάτων. Η γενική αστική παραγραφή κατά το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ, είναι έξι (6) έτη. Διανεμηθέντα και μη εισπραχθέντα μερίσματα παραγράφονται υπέρ της Εκδότριας.

Η καταβολή των μερισμάτων γίνεται μέσω της Euronext Securities Athens και δεν υφίστανται περιορισμοί και διαδικασίες για Μετόχους μη κατοίκους των Νήσων Μάρσαλ ως προς τα μερίσματα.

Σύμφωνα με το BCA απαγορεύεται να ληφθεί απόφαση για τη διανομή και καταβολή μερίσματος (α) σε περίπτωση αφερεγγυότητας της Εταιρείας ή (β) εάν η Εταιρεία θα καθίστατο αφερέγγυα συνεπεία απόφασης για τη διανομή και της καταβολής μερίσματος ή (γ) εάν η διανομή ή η καταβολή θα ήταν αντίθετη προς

οποιουσδήποτε περιορισμούς που περιέχονται στο Καταστατικό. Μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν μόνο εάν η Εταιρεία εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus), ωστόσο, σε περίπτωση που δεν υπάρχει Πλεόνασμα (surplus), τα μερίσματα μπορούν να διανέμονται ή να καταβάλλονται από τα καθαρά κέρδη του οικονομικού έτους κατά το οποίο διανέμεται το μέρισμα, καθώς και από τα κέρδη του προηγούμενου οικονομικού έτους. Το δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ δεν προβλέπει ορισμό του Πλεονάσματος (surplus). Ωστόσο, σύμφωνα με το δίκαιο του Delaware, το οποίο λαμβάνεται υπόψη για την ερμηνεία και εφαρμογή του BCA σύμφωνα με άρθρο 13 αυτού, το Πλεόνασμα (surplus) θα ισούται με το ποσό κατά το οποίο τα «καθαρά περιουσιακά στοιχεία» υπερβαίνουν το «δηλωθέν κεφάλαιο» (stated capital) της Εταιρείας.

Ως «καθαρά περιουσιακά στοιχεία» νοείται το ποσό κατά το οποίο το σύνολο του ενεργητικού υπερβαίνει το σύνολο του παθητικού μιας εταιρείας.

Ως «δηλωθέν κεφάλαιο» (stated capital) νοείται: (α) προκειμένου για μετοχές με ονομαστική αξία, η ονομαστική αξία που λαμβάνεται ως αντάλλαγμα για την έκδοση των μετοχών αυτών, εκτός εάν το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίσει ότι μεγαλύτερο μέρος του ανταλλάγματος που ελήφθη για τις εν λόγω μετοχές θα συνιστά δηλωθέν κεφάλαιο, και (β) προκειμένου για μετοχές χωρίς ονομαστική αξία, το σύνολο του ανταλλάγματος που λαμβάνεται για την έκδοση των μετοχών αυτών, εκτός εάν το Διοικητικό Συμβούλιο, κατά τον χρόνο έκδοσης των μετοχών έναντι μετρητών, ή εντός εξήντα (60) ημερών από την έκδοση των μετοχών έναντι ανταλλάγματος πλην μετρητών, διαθέσουν μικρότερο μέρος του συνολικού ανταλλάγματος στο δηλωθέν κεφάλαιο.

Το BCA δεν προβλέπει ειδικώς τον τρόπο αποτίμησης των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού για τους σκοπούς καθορισμού της ύπαρξης Πλεονάσματος (surplus) από το Διοικητικό Συμβούλιο. Για τον καθορισμό του Πλεονάσματος (surplus), το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται, χωρίς να υπέχει σχετική υποχρέωση, να βασίζεται κυρίως σε ισολογισμό που καταρτίζεται με χρήση των US GAAP ή που παρέχεται συνήθως σε δανειστές της Εταιρείας. Παρόλο που οι ισολογισμοί που είναι σύμφωνοι με τα US GAAP αποτελούν τη βάση για τον υπολογισμό του Πλεονάσματος (surplus), το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται να προσφύγει και σε άλλες μεθοδολογίες τις οποίες κρίνει ότι παρέχουν καλύτερη αποτύπωση της εύλογης αξίας, περιλαμβανομένων εκτιμήσεων από τρίτους επί περιουσιακών στοιχείων (και υποχρεώσεων) που ενδέχεται να μην εμφανίζονται σε ισολογισμό καταρτισμένο κατά τα US GAAP.

Σε περίπτωση που δεν υφίσταται Πλεόνασμα (surplus), μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν από τα καθαρά κέρδη της οικονομικής χρήσης κατά την οποία λαμβάνεται η απόφαση για τη διανομή μερίσματος ή της προηγούμενης οικονομικής χρήσης, ήτοι τα κέρδη της Εταιρείας για την εν λόγω οικονομική περίοδο, μετά την αφαίρεση όλων των εξόδων, χρεώσεων, αποσβέσεων, μειώσεων αξίας, τόκων, φόρων και οποιωνδήποτε άλλων στοιχείων που απαιτείται να αναγνωριστούν κατά τον προσδιορισμό του κέρδους σύμφωνα με τα US GAAP, όπως παρουσιάζονται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας.

Σύμφωνα με το άρθρο IV του Καταστατικού, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει τον καθορισμό ποσού μερίσματος και σωρευτική ή μη πληρωμή μερίσματος ως προς τις προνομιούχες μετοχές (εάν προνομιούχες μετοχές εκδοθούν στο μέλλον).

(β) Δικαίωμα συμμετοχής και ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων

Κάθε Μέτοχος έχει δικαίωμα συμμετοχής στη Συνέλευση των Μετόχων και δικαίωμα μίας (1) ψήφου επί των θεμάτων που άγονται προς λήψη απόφασης από τη Συνέλευση των Μετόχων.

Η πρόσκληση (notice) για κάθε Ετήσια ή Ειδική Συνέλευση των Μετόχων (εκτός από συνελεύσεις για την πρόσκληση στις οποίες ο νόμος ορίζει διαφορετικά) δίδεται από την Εταιρεία. Η πρόσκληση αναφέρει την ημέρα, την ώρα, τον τόπο και το σκοπό της Συνέλευσης των Μετόχων, και σε περίπτωση Ειδικής Συνέλευσης, το όνομα του προσώπου κατ' εντολή του οποίου δίδεται η πρόσκληση. Η πρόσκληση αποστέλλεται ατομικά ή μέσω ταχυδρομείου, ή με ηλεκτρονικά μέσα τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημέρες αλλά όχι περισσότερο από εξήντα (60) ημέρες πριν από τη συνεδρίαση, σε κάθε Μέτοχο κατά την ημερομηνία καταγραφής (shareholder of record) με δικαίωμα ψήφου στην εν λόγω Συνέλευση των Μετόχων και σε κάθε Μέτοχο κατά την ημερομηνία καταγραφής (shareholder of record).

Δικαίωμα και ψήφου σε Συνέλευση των Μετόχων ή δικαίωμα δήλωσης συναίνεσης ή διαφωνίας έχουν αποκλειστικά οι κατά την καταγραφή κάτοχοι (holders of record) μετά δικαιώματος ψήφου μετοχών κατά τη λήξη της ημερομηνίας καταγραφής (record date) που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο, η οποία δεν μπορεί να απέχει περισσότερες από εξήντα (60) ούτε λιγότερες από δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημερομηνία συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων.

Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τη νομοθεσία, στη Συνέλευση των Μετόχων θα πρέπει να παρίστανται αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου Μέτοχοι που κατέχουν τουλάχιστον την πλειοψηφία των μετοχών που έχουν εκδοθεί, βρίσκονται σε κυκλοφορία και έχουν δικαίωμα ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων προκειμένου να υφίσταται απαρτία. Αν παρίσταται αριθμός Μετόχων που δεν σχηματίζει απαρτία, η πλειοψηφία αυτών των Μετόχων που παρίστανται είτε αυτοπροσώπως είτε μέσω αντιπροσώπου έχει δικαίωμα να αναβάλει τη Συνέλευση των Μετόχων έως ότου επιτευχθεί απαρτία.

Σε κάθε Ετήσια και Ειδική Συνέλευση των Μετόχων, ο Μέτοχος με δικαίωμα ψήφου δύναται να ψηφίσει είτε αυτοπροσώπως είτε διά αντιπροσώπου (proxy). Οποιαδήποτε ενέργεια απαιτείται ή επιτρέπεται να ληφθεί σε Συνέλευση των Μετόχων δύναται να ληφθεί χωρίς συνέλευση με την έγγραφη συναίνεση Μετόχων που έχουν συνολικά δικαίωμα ψήφου όχι λιγότερο από τον ελάχιστο αριθμό ψήφων που θα ήταν απαραίτητες για να εγκρίνουν ή να λάβουν απόφαση σε συνέλευση κατά την οποία όλοι οι κάτοχοι μετοχών με δικαίωμα ψήφου θα παρίσταντο και θα ψήφιζαν. Η συναίνεση σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να αναφέρει την ενέργεια που θα ληφθεί.

Αρμοδιότητες Συνέλευσης των Μετόχων

Σύμφωνα με το BCA, η Συνέλευση των Μετόχων έχει αρμοδιότητα να αποφασίζει επί των κάτωθι ζητημάτων:

- Οποιαδήποτε αύξηση του αριθμού των εγκεκριμένων μετοχών, όπως ορίζεται στο Καταστατικό (Articles of Incorporation), απαιτεί τροποποίηση του Καταστατικού (Articles of Incorporation) και πρέπει να εγκριθεί με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται από την πλειοψηφία του συνόλου των μετοχών σε κυκλοφορία που έχουν δικαίωμα ψήφου επί του θέματος.
- Η τροποποίηση των Κανονισμών (Bylaws) μπορεί να πραγματοποιηθεί με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται με απαρτία ενός τρίτου (1/3) και πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετοχών με δικαίωμα ψήφου.
- Η χορήγηση δανείων από την Εταιρεία στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή σε στελέχη της Εταιρείας εγκρίνεται με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται με απαρτία ενός τρίτου (1/3) των μετοχών με δικαίωμα ψήφου και απλή πλειοψηφία των μετοχών με δικαίωμα ψήφου.
- Το σχέδιο συγχώνευσης ή η επιχειρηματικής ενοποίησης της Εταιρείας εγκρίνεται με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται με απαρτία ενός τρίτου (1/3) των μετοχών με δικαίωμα ψήφου και απλή πλειοψηφία των μετοχών με δικαίωμα ψήφου.
- Η πώληση, μίσθωση, ανταλλαγή ή άλλη διάθεση του συνόλου ή ουσιωδώς του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας, εφόσον αυτή δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο της συνήθους ή τακτικής επιχειρηματικής δραστηριότητας που ασκεί πραγματικά η εταιρεία, εγκρίνεται με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται με απαρτία ενός τρίτου (1/3) των μετοχών με δικαίωμα ψήφου και πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετοχών με δικαίωμα ψήφου.
- Η λύση της εταιρείας εγκρίνεται με απόφαση της Συνέλευσης των Μετόχων, η οποία λαμβάνεται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) του συνόλου των μετοχών σε κυκλοφορία που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων.

Δικαίωμα προτίμησης

Σύμφωνα με το BCA και το Καταστατικό, οι Μετοχές (και τυχόν προνομιούχες μετοχές που ενδέχεται να εκδοθούν στο μέλλον) δεν ενσωματώνουν δικαίωμα προτίμησης (pre-emptive rights) για την εγγραφή, αγορά ή απόκτηση μετοχών της Εταιρείας οποιασδήποτε κατηγορίας ή σειράς, οι οποίες έχουν ήδη εγκριθεί ή θα εγκριθούν στο μέλλον, ούτε δικαιωμάτων προαίρεσης ή τίτλων κτήσης μετοχών (warrants) επί των μετοχών, ή δικαιωμάτων εγγραφής ή αγοράς των μετοχών καθώς και κινητών αξιών μετατρέψιμων σε ή ανταλλάξιμων με τις μετοχές, οι οποίες να δύνανται να εκδοθούν, πωληθούν ή προσφερθούν προς πώληση από την Εταιρεία. Η Εταιρεία δύναται ωστόσο να παράσχει δικαίωμα προτίμησης ή προνόμιο στους υφιστάμενους Μετόχους δυνάμει σύμβασης.

(γ) Δικαιώματα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και σε τυχόν Πλεόνασμα (surplus) σε περίπτωση εκκαθάρισης

Οι Μετοχές δύνανται να συμμετέχουν στα κέρδη της Εταιρείας μόνο στον βαθμό που επιτρέπεται από τη διανομή και καταβολή μερισμάτων που αποφασίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Κατά την εκκαθάριση, οι κάτοχοι των Μετοχών θα δικαιούνται αναλογική διανομή της εναπομένουσας περιουσίας της Εταιρείας, μετά την εξόφληση όλων των πιστωτών και υποχρεώσεων της Εταιρείας.

(δ) Δικαιώματα μειοψηφίας

Το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ δεν παρέχει εκτεταμένη προστασία στους Μετόχους μειοψηφίας της Εταιρείας.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το BCA, το Καταστατικό (Articles of Incorporation) και των Κανονισμών (Bylaws) της Εκδότριας, αναγνωρίζονται τα ακόλουθα δικαιώματα μειοψηφίας:

(1) Εάν η Εταιρεία παραλείψει να συγκαλέσει την Συνέλευση των Μετόχων για την εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου κατά την προς τούτο ορισθείσα ημερομηνία, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου οφείλουν να μεριμνήσουν για τη διεξαγωγή της συνέλευσης το συντομότερο δυνατόν εφεξής. Εάν παραλειφθεί η διεξαγωγή της Ετήσιας Συνέλευσης για χρονικό διάστημα ενενήντα (90) ημερών μετά την προς τούτο ορισθείσα ημερομηνία, ή εάν δεν έχει ορισθεί ημερομηνία για χρονικό διάστημα δεκατριών (13) μηνών μετά την τελευταία ετήσια Συνέλευση των Μετόχων, κάτοχοι ποσοστού όχι μικρότερου του δέκα τοις εκατό (10%) των Μετοχών με δικαίωμα ψήφου σε εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου δύνανται να ζητήσουν εγγράφως τη σύγκληση Ειδικής Συνέλευσης των Μετόχων, προσδιορίζοντας τον χρόνο διεξαγωγής της, ο οποίος δεν θα απέχει λιγότερο από δύο (2) ούτε περισσότερο από τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία της εν λόγω σύγκλησης. Ο Εταιρικός Γραμματέας, μόλις λάβει το έγγραφο αίτημα, οφείλει να προβεί αμελλητί σε πρόσκληση για την εν λόγω συνέλευση. Εάν παραλείψει να το πράξει εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών, οποιοσδήποτε Μέτοχος υπογράφων το αίτημα δύναται να προβεί στην εν λόγω πρόσκληση. Οι Μετοχές (και τυχόν προνομιούχες μετοχές που ενδέχεται να εκδοθούν στο μέλλον) που εκπροσωπούνται στην εν λόγω συνέλευση, είτε αυτοπροσώπως είτε δι' αντιπροσώπου, και ενσωματώνουν δικαίωμα ψήφου σε αυτήν, συνιστούν απαρτία, ανεξαρτήτως οποιασδήποτε αντίθετης διάταξης του Καταστατικού (Articles of Incorporation) ή των Κανονισμών (Bylaws).

(2) Μέτοχοι που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 10% των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας κατά την ημερομηνία καταγραφής (shareholders of record) και για διάστημα τουλάχιστον έξι (6) μηνών πριν από την υποβολή του σχετικού αιτήματος, έχουν δικαίωμα να ζητήσουν την σύγκληση Ειδικής Συνέλευσης των Μετόχων από τον Εταιρικό Γραμματέα, τηρώντας τις προβλεπόμενες στους Κανονισμούς (Bylaws) προϋποθέσεις. Ειδικότερα, το αίτημα σύγκλησης Ειδικής Συνέλευσης πρέπει (α) να φέρει ημερομηνία, την διεύθυνση, το ονοματεπώνυμο και την υπογραφή του αιτούντος Μετόχου, (β) να περιλαμβάνει δήλωση σχετικά με τον συγκεκριμένο λόγο ή λόγους για την υποβολή του αιτήματος, (γ) να αναφέρει τις απαιτούμενες βάσει των Κανονισμών (Bylaws) πληροφορίες, περιλαμβανομένων του αποδεικτικού κατοχής των δικαιωμάτων ψήφου, (δ) να συνοδεύεται από υπογεγραμμένη δήλωση με την οποία αναγνωρίζεται ότι, κατά το διάστημα μεταξύ της λήψης του αιτήματος από τον Εταιρικό Γραμματέα και της διεξαγωγής της Ειδικής Συνέλευσης, ο αιτών(-ούντες) Μέτοχος(-οι) θα κατέχει διαρκώς το απαιτούμενο ποσοστό των δικαιωμάτων ψήφου, θα ειδοποιεί την Εταιρεία

αμελλητί σε περίπτωση μείωσης των μετοχών που κατέχει, καθώς και ότι η σε περίπτωση μείωσης των μετοχών του με αποτέλεσμα την κατοχή ποσοστού δικαιωμάτων ψήφου μικρότερου του απαιτουμένου, το αίτημα σύγκλησης Ειδικής Συνέλευσης θα θεωρείται ότι ανακλήθηκε και η τυχόν προγραμματισμένη Ειδική Συνέλευση θα ακυρώνεται. Ο αιτών Μέτοχος υποχρεούται να επικαιροποιεί τα υποβληθέντα στοιχεία του, εφόσον συντρέχει σχετική ανάγκη. Για τον υπολογισμού του αναγκαίου ποσοστού δικαιωμάτων ψήφου, συνυπολογίζονται τα δικαιώματα ψήφου πλειόνων αιτούντων Μετόχων εφόσον με τα αιτήματά τους προτείνουν την συζήτηση όμοιων ή συναφών θεμάτων στην Ειδική Συνέλευση και το αίτημα του κάθε Μέτοχου δεν απέχει περισσότερες από εξήντα (60) ημέρες από το χρονικά προγενέστερο αίτημα.

(3) Μέτοχοι που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 10% των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας κατά την ημερομηνία καταγραφής (shareholders of record) έχουν δικαίωμα να προτείνουν υποψήφια μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας προς εκλογή από τη Συνέλευση των Μετόχων της Εταιρείας, με έγγραφη πρόταση που κατατίθεται ή αποστέλλεται ταχυδρομικώς στη διεύθυνση επικοινωνίας της Εταιρίας υπ' όψιν του Εταιρικού Γραμματέα τουλάχιστον ενενήντα (90) ημέρες πριν αλλά όχι περισσότερες από εκατόν είκοσι (120) ημέρες πριν από την ημερομηνία της πρώτης επετείου της αμέσως προηγούμενης ετήσιας Συνέλευσης των Μετόχων. Ο Εταιρικός Γραμματέας θα διαβιβάσει αντίγραφο της πρότασης του/των Μετόχου/-ων στην Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών.

(4) Οι Μέτοχοι, συμπεριλαμβανομένων και των Μετόχων μειοψηφίας, έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν παράγωγη αγωγή μετόχου (shareholder's derivative action) στο όνομα της Εταιρείας, εφόσον το Διοικητικό Συμβούλιο αρνείται να το πράξει, ακολουθώντας τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 79 του BCA. Το δικαίωμα αυτό τελεί υπό την προϋπόθεση ότι ο Μέτοχος που ασκεί την αγωγή είναι Μέτοχος ή έχει δικαίωμα επί των μετοχών τόσο κατά τον χρόνο άσκησης της παράγωγης αγωγής όσο και κατά τον χρόνο της πράξης την οποία αφορά η αγωγή, ή ότι οι μετοχές ή το δικαίωμά του επί των μετοχών περιήλθαν σε αυτόν εκ του νόμου.

(5) Οι Μέτοχοι, συμπεριλαμβανομένων και των Μετόχων μειοψηφίας, έχουν επίσης το δικαίωμα να επιθεωρούν τα βιβλία και αρχεία της Εταιρείας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 81 του BCA, κάθε Μέτοχος έχει το δικαίωμα, αυτοπροσώπως ή μέσω πληρεξουσίου ή άλλου αντιπροσώπου, κατά τις συνήθεις εργάσιμες ώρες, να επιθεωρεί τα λογιστικά βιβλία και τα πρακτικά όλων των συνεδριάσεων της Εταιρείας, καθώς και να λαμβάνει αντίγραφα ή αποσπάσματα αυτών. Η Εταιρεία δύναται να αρνηθεί την άσκηση του δικαιώματος επιθεώρησης εάν ο Μέτοχος επιδιώκει την άσκηση του δικαιώματος επιθεώρησης προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων επιχείρησης άλλης από την Εταιρεία ή αρνείται να υποβάλλει την προβλεπόμενη από τον νόμο ένορκη δήλωση που πιστοποιεί την ύπαρξη του δικαιώματός του προς επιθεώρηση. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης άρνησης της Εταιρείας να ικανοποιήσει νόμιμο αίτημα επιθεώρησης των βιβλίων και αρχείων της, ο Μέτοχος (ή ο κάτοχος πιστοποιητικών καταπιστευματικής κατοχής μετοχών) δύναται να προσφύγει ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ και να ζητήσει την έκδοση δικαστικής διαταγής που να υποχρεώνει την Εταιρεία να επιτρέψει την επιθεώρηση, καθώς και την παροχή κάθε άλλης πρόσφορης έννομης προστασίας.

(6) Σε περίπτωση που οι Μετοχές της Εταιρείας δεν είναι εισηγμένες σε χρηματιστήριο αξιών ή δεν έχουν τεθεί σε διαπραγμάτευση σε σύστημα διαπραγμάτευσης μεταξύ διαμεσολαβητών ή κατέχονται σύμφωνα με τα σχετικά μητρώα, από δύο χιλιάδες (2.000) ή λιγότερα πρόσωπα, οι Μέτοχοι, συμπεριλαμβανομένων και των Μετόχων μειοψηφίας, έχουν το δικαίωμα εξόδου εάν αντιταχθούν σε διάφορες εταιρικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένων συγχωνεύσεων (mergers) ή επιχειρηματικών ενοποιήσεων (consolidations), πωλήσεων του συνόλου ή κατ' ουσίαν του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων της Εκδότριας, οι οποίες δεν πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της συνήθους και τακτικής επιχειρηματικής της δραστηριότητας ή τροποποιήσεων του καταστατικού που επηρεάζουν τα δικαιώματα που απορρέουν εκ των Μετοχών. Στην περίπτωση αυτή έχουν το δικαίωμα να λάβουν την εύλογη αξία των Μετοχών τους, με την επιφύλαξη, σε κάθε περίπτωση, ορισμένων εξαιρέσεων. Ο Μέτοχος που αντιτάχθηκε στη λήψη των εν λόγω αποφάσεων οφείλει να ακολουθήσει τις διαδικασίες που προβλέπονται στο BCA προκειμένου να του καταβληθεί η αξία των μετοχών. Σε

περίπτωση που δεν υπάρξει συμφωνία μεταξύ της Εκδότριας και του διαφωνούντος Μετόχου ως προς την τιμή των μετοχών, οι διαδικασίες του BCA προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την κίνηση δικαστικής διαδικασίας ενώπιον του Ανώτερου Δικαστηρίου των Νήσων Μάρσαλ (High Court of the Republic of the Marshall Islands) ή οποιουδήποτε άλλου αρμόδιου δικαστηρίου σε δικαιοδοσία στην οποία οι μετοχές της Εταιρείας αποτελούν κατά κύριο λόγο αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε τοπικό ή εθνικό χρηματιστήριο αξιών. Η αξία των μετοχών του διαφωνούντος Μετόχου καθορίζεται από το δικαστήριο, αφού ληφθούν υπόψη, εφόσον το δικαστήριο το κρίνει σκόπιμο, οι εισηγήσεις πραγματογνώμονα διορισμένου από το δικαστήριο.

(ε) Ρήτρες εξαγοράς και μετατροπής

Οι Μετοχές δεν περιέχουν ρήτρες εξαγοράς ούτε και ρήτρες μετατροπής. Επισημαίνεται ότι, δεν υπάρχουν δεσμευτικές προσφορές εξαγοράς ή/και κανόνες υποχρεωτικής εκχώρησης και υποχρεωτικής εξαγοράς των κινητών αξιών της Εταιρείας. Επίσης, δεν έχουν εκδοθεί οποιουδήποτε είδους ομολογίες μετατρέψιμες σε Μετοχές ή συμμετέχουσες στα κέρδη.

7.1.6 Αποφάσεις της από 16.07.2026 Κοινής Ομόφωνης Απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων Σχετικά με την Εισαγωγή

Με την από 16.07.2026 κοινή ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων της Εταιρείας εγκρίθηκε μεταξύ άλλων:

Α) η εισαγωγή του συνόλου των κοινών, ονομαστικών μετά ψήφου μετοχών της Εταιρείας στην Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3371/2005 και την κείμενη νομοθεσία,

Β) η αύξηση του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένης της σχετικής τροποποίησης του Καταστατικού της Εταιρείας, και

Γ) η παροχή εξουσίας προς εξουσιοδοτημένα πρόσωπα (μεταξύ των οποίων και συγκεκριμένα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου) της Εταιρείας προς διενέργεια κάθε απαιτούμενης ενέργειας σε σχέση με τα ανωτέρω.

7.1.7 Αποφάσεις του από 02.10.2026 Δ.Σ. της Εταιρείας

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, κατά την από 02.10.2026 συνεδρίασή του, αποφάσισε, μεταξύ άλλων, για τα ακόλουθα:

(α) την Αύξηση με καταβολή σε μετρητά, με την έκδοση έως 42.000.000 νέων κοινών μετά ψήφου ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας τεσσάρων λεπτών του δολαρίου ($0,04) εκάστης, εντός του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου με στόχο την άντληση ποσού περίπου €250,0 εκατ. (ή οποιοδήποτε άλλο ποσό εγκρίνει ειδικώς συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee) και έως του ποσού των €300,0 εκατ. με διενέργεια Δημόσιας Προσφοράς, τα στοιχεία της οποίας αναλύονται στην ενότητα 8.1.11.1 «Διαδικασία Διάθεσης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά»,

(β) ότι το εκδοθέν μετοχικό κεφάλαιο θα αυξηθεί μέχρι του ποσού της κάλυψης, σε περίπτωση που η κάλυψη του ποσού της Αύξησης κατά τα ανωτέρω δεν είναι πλήρης (υπό την προϋπόθεση της επίτευξης επαρκούς διασποράς),

(γ) εξουσιοδότησε ειδικώς συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας (Pricing Committee) να καθορίσει την ανώτατη Τιμή Διάθεσης, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 1 περ. β του Κανονισμού ΕΔ όπως αναφέρεται στην ενότητα 8.4 «Καθορισμός της τιμής» του Ενημερωτικού Δελτίου καθώς και λοιπούς όρους της Δημόσιας Προσφοράς,

(δ) ότι η Τιμή Διάθεσης θα γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και θα δημοσιευθεί, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 2 του Κανονισμού ΕΔ, όπως ισχύει, το αργότερο την επόμενη Εργάσιμη Ημέρα μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς,

(ε) το χρονοδιάγραμμα και την κατανομή των αντληθέντων κεφαλαίων από την Αύξηση, όπως περιγράφεται στην

ενότητα 3Α «Λόγοι της Προσφοράς, Χρήση των Εσόδων και Έξοδα της Αύξησης/Προσφοράς» του Ενημερωτικού Δελτίου και

(στ) εξουσιοδότησε συγκεκριμένα στελέχη της Εταιρείας να εγκρίνουν το σχέδιο Ενημερωτικού Δελτίου που υποβλήθηκε στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς για τη διαδικασία της Δημόσιας Προσφοράς και την Εισαγωγή.

Επιπλέον, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αποφάσισε ότι εφόσον δεν επιτευχθεί η εισαγωγή του συνόλου των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, όπως ιδίως εάν η οριστική απόφαση περί της εισαγωγής από τη Euronext Athens σχετικά με την ικανοποίηση του κριτηρίου διασποράς κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens είναι αρνητική, θα ματαιωθεί η Αύξηση και θα επιστραφούν τα κεφάλαια στους συμμετέχοντες στη διαδικασία της Δημόσιας Προσφοράς εντός δύο (2) εργασίμων ημερών από την έκδοση της ως άνω απόφασης, οι οποίοι δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εταιρείας.

Κατ' εξουσιοδότηση του Διοικητικού Συμβουλίου, η ειδικώς προς τούτο συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee) καθόρισε την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης σε €7,84 την 06.10.2026.

7.1.8 Περιορισμοί στη Μεταβίβαση των Κινητών Αξιών

Δεν υφίστανται περιορισμοί στην ελεύθερη μεταβίβαση ούτε στην ελεύθερη διαπραγμάτευση των Μετοχών της Εταιρείας κατά το ΒΟΑ και το Καταστατικό της Εταιρείας.

Δεν υπάρχουν κοινωνίες Μετόχων, συμφωνίες μεταξύ Μετόχων με οποιοδήποτε περιεχόμενο, δικαστική επιδίωξη ή επιδίωξη δικαιωμάτων ή αξιώσεων Μετόχων από διεταιρικές συμβάσεις, άσκηση δικαιώματος μειοψηφίας. Η Εταιρεία δεν έχει συνάψει συμβάσεις ειδικής διαπραγμάτευσης της Μετοχής της κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

7.1.9 Φορολογία

Η ακόλουθη ανάλυση αποτελεί μια σύνοψη των κυριότερων φορολογικών εννόμων συνεπειών που απορρέουν από την απόκτηση, κατοχή και διάθεση των Μετοχών (συμπεριλαμβανομένων και των Νέων Μετοχών) σύμφωνα με την ελληνική φορολογική νομοθεσία και το θεσμικό ναυτιλιακό πλαίσιο. Δεν αποτελεί πλήρη ή εξαντλητική περιγραφή όλων των ενδεχόμενων φορολογικών επιπτώσεων της απόκτησης, κατοχής ή διάθεσης των εν λόγω Μετοχών και δεν εξετάζει διαδικαστικές απαιτήσεις, όπως εκείνες που αφορούν την απόκτηση Αριθμού Φορολογικού Μητρώου (Α.Φ.Μ.), την υποβολή φορολογικής δήλωσης ή την προσκόμιση δικαιολογητικών που ενδέχεται να απαιτούνται για τη χορήγηση φορολογικής απαλλαγής ή μείωσης φόρου. Η παρούσα σύνοψη βασίζεται στις διατάξεις της νομοθεσίας και των σχετικών υπουργικών πράξεων και κανονιστικών αποφάσεων της ελληνικής Διοίκησης, καθώς και την κρατούσα δημοσιευμένη νομολογία και την πρακτική που ισχύει και εφαρμόζεται κατά την ημερομηνία του παρόντος Ενημερωτικού Δελτίου, και δεν λαμβάνει υπόψη τις όποιες εξελίξεις ή και μεταβολές που ενδέχεται να προκύψουν μετά την δημοσίευση αυτού οι οποίες είναι δυνατόν να έχουν και αναδρομική ισχύ.

Το νομοθετικό και διοικητικό πλαίσιο της ελληνικής φορολογικής πολιτικής μεταβάλλεται διαρκώς και η εφαρμογή από την Φορολογική Διοίκηση των πρόσφατων τροποποιήσεων που επηρεάζουν ορισμένα από τα ζητήματα που αναλύονται κατωτέρω δεν έχει ακόμη δοκιμαστεί στην πράξη. Ειδικότερα, όσον αφορά το ειδικό καθεστώς φορολόγησης της ναυτιλίας στην Ελλάδα, εξακολουθούν να υφίστανται ορισμένα ζητήματα που εξετάζονται στην παρούσα ενότητα για τα οποία δεν υπάρχει ακόμη ερμηνευτική καθοδήγηση από την Φορολογική Διοίκηση ή νομολογία των δικαστηρίων και παραμένουν αντικείμενο ερμηνείας.

Οι δυνητικοί επενδυτές θα πρέπει να συμβουλεύονται τους δικούς τους συμβούλους σχετικά με τις φορολογικές συνέπειες της απόκτησης, κατοχής και διάθεσης των Μετοχών, λαμβάνοντας υπόψη τις δικές τους ιδιαίτερες συνθήκες και περιστάσεις, καθώς και την επίδραση τυχόν άλλων εφαρμοστέων εθνικών νομοθεσιών.

7.1.9.1 Φορολόγηση Μερισμάτων

Δεδομένου ότι τα πλοία των πλοιοκτητριών εταιρειών (ή των ναυλωτριών εταιρειών πλοίων υπό γυμνή ναύλωση) οι οποίες είναι θυγατρικές της Εκδότριας τελούν υπό την διαχείριση της διαχειρίστριας εταιρείας Capital Containers Ship Management, η οποία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 όπως ισχύει, εφαρμόζεται το άρθρο 3ο του Νέου Συνυποσχετικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ναυτιλιακής Κοινότητας που κυρώθηκε με το άρθρο 56 του Ν. 4607/2019, όπως αντικαταστάθηκε με την από 23.11.2022 Πρόσθετη Πράξη στο Νέο Συνυποσχετικό, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 5000/2022. Το εν λόγω άρθρο 3ο του Νέου Συνυποσχετικού προβλέπει τα εξής:

Το εισόδημα εκ μερισμάτων που αποκτούν οι μέτοχοι μιας εταιρείας, όπως η Εκδότρια, οι οποίοι είναι φυσικά πρόσωπα φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος που είναι οι τελικοί μέτοχοι ή οι πραγματικοί δικαιούχοι, υπόκειται σε «εθελούσια καταβολή» με ποσοστό 5%. Η εν λόγω υποχρέωση καλείται μεν «εθελούσια» (ή και «οικειοθελής»), λόγω της συμβατικής προέλευσης αυτής, όμως, δεδομένης της κύρωσης του Νέου Συνυποσχετικού (όπως και των προηγούμενων) με τυπικό νόμο, επιβάλλεται διά του νόμου και είναι αυστηρά υποχρεωτική. Το 5% υπολογίζεται και επιβάλλεται επί του εισαγομένου στην Ελλάδα ποσού μερίσματος σε οποιοδήποτε νόμισμα. Τα μη εισαγόμενα στην Ελλάδα ποσά δεν υπόκεινται στην «εθελούσια καταβολή» και απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος, δηλώνονται όμως σε ειδικό κωδικό (Κωδικοί 435-436) στη Δήλωση Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών Προσώπων (έντυπο Ε1). Με την πληρωμή «εθελούσιας καταβολής» εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση από κάθε φόρο, εισφορά, τέλος, κράτηση ή οποιαδήποτε άλλης φύσης φορολογική επιβάρυνση, για τα εισαγόμενα στην Ελλάδα μερίσματα, του επενδυτή φυσικού προσώπου που είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος και τελικός μέτοχος ή πραγματικός δικαιούχος των Μετοχών.

Το 5% αποδίδεται μέσω της ετήσιας δήλωσης (Έντυπο Ε1) του φυσικού προσώπου που είναι ο τελικός μέτοχος ή πραγματικός δικαιούχος. Οδηγίες για την συμπλήρωση του Εντύπου Ε1 έχουν δοθεί από την Φορολογική Διοίκηση με τις εγκυκλίους ΑΑΔΕ Ε.2018/2026 και ΑΑΔΕ Ε.2121/2019.

Εάν ο επενδυτής είναι νομικό πρόσωπο (όπως ΑΕ, ΕΠΕ ή ΙΚΕ) ή νομική οντότητα που είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος, το εισόδημα εκ μερισμάτων απαλλάσσεται από τον φόρο κατά τον χρόνο της είσπραξής του.

Σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 11 του Ν. 27/1975 όπως ισχύει, όταν ο επενδυτής είναι φορολογικός κάτοικος αλλοδαπής (φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα) και δεν κατέχει τις μετοχές μέσω μόνιμης εγκατάστασης που βρίσκεται στην Ελλάδα, τα μερίσματα που διανέμει μια εταιρεία, όπως η Εκδότρια, δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος ή άλλη φορολογική επιβάρυνση στην Ελλάδα.

Το άρθρο 72 παρ. 14 του Ν. 4172/2013 όπως ισχύει (ο «Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος» ή «ΚΦΕ») ορίζει ότι οι διατάξεις που διέπουν την φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των συνδεόμενων φυσικών προσώπων, μόνο σε σχέση με το εισόδημα που απορρέει από τις επιχειρήσεις αυτές, δεν θίγονται από τις διατάξεις του ΚΦΕ.

7.1.9.2 Φορολόγηση Κερδών από Υπεραξία Κεφαλαίου από την Πώληση Μετοχών Εταιρειών Εισηγμένων στη Euronext Athens

Κατά γενικό κανόνα, το εισόδημα που συνίσταται στο φορολογητέο κέρδος (υπεραξία) από την πώληση μετοχών εισηγμένων σε χρηματιστηριακή αγορά, ισούται με τη θετική διαφορά μεταξύ του τιμήματος που εισπράττεται από την πώληση των μετοχών και της τιμής κτήσης των εν λόγω μετοχών. Για τον σκοπό αυτό, έξοδα που συνδέονται ευθέως με την απόκτηση ή την πώληση των εισηγμένων μετοχών περιλαμβάνονται στην τιμή κτήσης ή πώλησης.

Δεδομένου ότι τα πλοία των πλοιοκτητριών εταιρειών (ή των ναυλωτριών εταιρειών πλοίων υπό γυμνή ναύλωση) οι οποίες είναι θυγατρικές της Εκδότριας τελούν υπό την διαχείριση της διαχειρίστριας εταιρείας Capital Containers Ship Management, η οποία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 όπως ισχύει, εφαρμόζεται το άρθρο 3ο του Νέου Συνυποσχετικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ναυτιλιακής Κοινότητας που κυρώθηκε με το άρθρο 56 του Ν. 4607/2019, όπως αντικαταστάθηκε με την από

23.11.2022 Πρόσθετη Πράξη στο Νέο Συνυποσχετικό, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 5000/2022. Το εν λόγω άρθρο 3ο του Νέου Συνυποσχετικού προβλέπει τα εξής:

Το εισόδημα εκ της υπεραξίας από την πώληση των μετοχών που αποκτούν οι μέτοχοι μιας εταιρείας, όπως η Εκδότρια, οι οποίοι είναι φυσικά πρόσωπα φορολογικοί κάτοικοι Ελλάδος που είναι οι τελικοί μέτοχοι ή οι πραγματικοί δικαιούχοι, υπόκειται σε «εθελούσια καταβολή» με ποσοστό 5%. Η εν λόγω υποχρέωση καλείται μεν «εθελούσια» (ή και «οικειοθελής»), λόγω της συμβατικής προέλευσης αυτής, όμως επιβάλλεται διά του νόμου και είναι αυστηρά υποχρεωτική. Το 5% υπολογίζεται και επιβάλλεται επί του εισαγομένου στην Ελλάδα ποσού της εν λόγω υπεραξίας σε οποιοδήποτε νόμισμα. Σύμφωνα με την εγκύκλιο ΑΑΔΕ Ε. 2018/2026, το εισόδημα από υπεραξία πώλησης των μετοχών της Εκδότριας θεωρείται ότι συνιστά «εισαγόμενο ποσό» όταν η σχετική συναλλαγή πώλησης πραγματοποιείται στην ημεδαπή και τα αντίστοιχα ποσά κατατίθενται σε λογαριασμούς των μετόχων ή πραγματικών δικαιούχων που τηρούνται σε πιστωτικά ιδρύματα εγκατεστημένα στην Ελλάδα. Τα μη εισαγόμενα στην Ελλάδα ποσά δεν υπόκεινται στην «εθελούσια καταβολή» και απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος. Με την καταβολή του 5% εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση από κάθε φόρο, εισφορά, τέλος, κράτηση ή οποιαδήποτε άλλης φύσης φορολογική επιβάρυνση, για τα εισαγόμενα στην Ελλάδα ποσά υπεραξίας πώλησης, του επενδυτή φυσικού προσώπου που είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος και τελικός μέτοχος ή πραγματικός δικαιούχος των Μετοχών. Η «εθελούσια καταβολή» ποσοστού 5% επί των εισαγομένων στην Ελλάδα ποσών υπεραξίας από πώληση των μετοχών της Εκδότριας αποδίδεται μέσω της ετήσιας δήλωσης (Έντυπο Ε1) του φυσικού προσώπου που είναι ο τελικός μέτοχος ή πραγματικός δικαιούχος. Οδηγίες για την συμπλήρωση του Εντύπου Ε1 έχουν δοθεί από την Φορολογική Διοίκηση με τις εγκυκλίους ΑΑΔΕ Ε.2018/2026 και ΑΑΔΕ Ε.2121/2019.

Εάν ο επενδυτής είναι νομικό πρόσωπο (όπως ΑΕ, ΕΠΕ ή ΙΚΕ) ή νομική οντότητα που είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος, το εισόδημα εκ της υπεραξίας πώλησης των μετοχών της Εκδότριας απαλλάσσεται από τον φόρο κατά τον χρόνο της είσπραξής του.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 περ. θ΄ του ΚΦΕ, καθώς και το άρθρο 26 παρ. 11 του Ν. 27/1975 όπως ισχύει, εάν ο επενδυτής είναι φορολογικός κάτοικος αλλοδαπής (φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα) και δεν κατέχει τις μετοχές μέσω μόνιμης εγκατάστασης που βρίσκεται στην Ελλάδα, η υπεραξία από την πώληση των μετοχών της Εκδότριας, δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος ή άλλη φορολογική επιβάρυνση στην Ελλάδα.

7.1.9.3 Φόρος Συναλλαγής για Πωλήσεις Μετοχών στην Euronext Athens

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 2 του Ν. 2579/1998, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 50 του Ν. 5073/2023 και ισχύει, η πώληση εισηγμένων μετοχών υπόκειται σε φόρο επί των συναλλαγών με συντελεστή 0,1% επί της αξίας πώλησης. Ο φόρος επιβάλλεται τόσο στις χρηματιστηριακές όσο και στις εξωχρηματιστηριακές πωλήσεις των εν λόγω μετοχών, ανεξαρτήτως του εάν οι σχετικές συναλλαγές πραγματοποιούνται εντός ή εκτός οργανωμένων τόπων διαπραγμάτευσης. Ο φόρος δεν επιβάλλεται, κατά περίπτωση, εφόσον προβλέπεται εξαίρεση ή απαλλαγή με ειδικές διατάξεις.

Ο φόρος βαρύνει τον πωλητή, ανεξαρτήτως της ιθαγένειας, της φορολογικής κατοικίας, της κατοικίας ή της έδρας του. Για συναλλαγές που εκκαθαρίζονται μέσω της Euronext Securities Athens, η τελευταία χρεώνει τον φόρο 0,1% σε ημερήσια βάση κατά τον διακανονισμό της συναλλαγής στους συμμετέχοντες για λογαριασμό των πωλητών. Σε περίπτωση που δεν έχει καταχωρισθεί τίμημα (ή χρηματικό ποσό), ο φόρος υπολογίζεται με βάση την τιμή κλεισίματος του σχετικού τίτλου κατά την ημερομηνία της συναλλαγής.

Εάν οι μετοχές τηρούνται μέσω εγγεγραμμένων διαμεσολαβητών σε συλλογικό λογαριασμό (omnibus account) και ο διακανονισμός πραγματοποιείται εκτός του κεντρικού αποθετηρίου τίτλων, σε περίπτωση που ο φόρος συναλλαγών 0,1% δεν δηλωθεί ή δηλωθεί ανακριβώς ή εκπρόθεσμα από τον Συμμετέχοντα, ο φόρος αυτός, όπου εφαρμόζεται, καθώς και οι αναλογούντες τόκοι και τα πρόστιμα, καταλογίζονται στον εν λόγω Συμμετέχοντα. Ο τελευταίος δύναται να επιρρίψει τα σχετικά πρόστιμα λόγω ανακριβούς ή εκπρόθεσμης δήλωσης σε οποιονδήποτε άλλο διαμεσολαβητή ή εγγεγραμμένο διαμεσολαβητή της αλυσίδας διαμεσολάβησης που

ευθύνεται για τη σχετική παράλειψη, ανακρίβεια ή καθυστέρηση.

7.1.9.4 Φορολόγηση Δανεισμού Μετοχών

Δεν επιβάλλεται φόρος επί των συναλλαγών στον εξωχρηματιστηριακό δανεισμό μετοχών εισηγμένων στη Euronext Athens, όπως οι Μετοχές, με την επιφύλαξη τυχόν τελών ή λοιπών επιβαρύνσεων που επιβάλλονται από το αρμόδιο κεντρικό αποθετήριο τίτλων.

7.1.9.5 Ψηφιακό Τέλος Συναλλαγής (πρώην Τέλος Χαρτοσήμου) και Φ.Π.Α.

Η έκδοση και η μεταβίβαση μετοχών, η καταβολή μερισμάτων που απορρέουν από αυτές, καθώς και οι εξωχρηματιστηριακές συναλλαγές δανεισμού μετοχών απαλλάσσονται στην Ελλάδα από το Ψηφιακό Τέλος Συναλλαγής (πρώην τέλος χαρτοσήμου) και από τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.).

7.1.9.6 Φόρος Κληρονομιάς, Διαδοχής και Δωρεάς

Σύμφωνα με το άρθρο 75 παρ. 2 περ. α΄ του ΚΦΠ, απαλλάσσεται από τον φόρο κληρονομιών (μεταξύ άλλων και) η κτήση μετοχών αλλοδαπών εταιρειών που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων ολικής χωρητικότητας, καθώς και η κτήση μετοχών εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν, άμεσα ή μέσω ενδιαμέσων εταιρειών χαρτοφυλακίου, τις μετοχές των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών. Εξ άλλου, δεδομένου ότι τα πλοία των πλοιοκτητριών εταιρειών (ή των ναυλωτριών εταιρειών πλοίων υπό γυμνή ναύλωση) οι οποίες είναι θυγατρικές της Εκδότριας τελούν υπό την διαχείριση της διαχειρίστριας εταιρείας Capital Containers Ship Management, η οποία είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 όπως ισχύει, εφαρμόζεται το άρθρο 26 παρ. 11 του Ν. 27/1975 το οποίο ορίζει ότι απαλλάσσεται από κάθε φόρο η μεταβίβαση από οποιαδήποτε αιτία των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding), όπως η Εκδότρια. Στην απαλλαγή αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει και η μεταβίβαση των μετοχών της Εκδότριας λόγω κληρονομιάς ή δωρεάς.

7.1.9.7 Κανόνες Τεκμαρτού Εισοδήματος (Εναλλακτική Φορολόγηση Βάσει Τεκμηρίων Διαβίωσης)

Η δαπάνη απόκτησης μετοχών από φυσικό πρόσωπο που είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδας αποτελεί δαπάνη απόκτησης περιουσιακού στοιχείου, η οποία λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή των κανόνων περί τεκμαρτού εισοδήματος σύμφωνα με το άρθρο 32 περ. β΄ του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Το τεκμαρτό εισόδημα αποτελεί τη βάση επιβολής του φόρου εισοδήματος, εφόσον υπερβαίνει το πραγματικό δηλωθέν εισόδημα του φυσικού προσώπου.

Φυσικά πρόσωπα που είναι φορολογικοί κάτοικοι αλλοδαπής δεν υπάγονται στους κανόνες περί τεκμαρτού εισοδήματος για σκοπούς ελληνικού φόρου εισοδήματος, εκτός εάν αποκτούν εισόδημα που προκύπτει στην Ελλάδα.

Αναφορικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες, η παρ. 14 του άρθρου 72 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, ορίζει ότι οι διατάξεις που διέπουν την φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των συνδεόμενων φυσικών προσώπων, μόνον σε σχέση με το εισόδημα που απορρέει από τις επιχειρήσεις αυτές, δεν θίγονται από τις διατάξεις του εν λόγω Κώδικα.

7.1.9.8 Κόστη Μεταβίβασης

Η Euronext Securities Athens χρεώνει ένα τέλος (ύψους 0,0325%) στον αγοραστή και στον πωλητή για να καλύψει το κόστος διακανονισμού της συναλλαγής. Η εξωχρηματιστηριακή πώληση και μεταβίβαση εισηγμένων μετοχών υπόκειται επίσης σε τέλος ύψους 0,0325% (επί της αξίας της μεταβίβασης, δηλαδή τη μεγαλύτερη μεταξύ της αναφερόμενης από τους Χειριστές και αυτής που προκύπτει ως το γινόμενο της τιμής κλεισίματος της αξίας κατά την «ημερομηνία συναλλαγής» όπως αναφέρεται και στον Κανονισμό Εκκαθάρισης επί τον αριθμό των αξιών που μεταβιβάζονται, με ελάχιστη χρέωση το ποσό των €20 ανά εκτελεσμένη εντολή μεταβίβασης) ή 0,08 % (επί της αξίας της μεταβίβασης, δηλαδή τη μεγαλύτερη μεταξύ της αναγραφόμενης στο μεταβιβαστικό έγγραφο και αυτής που προκύπτει ως το γινόμενο της τιμής κλεισίματος της κινητής αξίας την προηγούμενη της ημέρας κατάθεσης των εγγράφων του άρθρου 46 του Κανονισμού Λειτουργίας του Συστήματος Άυλων Τίτλων της Ε.Κ.

επί τον αριθμό των αξιών που μεταβιβάζονται, με ελάχιστη χρέωση το ποσό των €20 ανά συμβαλλόμενο), το οποίο χρεώνεται στον αγοραστή και τον πωλητή από την Euronext Securities Athens για να καλύψει το κόστος διακανονισμού της συναλλαγής. Ο πωλητής και ο αγοραστής, επίσης, πληρώνουν μια ελεύθερα διαπραγματεύσιμη προμήθεια στους χρηματιστές.

7.1.9.9 Νομοθεσία περί Δημόσιων Προτάσεων

Η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ν. 3461/2006 ως εταιρεία με έδρα σε τρίτη χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρο 3 του Ν. 3461/2006). Ωστόσο, η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς είναι αρμόδια για την εποπτεία της δημόσιας πρότασης σε σχέση με τις μετοχές της Εταιρείας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3461/2006 για όσο χρόνο οι κινητές αξίες της είναι εισηγμένες για διαπραγμάτευση μόνο σε οργανωμένη αγορά στην Ελλάδα (άρθρο 4, παρ. 2 εδ. α του Ν. 3461/2006).

8 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ/ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΠΡΟΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ

8.1 Συνοπτικοί Όροι της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής

8.1.1 Προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η Δημόσια Προσφορά

Σε περίπτωση μη ικανοποίησης του κριτηρίου διασποράς κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού Euronext Athens και, ως εκ τούτου, μη έγκρισης της Εισαγωγής από τη Euronext Athens, η Αύξηση θα ματαιωθεί, τα κεφάλαια των συμμετεχόντων στη Δημόσια Προσφορά θα επιστραφούν στους επενδυτές άτοκα εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς και δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εταιρείας.

8.1.2 Συνολικό Μέγεθος της Διάθεσης Νέων Μετοχών

Αριθμός Υφιστάμενων Μετοχών (α)	100.000.000
	Έκδοση Νέων Μετοχών
Μέγιστος αριθμός Νέων Μετοχών από την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου (β)	**Έως 42.000.000**
Μέγιστος συνολικός αριθμός Μετοχών προς Εισαγωγή (α + β)	**Έως 142.000.000**
Ονομαστική Αξία Μετοχής	$0,04
Ανώτατη Τιμή Διάθεσης	€7,84
Στόχος Αντληθησομένων κεφαλαίων	**περίπου €250.000.000**

8.1.3 Περίοδος της Δημόσιας Προσφοράς και Διαδικασία Συμμετοχής

Η Δημόσια Προσφορά και η τήρηση του Η.ΒΙ.Π. θα διαρκέσει τρεις (3) εργάσιμες ημέρες. Ειδικότερα, η Δημόσια Προσφορά θα ξεκινήσει την 13.10.2026 και ώρα Ελλάδος 10:00 και θα ολοκληρωθεί την 15.10.2026 και ώρα Ελλάδος 16:00. Το Η.ΒΙ.Π. θα παραμένει ανοιχτό, κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Προσφοράς, από τις 10:00 έως τις 17:00 ώρα Ελλάδος, εκτός της 15.10.2026, κατά την οποία θα κλείσει στις 16:00 ώρα Ελλάδος.

Η διάθεση των έως 42.000.000 Νέων Μετοχών, θα πραγματοποιηθεί με Δημόσια Προσφορά αυτών στο επενδυτικό κοινό εντός της ελληνικής Επικράτειας μέσω της Υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. Αναλυτικότερα, βλ. ενότητα 8.1.11 «Διαδικασία Διάθεσης, Εγγραφής», σημείο «Διαδικασία Διάθεσης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά» του Ενημερωτικού Δελτίου.

8.1.4 Δυνατότητα Ανάκλησης

Μετά την πιστοποίηση της καταβολής του ποσού της Αύξησης, η οποία θα πραγματοποιηθεί με έκθεση ορκωτού ελεγκτή λογιστή ή ελεγκτικής εταιρείας, με μέριμνα του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας δεν είναι δυνατή η ανάκλησή της για οποιοδήποτε λόγο.

8.1.5 Τροποποίηση Αίτησης Εγγραφής και Επιστροφή Ποσού Συμμετοχής

Τροποποίηση ή ακύρωση αίτησης εγγραφής για την κάλυψη των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω της

Δημόσιας Προσφοράς είναι δυνατή κατά τη διάρκεια της περιόδου της Δημόσιας Προσφοράς, ακολουθώντας διαδικασία ανάλογη της αρχικής υποβολής.

Οι Αιτήσεις Εγγραφής των Ιδιωτών Επενδυτών γίνονται δεκτές, εφόσον έχει καταβληθεί, σε μετρητά ή με τραπεζική επιταγή το ισόποσο της συμμετοχής, είτε έχει δεσμευθεί το ισόποσο της συμμετοχής σε πάσης φύσεως τραπεζικούς λογαριασμούς καταθέσεων των επενδυτών πελατών τους ή τραπεζικούς λογαριασμούς πελατείας που τηρούνται στο πλαίσιο παροχής επενδυτικών υπηρεσιών και στους οποίους εμφανίζονται ως δικαιούχοι ή συνδικαιούχοι. Μετά την κατανομή των Νέων Μετοχών, ποσά που καταβλήθηκαν ή δεσμεύτηκαν σύμφωνα με τα ανωτέρω αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν, λόγω του ότι υπερτερούσαν της τελικής Τιμής Διάθεσης, επιστρέφονται ατόκως στους δικαιούχους ή αποδεσμεύονται, κατά περίπτωση.

Αναλυτικότερα βλ. ενότητα 8.1.11 «Διαδικασία Διάθεσης, Εγγραφής», σημείο «Διαδικασία Διάθεσης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά» του Ενημερωτικού Δελτίου.

8.1.6 Ελάχιστο ή/και Μέγιστο Όριο Συμμετοχής

Κάθε επενδυτής μπορεί να εγγράφεται μέσω της διαδικασίας Η.ΒΙ.Π. για μία (1) τουλάχιστον μονάδα διαπραγμάτευσης (δηλαδή για μία (1) Μετοχή) ή για ακέραιο αριθμό Μετοχών. Ανώτατο όριο εγγραφής ανά επενδυτή, είναι η αξία του συνολικού αριθμού των Νέων Μετοχών, ήτοι έως 42.000.000 Μετοχές, ενώ ελάχιστο όριο συμμετοχής είναι η μία (1) Μετοχή.

Αναλυτικότερα βλ. ενότητα 8.1.11 «Διαδικασία Διάθεσης, Εγγραφής», σημείο «Διαδικασία Διάθεσης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά» του Ενημερωτικού Δελτίου.

8.1.7 Δυνατότητα Υπαναχώρησης

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 23 του Κανονισμού ΕΔ, κάθε νέο σημαντικό στοιχείο, ουσιώδης ανακρίβεια ή ουσιώδες σφάλμα σχετικά με τις πληροφορίες που περιέχονται στο Ενημερωτικό Δελτίο, που μπορεί να επηρεάσει την αξιολόγηση των κινητών αξιών και ανακύπτει ή διαπιστώνεται κατά το χρόνο που μεσολαβεί από την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου έως τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς ή την έναρξη διαπραγμάτευσης σε ρυθμιζόμενη αγορά, εφόσον είναι μεταγενέστερη, αναφέρεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε συμπλήρωμα του Ενημερωτικού Δελτίου. Επενδυτές οι οποίοι έχουν ήδη συμφωνήσει να αγοράσουν τις κινητές αξίες ή έχουν εγγραφεί για την αγορά κινητών αξιών πριν από τη δημοσίευση του συμπληρώματος, μπορούν να υπαναχωρήσουν αποσύροντας την αποδοχή τους εντός τριών (3) Εργάσιμων Ημερών από τη δημοσίευση του συμπληρώματος εφόσον το σημαντικό νέο στοιχείο, το ουσιώδες σφάλμα ή η ουσιώδης ανακρίβεια ανέκυψε ή επισημάνθηκε πριν από τη λήξη της περιόδου προσφοράς ή την παράδοση των κινητών αξιών, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο.

8.1.8 Διαδικασία Καταβολής και Παράδοσης των Κινητών Αξιών

Ιδιώτες Επενδυτές: Οι Αιτήσεις Εγγραφής των Ιδιωτών Επενδυτών γίνονται δεκτές, εφόσον έχει καταβληθεί, σε μετρητά ή με τραπεζική επιταγή το ισόποσο της συμμετοχής, είτε έχει δεσμευθεί το ισόποσο της συμμετοχής σε πάσης φύσεως τραπεζικούς λογαριασμούς καταθέσεων των επενδυτών πελατών τους ή τραπεζικούς λογαριασμούς πελατείας που τηρούνται στο πλαίσιο παροχής επενδυτικών υπηρεσιών και στους οποίους εμφανίζονται ως δικαιούχοι ή συνδικαιούχοι.

Ειδικοί Επενδυτές: Το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω της Δημόσιας Προσφοράς, κατά τα ανωτέρω, πρέπει να έχει καταβληθεί στο λογαριασμό της Euronext Securities Athens μέχρι τις 11:00 π.μ. ώρα Ελλάδος της δεύτερης Εργάσιμης Ημέρας από την κατανομή σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Απόφαση Η.ΒΙ.Π. Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, σε συνεργασία με τον Κύριο Μέτοχο, δύνανται με απόφασή τους και κατά την απόλυτη διακριτική τους ευχέρεια να παρατείνουν την εν λόγω προθεσμία καταβολής μέχρι τις 11:55 π.μ. ώρα Ελλάδος, της ίδιας ημέρας.

Παράδοση των Νέων Μετοχών: Η παράδοση των Νέων Μετοχών συντελείται με την οριστική καταχώρησή τους στους Λογαριασμούς Αξιογράφων των δικαιούχων, η οποία θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το αναμενόμενο

χρονοδιάγραμμα (βλ. ενότητα 8.1.10 «Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα» του Ενημερωτικού Δελτίου) και θα γνωστοποιηθεί με ανακοίνωση της Εταιρείας στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και την ιστοσελίδα της Εταιρείας, μία (1) τουλάχιστον εργάσιμη ημέρα πριν από την έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών στη Euronext Athens.

8.1.9 Δημοσίευση Αποτελεσμάτων της Δημόσιας Προσφοράς

Μετά το τέλος της Δημόσιας Προσφοράς, η δημοσίευση της ανακοίνωσης σχετικά με την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων κατανομής στις κατηγορίες επενδυτών, αναμένεται την 19.10.2026 στην ιστοσελίδα της Εταιρείας και της Euronext Athens.

8.1.10 Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα

Το αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής του συνόλου των Μετοχών στη Euronext Athens παρουσιάζεται ακολούθως:

Ενδεικτική Ημερομηνία	Γεγονός
07.10.2026	Διαπίστωση από την Επιτροπή Εισαγωγών και Λειτουργίας Αγορών της Euronext Athens της καταρχήν συνδρομής των προϋποθέσεων Εισαγωγής των Μετοχών στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, υπό την αίρεση επίτευξης επαρκούς διασποράς των Μετοχών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Euronext Athens
07.10.2026	Έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου από το Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς
07.10.2026	Δημοσίευση του Ενημερωτικού Δελτίου (ανάρτηση στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, της Euronext Athens, των Συμβούλων Έκδοσης, των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, των Κυρίων Αναδόχων και των Αναδόχων)
07.10.2026	Δημοσίευση ανακοίνωσης για τη διάθεση του Ενημερωτικού Δελτίου και την έναρξη της Δημόσιας Προσφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Κανονισμού ΕΔ, στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και της Εταιρείας
12.10.2026	Δημοσίευση ανακοίνωσης δεσμευτικού Εύρους Τιμής Διάθεσης στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και της Εταιρείας
13.10.2026	Έναρξη Δημόσιας Προσφοράς - εγγραφής επενδυτών μέσω του Η.ΒΙ.Π. (ώρα Ελλάδος 10:00 π.μ.)
15.10.2026	Λήξη Δημόσιας Προσφοράς - εγγραφής επενδυτών μέσω του Η.ΒΙ.Π. (ώρα Ελλάδος 16:00)
15.10.2026	Κατανομή και Ανακοίνωση της Τιμής Διάθεσης
19.10.2026	Αποδέσμευση κεφαλαίων επενδυτών και καταβολή αντιτίμου των κατανεμηθεισών Μετοχών από τους Ειδικούς Επενδυτές και Ιδιώτες Επενδυτές
19.10.2026	Παράδοση των Μετοχών στους επενδυτές μέσω καταχώρισης αυτών στους δηλωθέντες Λογαριασμούς Αξιογράφων Μερίδων τους στο Σύστημα Άυλων Τίτλων (Σ.Α.Τ.) βάσει εγκεκριμένου από την Εκδότρια αρχείου κατανομής της Euronext Securities Athens Δημοσίευση ανακοίνωσης για την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς και την έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών
19.10.2026	Έκδοση απόφασης περί της Εισαγωγής από την Euronext Athens
20.10.2026	Έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens

Σημειώνεται ότι το παραπάνω χρονοδιάγραμμα εξαρτάται από αστάθμητους παράγοντες και ενδέχεται να μεταβληθεί. Σε κάθε περίπτωση, θα υπάρξει ενημέρωση του επενδυτικού κοινού στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και στην ιστοσελίδα της Εταιρείας με σχετική ανακοίνωση. Εφόσον η έκδοση οριστικής απόφασης περί της Εισαγωγής από την Euronext Athens σχετικά με την ικανοποίηση του κριτηρίου διασποράς είναι αρνητική, η Αύξηση θα ματαιωθεί με σχετική απόφαση της Εταιρείας και τα κεφάλαια των συμμετεχόντων στη Δημόσια Προσφορά θα επιστραφούν άτοκα εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς και οι επενδυτές δεν θα λάβουν μετοχές της Εκδότριας.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, βάσει της παρ. 2 του άρθρου 21 του Κανονισμού ΕΔ, όπως ισχύει, το αργότερο την επόμενη Εργάσιμη Ημέρα μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς, θα γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και θα δημοσιεύσουν την Τιμή Διάθεσης, εντός του ήδη ανακοινωθέντος Εύρους Τιμής Διάθεσης.

Επίσης, βάσει της εγκυκλίου υπ' αρ.23/22.06.2004 της Ε.Κ., εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς, θα εκδοθεί από τους Συντονιστές Κύριους Ανάδοχους ανακοίνωση για την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς.

8.1.11 Διαδικασία Διάθεσης, Εγγραφής

8.1.11.1 Διαδικασία Διάθεσης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά

Η διάθεση των έως 42.000.000 Νέων Μετοχών, θα πραγματοποιηθεί με Δημόσια Προσφορά αυτών στο επενδυτικό κοινό εντός της ελληνικής Επικράτειας μέσω της Υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π.

Η Δημόσια Προσφορά και η τήρηση Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Ν. 4706/2020, τον Κανονισμό ΕΔ και τους κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμούς, την Απόφαση Η.ΒΙ.Π. και την από 02.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας. Συντονιστές της διαδικασίας Η.ΒΙ.Π., κατά τα οριζόμενα στην Απόφαση Η.ΒΙ.Π., θα οριστούν οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι.

Η Δημόσια Προσφορά και η τήρηση του Η.ΒΙ.Π. θα διαρκέσει τρεις (3) Εργάσιμες Ημέρες. Ειδικότερα, η Δημόσια Προσφορά θα ξεκινήσει την 13.10.2026 και ώρα Ελλάδος 10:00 π.μ. και θα ολοκληρωθεί την 15.10.2026 και ώρα Ελλάδος 16:00. Το Η.ΒΙ.Π. θα παραμένει ανοιχτό, κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Προσφοράς, από τις 10:00 π.μ. έως τις 17:00 ώρα Ελλάδος, εκτός της 15.10.2026, κατά την οποία θα λήξει στις 16:00 ώρα Ελλάδος.

Μονάδα διαπραγμάτευσης στην Euronext Athens θα αποτελεί ο τίτλος της μίας (1) Μετοχής. Κάθε επενδυτής μπορεί να εγγράφεται μέσω της διαδικασίας Η.ΒΙ.Π. για μία (1) τουλάχιστον μονάδα διαπραγμάτευσης (δηλαδή για μία (1) Μετοχή) ή για πολλαπλάσιο ακέραιο αριθμό Μετοχών. Ανώτατο όριο εγγραφής για κάθε επενδυτή είναι το σύνολο των Νέων Μετοχών της Δημόσιας Προσφοράς (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), δηλαδή έως 42.000.000 Μετοχές. Ελάχιστο όριο συμμετοχής είναι η μία (1) Νέα Μετοχή.

Οι ενδιαφερόμενοι Ιδιώτες Επενδυτές υποβάλλουν τις αιτήσεις εγγραφής στους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, στους Κυρίους Αναδόχους, στους Αναδόχους, καθώς και στα μέλη Η.ΒΙ.Π. και των Συμμετεχόντων του λογαριασμού αξιογράφων τους στο Σ.Α.Τ. που συνεργάζονται με τα Μέλη Η.ΒΙ.Π. για την υποβολή των αιτήσεων εγγραφής μέσω της Υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. Οι Ειδικοί Επενδυτές υποβάλλουν τις αιτήσεις εγγραφής απευθείας στους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, στους Κυρίους Αναδόχους και στους Αναδόχους ή μέσω Διαμεσολαβητών ή Εγγεγραμμένων Διαμεσολαβητών που συνεργάζονται με μέλη Η.ΒΙ.Π. όπου συντρέχει περίπτωση.

Για να συμμετάσχει ο ενδιαφερόμενος επενδυτής στη Δημόσια Προσφορά, πρέπει να διατηρεί Μερίδα Πελάτη (Επενδυτή) και Λογαριασμό Αξιογράφων στο Σ.Α.Τ. ή να ενεργεί μέσω Διαμεσολαβητή ή Εγγεγραμμένου Διαμεσολαβητή σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας της Euronext Securities Athens και να υποβάλει, κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Προσφοράς, αίτηση εγγραφής για τις Νέες Μετοχές σύμφωνα με τα ανωτέρω, σε συμμόρφωση με τους όρους και προϋποθέσεις του Ενημερωτικού Δελτίου. Η Δημόσια Προσφορά και εγγραφή των ενδιαφερόμενων επενδυτών θα διαρκέσει τρεις (3) Εργάσιμες Ημέρες.

Εάν ο αναγραφόμενος αριθμός λογαριασμού αξιών και μερίδας επενδυτή είναι λανθασμένος, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής θα αποκλείεται από την κατανομή των Νέων Μετοχών.

Κάθε αίτηση εγγραφής:

(α) εφόσον υποβάλλεται μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Πελατείας, θα πρέπει να διακρίνεται στην εν λόγω αίτηση με ευθύνη του Διαμεσολαβητή/Εγγεγραμμένου Διαμεσολαβητή αν αυτή αφορά Ιδιώτη Επενδυτή ή Ειδικό Επενδυτή και να αναφέρει υποχρεωτικά τον αριθμό της Μερίδας του Εγγεγραμμένου Διαμεσολαβητή στο Σ.Α.Τ. όπου θα πιστωθούν οι μετοχές,

(β) εφόσον υποβάλλεται μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Ιδίου ή Λογαριασμού Αξιογράφων Πελάτη, αντίστοιχα, κατονομάζει τον επενδυτή που την υποβάλλει και προσδιορίζει υποχρεωτικά τον αριθμό της σχετικής Μερίδας Ιδίου ή Πελάτη, αντίστοιχα, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης Κοινής Επενδυτικής Μερίδας στο Σ.Α.Τ.,

(γ) περιλαμβάνει αίτηση εγγραφής του επενδυτή στη Δημόσια Προσφορά, καθώς και αίτηση - δήλωση ανάληψης

υποχρέωσης κάλυψης συγκεκριμένου ακέραιου αριθμού Νέων Μετοχών, με ελάχιστο επιτρεπτό όριο τη μία (1) Νέα Μετοχή και μέγιστο επιτρεπτό όριο το σύνολο των Νέων Μετοχών της Δημόσιας Προσφοράς (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), δηλαδή τις 42.000.000 Νέες Μετοχές,

(δ) είναι νομικά δεσμευτική, και

(ε) δεν δύναται να ανακληθεί ή τροποποιηθεί μετά από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς.

Με την υπογραφή και υποβολή της αίτησης εγγραφής του, ο επενδυτής δηλώνει ότι συμφωνεί να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά και να αναλάβει να καλύψει πρωτογενώς τις κατανεμηθείσες σε αυτόν Νέες Μετοχές, έναντι καταβολής του ποσού που αντιστοιχεί σε αυτές (ήτοι, το γινόμενο των Μετοχών που θα του κατανεμηθούν επί της Τιμής Διάθεσης), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο Ενημερωτικό Δελτίο.

Η αίτηση εγγραφής για την κάλυψη Νέων Μετοχών δεν μπορεί να τροποποιηθεί ή να ανακληθεί μετά τη λήξη της διάρκειας της Δημόσιας Προσφοράς, ήτοι μετά την 15.10.2026, και ώρα Ελλάδος 16:00 μέχρι την οποία υποβάλλονται αιτήσεις εγγραφής στο Η.ΒΙ.Π., οπότε οι αιτήσεις εγγραφής αυτές καθίστανται οριστικές και αμετάκλητες, εκτός εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 23 του Κανονισμού ΕΔ, ως ισχύει.

Τροποποίηση ή ακύρωση αίτησης εγγραφής για την κάλυψη των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω της Δημόσιας Προσφοράς είναι δυνατή κατά τη διάρκεια της περιόδου της Δημόσιας Προσφοράς, ακολουθώντας διαδικασία ανάλογη της αρχικής υποβολής. Αν η αίτηση εγγραφής δεν είναι προσηκόντως συμπληρωμένη τηρουμένων των όρων συμμετοχής και εγγραφής στη Δημόσια Προσφορά σύμφωνα με το Ενημερωτικό Δελτίο και την Απόφαση Η.ΒΙ.Π., η αίτηση εγγραφής δεν θα γίνεται αποδεκτή.

Εάν μετά το πέρας της Δημόσιας Προσφοράς διαπιστώνονται περισσότερες της μίας (1) αίτησης εγγραφής των ιδίων φυσικών ή νομικών προσώπων με βάση τα στοιχεία Σ.Α.Τ. του εγγραφόμενου ή διαπιστωθούν από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους μεθοδεύσεις των επενδυτών για την επίτευξη πολλαπλών εγγραφών, το σύνολο των αιτήσεων αυτών θα αντιμετωπίζεται με ευθύνη των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων ως ενιαία αίτηση και θα ενοποιείται. Με την υπογραφή και υποβολή της αίτησης εγγραφής του, ο επενδυτής θα δηλώνει ότι συμφωνεί να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά και να αναλάβει να καλύψει πρωτογενώς τις κατανεμηθείσες σε αυτόν Νέες Μετοχές που διατίθενται μέσω της Δημόσιας Προσφοράς έναντι καταβολής του ποσού που αντιστοιχεί σε αυτές (ήτοι το γινόμενο των Μετοχών που θα του κατανεμηθούν επί της Τελικής Τιμής Διάθεσης), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο Ενημερωτικό Δελτίο.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό της Euronext Athens, η Εταιρεία θα πρέπει να έχει επαρκή διασπορά για την εισαγωγή της στην Ρυθμιζόμενη Αγορά. Για την αξιολόγηση της επάρκειας της διασποράς στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, δεν προσμετρώνται οι μετοχές που κατέχονται από τα πρόσωπα της περ. (3) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, όπως ισχύει.

Η ενημέρωση των επενδυτών για τη Δημόσια Προσφορά θα γίνει μέσω της δημοσίευσης της ανακοίνωσης-πρόσκλησης προς το επενδυτικό κοινό, η οποία θα περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστο περιεχόμενο, τα προβλεπόμενα της εγκυκλίου υπ' αρ. 21/22.06.2004 της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, όπως ισχύει.

Λοιπές τυχόν λεπτομέρειες της διαδικασίας εγγραφής θα περιγράφονται στην ανακοίνωση – πρόσκληση προς το επενδυτικό κοινό.

8.1.11.2 Διαδικασία Συμμετοχής των Ειδικών Επενδυτών στη Δημόσια Προσφορά

Για τη συμμετοχή τους στη Δημόσια Προσφορά, οι ενδιαφερόμενοι Ειδικοί Επενδυτές θα πρέπει να απευθύνονται στους Συντονιστές Κύριους Αναδόχους, τους Κύριους Αναδόχους και τους Αναδόχους έχοντας συμπληρώσει σχετική αίτηση εγγραφής. Η διαδικασία υποβολής των προσφορών των Ειδικών Επενδυτών θα διαρκέσει από την πρώτη μέχρι και την τελευταία ημέρα της Δημόσιας Προσφοράς.

Οι προσφορές των Ειδικών Επενδυτών στο Η.ΒΙ.Π. πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα από τα κάτωθι:

- τον αριθμό των Νέων Μετοχών που επιθυμεί να αποκτήσει ο επενδυτής χωρίς συγκεκριμένη τιμή (market),
- τον αριθμό των Νέων Μετοχών και τη μέγιστη τιμή που επιθυμεί να καταβάλει ανά Νέα Μετοχή και
- πολλαπλούς ακέραιους αριθμούς Νέων Μετοχών με αντίστοιχες πολλαπλές τιμές ανά Νέα Μετοχή.

Επίσης οι Ειδικοί Επενδυτές θα έχουν τη δυνατότητα να προσδιορίσουν το μέγιστο αριθμό Νέων Μετοχών που επιθυμούν να τους κατανεμηθεί ως ποσοστό (%) του συνολικού ποσού των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω της Δημόσιας Προσφοράς και έως του οποίου θα περιορίζεται τελικώς η συμμετοχή τους στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας. Η κατανομή των Μετοχών στις ανωτέρω περιπτώσεις θα γίνει με κανόνα στρογγυλοποίησης στην προηγούμενη ακέραιη μονάδα μετοχής.

Η τιμή που θα συμπεριλαμβάνεται στην αίτηση εγγραφής, εντός του Εύρους Τιμής Διάθεσης, θα είναι με βήμα €0,02.

Οι προσφορές που θα υποβάλλουν οι Ειδικοί Επενδυτές θα συγκεντρώνονται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας στο Η.ΒΙ.Π., που θα διαχειρίζονται οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, για το σκοπό του προσδιορισμού της ζητούμενης ποσότητας, καθώς και του συνολικού αριθμού ζητούμενων Νέων Μετοχών.

Οι ενδιαφερόμενοι Ειδικοί Επενδυτές μπορούν να πάρουν σχετικές πληροφορίες για τη διαδικασία υποβολής και τροποποίησης προσφορών από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους και τους Κύριους Αναδόχους.

Το Η.ΒΙ.Π. θα κλείσει την τελευταία ημέρα της περιόδου Δημόσιας Προσφοράς (15.10.2026 και ώρα Ελλάδος 16:00), οπότε όλες οι προσφορές όπως ισχύουν εκείνη τη στιγμή, θεωρούνται οριστικές.

Οι αιτήσεις θα γίνονται δεκτές μόνο εφόσον οι επενδυτές είναι δικαιούχοι ή συνδικαιούχοι των λογαριασμών βάσει των οποίων εγγράφονται. Εάν μετά το πέρας της Δημόσιας Προσφοράς διαπιστώνονται, με βάση τα στοιχεία Σ.Α.Τ., περισσότερες της μίας ίδιες εγγραφές - οι οποίες ικανοποιούν τα κριτήρια συμμετοχής στην κατανομή - είτε μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Πελάτη, είτε μέσω Λογαριασμών Αξιογράφων Πελατείας για αιτήσεις Ειδικών Επενδυτών, τότε το σύνολο των εγγραφών αυτών στη Δημόσια Προσφορά θα αντιμετωπίζεται ως ενιαία εγγραφή και θα ενοποιείται είτε σε μία συνολική αίτηση ανά Λογαριασμό Αξιογράφων Πελάτη, είτε σε μία συνολική αίτηση ειδικών ανά Λογαριασμό Αξιογράφων Πελατείας, αντίστοιχα.

Το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω της Δημόσιας Προσφοράς κατά τα ανωτέρω, πρέπει να έχει καταβληθεί στο λογαριασμό της Euronext Securities Athens μέχρι τις 11:00 π.μ. ώρα Ελλάδος της δεύτερης Εργάσιμης Ημέρας από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Απόφαση Η.ΒΙ.Π. Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, σε συνεργασία με την Εκδότρια, δύνανται με απόφασή τους και κατά την απόλυτη διακριτική τους ευχέρεια να παρατείνουν την εν λόγω προθεσμία καταβολής μέχρι τις 11:55 π.μ. ώρα Ελλάδος, της ίδιας ημέρας.

Λοιπές τυχόν λεπτομέρειες της διαδικασίας της Δημόσιας Προσφοράς θα περιληφθούν στην ανακοίνωση - πρόσκληση προς το επενδυτικό κοινό.

8.1.11.3 Διαδικασία Συμμετοχής των Ιδιωτών Επενδυτών στη Δημόσια Προσφορά

Οι ενδιαφερόμενοι Ιδιώτες Επενδυτές που θα προσέρχονται απευθείας στα καταστήματα των Συντονιστών Αναδόχων, των Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων για τη συμμετοχή τους στη Δημόσια Προσφορά, θα πρέπει να προσκομίζουν το δελτίο αστυνομικής ταυτότητας ή το διαβατήριό τους, τον αριθμό φορολογικού μητρώου τους και την εκτύπωση των στοιχείων του Σ.Α.Τ. ή εναλλακτικά μπορούν να συμμετάσχουν μέσω της εφαρμογής e banking και mobile banking στην οποία έχουν ενεργούς κωδικούς πρόσβασης.

Οι αιτήσεις εγγραφής των Ιδιωτών Επενδυτών θα υποβάλλονται μέσω των Συντονιστών Κύριων Αναδόχων, Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων καθώς και στα μέλη Η.ΒΙ.Π. και τους Συμμετέχοντες του λογαριασμού αξιογράφων τους που συνεργάζονται με τα Μέλη Η.ΒΙ.Π. για την υποβολή των αιτήσεων εγγραφής μέσω της

Υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. από την πρώτη μέχρι και την τελευταία ημέρα της Δημόσιας Προσφοράς.

Σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 37/15.05.2008 εγκύκλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, κάθε Ιδιώτης Επενδυτής μπορεί να εγγραφεί στη Δημόσια Προσφορά είτε από την αυτοτελή του μερίδα, είτε από μία εκ των Κοινών Επενδυτικών Μερίδων («ΚΕΜ») στις οποίες συμμετέχει ως συνδικαιούχος. Σε περίπτωση υποβληθείσας αίτησης εγγραφής για Ιδιώτη Επενδυτή μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Πελάτη, συμπεριλαμβανομένης και της ΚΕΜ, η εν λόγω αίτηση θα γίνεται δεκτή, μόνο εφόσον ο εν λόγω Ιδιώτης Επενδυτής είναι δικαιούχος ή συνδικαιούχος των Λογαριασμών Αξιογράφων βάσει των οποίων εγγράφεται.

Οι ενδιαφερόμενοι Ιδιώτες Επενδυτές θα εγγράφονται στην ανώτατη τιμή του δεσμευτικού Εύρους Τιμής Διάθεσης. Η αξία της συμμετοχής για τους Ιδιώτες Επενδυτές ορίζεται ως ο αριθμός των αιτούμενων μετοχών επί την ανώτατη τιμή του Εύρους Τιμής Διάθεσης.

Κάθε επενδυτής μπορεί να εγγράφεται στη Δημόσια Προσφορά είτε από την ατομική του Μερίδα, είτε από μια εκ των ΚΕΜ στις οποίες συμμετέχει ως συνδικαιούχος. Θα διενεργείται έλεγχος από το Η.ΒΙ.Π. στο σύνολο των Αιτήσεων Εγγραφής που εισάγονται από όλα τα Μέλη Η.ΒΙ.Π. και, σε περίπτωση που ένας εντολέας έχει καταχωρίσει περισσότερες από μία αιτήσεις εγγραφής, με παραλήπτη είτε Λογαριασμό Αξιογράφων Πελάτη και ΚΕΜ, είτε περισσότερες της μίας ΚΕΜ στις οποίες συμμετέχει, θα γίνεται αποδεκτή η πρώτη χρονικά εντολή.

Οι Αιτήσεις Εγγραφής των Ιδιωτών Επενδυτών γίνονται δεκτές, εφόσον έχει καταβληθεί, σε μετρητά ή με τραπεζική επιταγή το ισόποσο της συμμετοχής, είτε έχει δεσμευθεί το ισόποσο της συμμετοχής σε πάσης φύσεως τραπεζικούς λογαριασμούς καταθέσεων των επενδυτών πελατών τους ή τραπεζικούς λογαριασμούς πελατείας που τηρούνται στο πλαίσιο παροχής επενδυτικών υπηρεσιών και στους οποίους εμφανίζονται ως δικαιούχοι ή συνδικαιούχοι.

Εάν μετά το πέρας της Δημόσιας Προσφοράς διαπιστώνονται, με βάση τα στοιχεία Σ.Α.Τ., περισσότερες της μίας ίδιες εγγραφές είτε μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Πελάτη, είτε μέσω Λογαριασμού Αξιογράφων Πελατείας για αιτήσεις Ιδιωτών Επενδυτών, τότε το σύνολο των εγγραφών αυτών στη Δημόσια Προσφορά θα αντιμετωπίζεται ως μία ενιαία εγγραφή και θα ενοποιείται είτε σε μία συνολική αίτηση ανά Λογαριασμό Αξιογράφων Πελάτη, είτε σε μία συνολική αίτηση ιδιωτών ανά Λογαριασμό Αξιογράφων Πελατείας, αντίστοιχα.

Μετά την κατανομή των Νέων Μετοχών στο πλαίσιο της Δημόσιας Προσφοράς, ποσά που κατατέθηκαν ή δεσμεύτηκαν σύμφωνα με τα ανωτέρω αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν, επιστρέφονται ατόκως στους δικαιούχους ή αποδεσμεύονται, κατά περίπτωση.

8.2 Πρόγραμμα Διανομής και Κατανομή

8.2.1 Κατηγορίες Επενδυτών

Η Δημόσια Προσφορά της Εταιρείας απευθύνεται στο σύνολο του επενδυτικού κοινού στην Ελλάδα, ήτοι σε (Έλληνες και αλλοδαπούς) Ειδικούς Επενδυτές και Ιδιώτες Επενδυτές εντός της ελληνικής επικράτειας, και δεν απευθύνεται, άμεσα ή έμμεσα, σε επενδυτές εκτός Ελλάδας, ούτε απευθύνεται σε οποιοδήποτε κράτος όπου μια τέτοια προσφορά ή πρόσκληση δεν επιτρέπεται από το εφαρμοστέο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιό του.

Δεν επιτρέπεται η συμμετοχή στη Δημόσια Προσφορά από το ίδιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο ταυτόχρονα με την ιδιότητα του Ιδιώτη και Ειδικού Επενδυτή, εφόσον πληρούνται τα σχετικά κριτήρια.

8.2.2 Συμμετοχή Κυρίου Μετόχου και Μελών Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων

Η Εταιρεία δεν γνωρίζει εάν ο Κύριος Μέτοχος ή μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών, και Εποπτικών Οργάνων και Ανώτατων Διοικητικών Στελεχών (όπως ορίζονται στην Ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη» του Ενημερωτικού Δελτίου) προτίθενται να εγγραφούν στη Δημόσια Προσφορά για την απόκτηση ποσοστού μεγαλύτερου από το πέντε τοις εκατό (5%) των Νέων Μετοχών.

Επίσης, η Εταιρεία δεν γνωρίζει την πρόθεση οποιουδήποτε προσώπου να εγγραφεί για ποσοστό μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) των Νέων Μετοχών που προσφέρονται στο πλαίσιο της Δημόσιας Προσφοράς.

8.2.3 Συμμετοχή Βασικών Επενδυτών (Cornerstone Investors)

Οι Επενδυτές Cornerstone ανέλαβαν τις κάτωθι υποχρεώσεις έναντι της Εταιρείας:

(i) την 02.10.2026, η Εταιρεία συνήψε συμφωνία με την PEAK CHARM HOLDINGS, δυνάμει της οποίας η PEAK CHARM HOLDINGS δεσμεύθηκε να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά με συνολικό ποσό ύψους €7.000.000,

(ii) την 02.10.2026, η Εταιρεία συνήψε συμφωνία με την IREON INVESTMENTS, δυνάμει της οποίας η IREON INVESTMENTS LTD δεσμεύθηκε να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά με συνολικό ποσό ύψους €8.000.000,

(iii) την 02.10.2026, η Εταιρεία συνήψε συμφωνία με την ALTHEO SHIPPING, δυνάμει της οποίας η ALTHEO SHIPPING INC. δεσμεύθηκε να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά με συνολικό ποσό ύψους €15.000.000,

(iv) την 02.10.2026, η Εταιρεία συνήψε συμφωνία με την INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL, δυνάμει της οποίας η INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL δεσμεύθηκε να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά με συνολικό ποσό ύψους €20.000.000, και

(v) την 02.10.2026, η Εταιρεία συνήψε συμφωνία με την MELVET INVESTMENTS, δυνάμει της οποίας η MELVET INVESTMENTS δεσμεύθηκε να συμμετάσχει στη Δημόσια Προσφορά με συνολικό ποσό ύψους €20.000.000 (από κοινού οι «Συμβάσεις Επενδυτή Cornerstone»),

υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone και της Δημόσιας Προσφοράς. Οι Επενδυτές Cornerstone θα αναλάβουν Νέες Μετοχές στην Τιμή Διάθεσης, ο αριθμός των οποίων θα καθοριστεί μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς και με βάση τις Συμβάσεις Επενδυτή Cornerstone.

8.2.4 Διαδικασία Κατανομής των Νέων Μετοχών

Υπό την προϋπόθεση επίτευξης του στόχου άντλησης περίπου €250,0 εκατ. στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, θα εκδοθούν 31.887.755 Νέες Μετοχές. Επιπλέον, οι Επενδυτές Cornerstone έχουν δεσμευθεί να καλύψουν ποσό που ανέρχεται σε €70,0 εκατ. δυνάμει των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone, το οποίο, με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, αντιστοιχεί σε 8.928.570 Νέες Μετοχές (βλ. σχετικά ενότητα 8.2.3 «Συμμετοχή Βασικών Επενδυτών (Cornerstone Investor)»).

Μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς και μετά τον προσδιορισμό της Τιμής Διάθεσης και του τελικού ποσού των αντληθέντων κεφαλαίων από την Εταιρεία, καθώς και μετά την κατά προτεραιότητα κατανομή Νέων Μετοχών στους Επενδυτές Cornerstone, θα πραγματοποιηθεί από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους η κατανομή των Νέων Μετοχών στους επενδυτές ως εξής:

- ποσοστό τουλάχιστον τριάντα τοις εκατό (30%) των Νέων Μετοχών (ήτοι τουλάχιστον 6.887.755 Νέες Μετοχές) θα διατεθεί για την ικανοποίηση των εγγραφών των Ιδιωτών Επενδυτών, και
- ποσοστό έως και εβδομήντα τοις εκατό (70%) των Νέων Μετοχών (ήτοι έως και 16.071.430 Νέες Μετοχές) θα κατανεμηθεί μεταξύ των Ειδικών Επενδυτών και των Ιδιωτών Επενδυτών με βάση τη συνολική ζήτηση που θα εκδηλωθεί σε κάθε κατηγορία επενδυτών (Ειδικών και Ιδιωτών Επενδυτών).

Εφόσον έχουν ικανοποιηθεί οι εγγραφές των Ιδιωτών Επενδυτών για το τριάντα τοις εκατό (30%) των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone) για τον τελικό προσδιορισμό του ποσοστού κατανομής ανά κατηγορία επενδυτών θα ληφθούν υπόψη: (α) η ζήτηση από τους Ειδικούς Επενδυτές, (β) η ζήτηση στο τμήμα των Ιδιωτών Επενδυτών που υπερβαίνει το τριάντα τοις εκατό (30%) (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), (γ) το πλήθος των αιτήσεων εγγραφής που αφορούν σε Ιδιώτες Επενδυτές, καθώς και (δ) η ανάγκη επίτευξης επαρκούς διασποράς.

Σε περίπτωση κατά την οποία η συνολική ζήτηση εκ μέρους Ιδιωτών Επενδυτών υπολείπεται του τριάντα τοις εκατό (30%) του συνόλου των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone), οι αιτήσεις εγγραφής

των Ιδιωτών Επενδυτών θα ικανοποιηθούν πλήρως, έως του ύψους για το οποίο εκδηλώθηκε πράγματι ζήτηση, οι δε Μετοχές που αντιστοιχούν στην υστέρηση έναντι του τριάντα τοις εκατό (30%) του συνόλου των Νέων Μετοχών (εξαιρουμένων των Μετοχών Cornerstone) θα μεταφερθούν στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών προς διάθεση.

Ο αριθμός των Νέων Μετοχών που θα κατανεμηθεί σε κάθε επενδυτή θα αντιστοιχεί σε ακέραιο αριθμό μονάδων διαπραγμάτευσης. Μονάδα διαπραγμάτευσης είναι ο τίτλος της μίας (1) Μετοχής. Οι Μετοχές της έκδοσης είναι εκπεφρασμένες σε Δολάρια ($), αλλά η διαπραγμάτευσή τους θα γίνεται σε Ευρώ (€).

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν έχουν αναλάβει την κάλυψη τυχόν αδιάθετων Νέων Μετοχών, παρά μόνον τη διάθεσή τους στο επενδυτικό κοινό.

Επίσης, σημειώνεται ότι, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη για την ενδεχόμενη μη Εισαγωγή των Μετοχών της Εταιρείας στην Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, είτε ο λόγος αφορά στην Εταιρεία, είτε όχι.

Τέλος, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη για την ικανοποίηση των όρων περί διασποράς των Νέων Μετοχών που έχουν επιβληθεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ούτε προς τις συνέπειες από τυχόν μη ικανοποίηση των όρων αυτών.

Σύμφωνα με τις περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, όπως ισχύει, η ικανοποίηση του κριτηρίου της επαρκούς διασποράς μετοχών μιας νεοεισαγόμενης εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens με συνολική εκτιμώμενη κεφαλαιοποίηση τουλάχιστον διακοσίων εκατομμυρίων ευρώ (€200.000.000) δύναται, κατά παρέκκλιση του γενικού ορίου διασποράς, να προϋποθέτει την κατανομή ποσοστού τουλάχιστον δέκα πέντε τοις εκατό (15%) των προς εισαγωγή μετοχών σε τουλάχιστον πεντακόσια (500) πρόσωπα στην Ελλάδα ή σε άλλα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες, από τα οποία κανένα δεν κατέχει άμεσα ή έμμεσα ποσοστό μεγαλύτερο ή ίσο του πέντε τοις εκατό (5%) του συνόλου των μετοχών των οποίων ζητείται η εισαγωγή. Επίσης, για την εκτίμηση της επάρκειας της διασποράς δεν προσμετρώνται οι μετοχές που κατέχονται από τα πρόσωπα της περ. (3) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens.

Εφόσον η έκδοση οριστικής απόφασης περί της Εισαγωγής από την Euronext Athens σχετικά με την ικανοποίηση του κριτηρίου διασποράς είναι αρνητική, θα αποδοθούν πίσω τα κεφάλαια στους επενδυτές άτοκα εντός δύο (2) Εργασίμων Ημερών και δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εκδότριας.

Η παράδοση των Μετοχών συντελείται με την οριστική καταχώρησή τους στους Λογαριασμούς Αξιογράφων των δικαιούχων, η οποία θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα (βλ. ενότητα 8.1.10 «Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα» του Ενημερωτικού Δελτίου) και θα γνωστοποιηθεί με ανακοίνωση της Εταιρείας στην ιστοσελίδα της Euronext Athens και την ιστοσελίδα της Εταιρείας, μία (1) τουλάχιστον Εργάσιμη Ημέρα πριν την έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών στην Euronext Athens.

Οι επενδυτές δεν βαρύνονται με κόστη και φόρους για την απόκτηση των Νέων μετοχών και την καταχώρησή τους στους Λογαριασμούς Αξιογράφων.

Κατανομή Νέων Μετοχών σε Ειδικούς Επενδυτές

Για την κατανομή των Νέων Μετοχών στους Ειδικούς Επενδυτές, που θα συμμετάσχουν στη διαδικασία του Βιβλίου Προσφορών, θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των υποβληθέντων προσφορών, κατά την οποία θα συνεκτιμηθούν τα εξής κριτήρια, εξαιρουμένων των Επενδυτών Cornerstone, οι οποίοι έχουν προτεραιότητα στην κατανομή σύμφωνα με τις Συμβάσεις Επενδυτή Cornerstone:

- Το είδος του θεσμικού επενδυτή στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών,
- Ο εκτιμώμενος, κατά την κρίση των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, χρονικός ορίζοντας διακράτησης των Μετοχών ανά Ειδικό Επενδυτή, με απόδοση υψηλότερου συντελεστή κατανομής σε Ειδικούς Επενδυτές,

οι οποίοι εκτιμάται ότι θα διακρατήσουν τις Μετοχές για μακρότερο διάστημα,

- Το μέγεθος της προσφοράς, και
- Η προσφερόμενη τιμή και ειδικότερα η συμβολή των προσφορών ενός Ειδικού Επενδυτή στη διαμόρφωση ελκυστικής Τιμής Διάθεσης.

Οι Ειδικοί Επενδυτές που εγγράφονται μέσω οποιουδήποτε Διαμεσολαβητή, χωρίς να γνωστοποιήσουν την ταυτότητά τους, θα έχουν την ίδια μεταχείριση στη διαδικασία κατανομής.

Με την επιφύλαξη της ανωτέρω προνομιακής κατανομής στους Επενδυτές Cornerstone, είναι στη διακριτική ευχέρεια των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων να χρησιμοποιήσουν ένα ή οποιοδήποτε συνδυασμό από τα ανωτέρω κριτήρια. Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία υποχρέωση αναλογικής ή άλλου είδους ικανοποίησης των υποβληθεισών προσφορών Ειδικών Επενδυτών.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι ευθύνονται για την ορθή υπαγωγή των επενδυτών, που εγγράφονται απευθείας σε αυτούς, στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών. Αντίστοιχα, ευθύνονται για την ορθή υπαγωγή των επενδυτών οι Διαμεσολαβητές, εφόσον η σχετική εγγραφή διενεργείται μέσω αυτών, ήτοι οι Α.Ε.Π.Ε.Υ. και τα πιστωτικά ιδρύματα που εγγράφονται επ' ονόματί τους για λογαριασμό τελικών Ειδικών Επενδυτών, μέσω των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, των Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων ευθύνονται για την ορθή υπαγωγή των επενδυτών στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών.

Κατανομή Νέων Μετοχών σε Ιδιώτες Επενδυτές

Μετά τον προσδιορισμό του συνολικού αριθμού των Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω Δημόσιας Προσφοράς που θα κατανεμηθούν στους Ιδιώτες Επενδυτές (ήτοι ποσοστό τουλάχιστον 30% και τυχόν επιπλέον που προκύπτει από τη διαδικασία κατανομής) από τους Συντονιστές Κύριους Αναδόχους, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα στην ανωτέρω ενότητα, σε περίπτωση υπερβάλλουσας ζήτησης, θα πραγματοποιηθεί κατανομή ανά Ιδιώτη Επενδυτή αναλογικά (pro-rata) με βάση το ύψος της ζήτησης.

Εάν, με εφαρμογή της αναλογικής κατανομής, οι Νέες Μετοχές που διατίθενται μέσω Δημόσιας Προσφοράς που πρόκειται να κατανεμηθούν σε Ιδιώτη Επενδυτή προσδιορίζονται σε πλήθος ως αριθμός με δεκαδικά ψηφία, ο αριθμός αυτός στρογγυλοποιείται στον πλησιέστερο χαμηλότερο ακέραιο αριθμό (χωρίς δηλαδή να ληφθούν υπόψη δεκαδικά ψηφία).

Εάν, λόγω στρογγυλοποίησης του πλήθους των προς κατανομή Νέων Μετοχών που διατίθενται μέσω Δημόσιας Προσφοράς σύμφωνα με τα ανωτέρω, προκύψουν αδιάθετες μετοχές, οι οποίες πρέπει να κατανεμηθούν σε Ιδιώτες Επενδυτές, θα κατανεμηθεί από μία (1) επιπλέον ακέραιη μονάδα διαπραγμάτευσης (ήτοι μια (1) Μετοχή) στους επενδυτές βάσει του ύψους του αδιάθετου υπολοίπου ανά Ιδιώτη Επενδυτή κατά φθίνουσα σειρά. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότεροι Ιδιώτες Επενδυτές έχουν το ίδιο ύψος αδιάθετου υπολοίπου θα δοθεί προτεραιότητα σε αυτόν/αυτούς που υπέβαλλαν νωρίτερα την αίτηση εγγραφής.

Μετά την οριστικοποίηση του αριθμού των Νέων Μετοχών που δικαιούται να αποκτήσει κάθε Ιδιώτης Επενδυτής και της Τιμής Διάθεσης, θα αποδίδεται στο δικαιούχο το υπερβάλλον δεσμευθέν ποσό και θα αποδεσμεύονται τα αντίστοιχα ποσά καταθέσεων με ταυτόχρονη χρέωση του λογαριασμού καταθέσεων για το ισόποσο της αξίας των Νέων Μετοχών που κατανεμήθηκαν στον εκάστοτε Ιδιώτη Επενδυτή. Τα δεσμευθέντα ποσά καταθέσεων υπόκεινται στους όρους της αρχικής κατάθεσης (προθεσμία, επιτόκιο κ.λπ.) μέχρι την αποδέσμευσή τους.

8.3 Ενημέρωση Επενδυτών για Κατανομή

Μετά το τέλος της Δημόσιας Προσφοράς, η δημοσίευση της ανακοίνωσης σχετικά με την έκβαση της Δημόσιας Προσφοράς συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων κατανομής στις κατηγορίες επενδυτών αναμένεται την 19.10.2026. Οι επενδυτές θα μπορούν να ενημερώνονται για τον αριθμό μετοχών που τους κατανεμήθηκαν μέσω των Συμμετεχόντων του Σ.Α.Τ. μέσω των οποίων υπέβαλαν την αίτηση συμμετοχής τους.

Η παράδοση των Νέων Μετοχών στους επενδυτές μέσω καταχώρισης αυτών στους δηλωθέντες Λογαριασμούς Αξιογράφων Μερίδων τους στο Σύστημα Άυλων Τίτλων αναμένεται την 19.10.2026 και σε κάθε περίπτωση πριν από την έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens.

Οι επενδυτές θα μπορούν να ενημερώνονται για τον αριθμό μετοχών που τους κατανεμήθηκαν μέσω των Συμμετεχόντων του Σ.Α.Τ. μέσω των οποίων υπέβαλαν την αίτηση συμμετοχής τους.

8.4 Καθορισμός της Τιμής

8.4.1 Τιμή Διάθεσης και Τυχόν Επιβαρύνσεις Επενδυτών

Η Τιμή Διάθεσης θα καθοριστεί εντός του εύρους Τιμής Διάθεσης, μέσω Η.ΒΙ.Π.

Η Εκδότρια δεν χρεώνει έξοδα της Δημόσιας Προσφοράς στους επενδυτές.

8.4.2 Προσδιορισμός της Τιμής Διάθεσης της Δημόσιας Προσφοράς

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, σε συνεργασία με την Εκδότρια, όρισαν ως Ανώτατη Τιμή Διάθεσης το ποσό των €7,84 για εκάστη και εγκρίθηκε από ειδικώς προς τούτο συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας (Pricing Committee) την 06.10.2026.

Το Εύρος Τιμής Διάθεσης θα καθοριστεί από την Εταιρεία σε συνεργασία με τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, και θα δημοσιευθεί σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του Κανονισμού ΕΔ το αργότερο την προτεραία της έναρξης της περιόδου της Δημόσιας Προσφοράς, ώστε να γνωστοποιηθεί στο επενδυτικό κοινό. Στην ανωτέρω ανακοίνωση θα περιλαμβάνεται και το συνολικό ποσό στο οποίο δύναται να ανέλθει η Δημόσια Προσφορά.

Σημειώνεται ότι για τον προσδιορισμό του Εύρους Τιμής Διάθεσης θα ακολουθηθεί η διαδικασία του pre-marketing, ήτοι συνεκτίμηση τόσο των συνθηκών των κεφαλαιαγορών στην Ελλάδα και διεθνώς όσο και της οικονομικής θέσης και των προοπτικών του Ομίλου.

Η Τιμή Διάθεσης θα καθοριστεί εντός του Εύρους Τιμής Διάθεσης, μέσω Η.ΒΙ.Π. Η Τιμή Διάθεσης θα είναι κοινή για όλους τους επενδυτές, Ειδικούς Επενδυτές και Ιδιώτες Επενδυτές, που θα συμμετάσχουν στη διάθεση Μετοχών με Δημόσια Προσφορά. Η Τιμή Διάθεσης θα καθορισθεί με βάση τις προσφορές που θα υποβάλλουν οι Ειδικοί Επενδυτές στο Βιβλίο Προσφορών το οποίο θα τηρηθεί από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους και θα διενεργηθεί μέσω της διαδικασίας Η.ΒΙ.Π. (διαδικασία «Book Building»). Η εν λόγω διαδικασία υποβολής προσφορών θα ακολουθηθεί για το μέρος της Δημόσιας Προσφοράς που αφορά τους Ειδικούς Επενδυτές και θα πραγματοποιηθεί ταυτόχρονα με τις εγγραφές των Ιδιωτών Επενδυτών.

8.4.3 Διαδικασία Ανακοίνωσης της Τιμής Διάθεσης της Δημόσιας Προσφοράς

Η Τιμή Διάθεσης θα γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και θα δημοσιευθεί, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία, το αργότερο την επόμενη Εργάσιμη Ημέρα μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς. Ταυτόχρονα με τον καθορισμό της Τιμής Διάθεσης, θα αποφασιστεί και η οριστική κατανομή των Νέων Μετοχών. Σε κάθε περίπτωση, η Τιμή Διάθεσης θα καθορισθεί εντός του ανακοινωθέντος δεσμευτικού Εύρους Τιμής Διάθεσης.

8.5 Τοποθέτηση και Αναδοχή

Σύμβουλοι Έκδοσης της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX, και η Τράπεζα Eurobank. Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX, η Τράπεζα Eurobank και η Εθνική Τράπεζα.

Κύριοι Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι από κοινού η CrediaBank και η Optima bank και Ανάδοχοι της Δημόσιας Προσφοράς είναι η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ και η Ambrosia Capital Hellas.

Η Εταιρεία, σύμφωνα με τη Σύμβασης Αναδοχής, θα καταβάλλει αμοιβή αναδοχής σε έκαστο των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, Κυρίων Αναδόχων και Αναδόχων, η οποία θα υπολογιστεί επί του συνόλου των Μετοχών που

θα διαθέσει, καθώς και επί του αντιτίμου των Μετοχών που κατανεμήθηκε στους επενδυτές που προσέλκυσαν. Η εν λόγω αμοιβή αφορά συνολικό ποσό προμήθειας αναδοχής και τοποθέτησης.

Οι Σύμβουλοι Έκδοσης έχουν αναλάβει την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών στην Εταιρεία ως προς την εν γένει διαδικασία και διαχείριση της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής των Νέων Μετοχών. Οι Σύμβουλοι Έκδοσης δεν αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη για την ενδεχόμενη μη εισαγωγή των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, είτε ο λόγος αφορά την Εταιρεία είτε όχι.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι έχουν αναλάβει τη διάθεση των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά χωρίς δέσμευση ανάληψης των αδιάθετων Μετοχών. Όλα τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία αναδοχής ρυθμίζονται οριστικά στη Σύμβαση Αναδοχής.

Οι συνολικές δαπάνες για την παροχή των ως άνω υπηρεσιών αναδοχής και Συμβούλου έχουν συνυπολογισθεί στις συνολικές δαπάνες της Αύξησης και θα καλυφθούν εξ ολοκλήρου από τα έσοδα της Αύξησης.

Στοιχεία Σύμβασης Τοποθέτησης

Σε περίπτωση που δεν αναληφθεί πλήρως το σύνολο των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά από το επενδυτικό κοινό, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν υποχρεούνται να αγοράσουν τις αδιάθετες Μετοχές. Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι έχουν αναλάβει μόνο τη διάθεση των Μετοχών στο επενδυτικό κοινό.

Οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη για την ικανοποίηση των όρων περί διασποράς των Μετοχών που έχουν επιβληθεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, ούτε προς τις συνέπειες από τυχόν μη ικανοποίηση των όρων αυτών.

Σημειώνεται ότι, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι δεν αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη για την ενδεχόμενη μη εισαγωγή των Μετοχών της Εταιρείας στην Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens είτε ο λόγος αφορά την Εταιρεία είτε όχι.

Σε περίπτωση που βάσει των οριστικών στοιχείων κατανομής δεν ικανοποιείται το κριτήριο της επαρκούς διασποράς, μετά την έκδοση οριστικής αρνητικής απόφασης περί της εισαγωγής από την Euronext Athens, θα αποδοθούν τα κεφάλαια πίσω στους επενδυτές άτοκα το αργότερο εντός δύο (2) Εργάσιμων Ημερών από τη λήξη της Δημόσιας Προσφοράς και αυτοί δεν θα λάβουν Νέες Μετοχές της Εταιρείας.

Επιπρόσθετα, οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, οι Κύριοι Ανάδοχοι και οι Ανάδοχοι διατηρούν το δικαίωμα καταγγελίας της Σύμβασης Αναδοχής και διακοπής της Δημόσιας Προσφοράς οποτεδήποτε με άμεση ισχύ από την ημερομηνία κοινοποίησης της καταγγελίας και αζημίως (για τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, τους Κυρίους Αναδόχους και τους Αναδόχους) για οποιονδήποτε από τους κατωτέρω λόγους:

- σε περίπτωση που η Εταιρεία τεθεί υπό εκκαθάριση, πτωχεύσει ή παύσει τις πληρωμές της ή τεθεί υπό καθεστώς αναγκαστικής διαχείρισης ή καταθέσει αίτηση για την υπαγωγή της σε διαδικασία εξυγίανσης ή σε οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο καθεστώς με ισοδύναμα ή παρόμοια έννομα αποτελέσματα,
- εάν συμβεί γεγονός ανωτέρας βίας (όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά κήρυξη πολέμου, εκδήλωση τρομοκρατικής ενέργειας, πανδημία ή κατάσταση ανάγκης στην ελληνική επικράτεια ή στο εξωτερικό),
- σε περίπτωση που διακοπούν οι συναλλαγές γενικά στη Euronext Athens ή στις διεθνείς κεφαλαιαγορές,
- σε περίπτωση που συμβούν γεγονότα που αλλοιώνουν ουσιωδώς την οικονομική και νομική κατάσταση της Εταιρείας, όπως παρουσιάζεται στο Ενημερωτικό Δελτίο ή/και το τυχόν Συμπλήρωμα, ή θέτουν σε αμφισβήτηση την οικονομική και νομική κατάσταση της Εταιρείας ή γενικότερα στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό συμβούν γεγονότα οικονομικής ή άλλης φύσεως, τα οποία μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά τη φήμη της Εταιρείας ή/και την επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς, όπως,

ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, δυσμενείς οικονομικές, πολιτικές ή άλλες εξελίξεις στην Ελλάδα ή το εξωτερικό ή στις διεθνείς κεφαλαιαγορές ή αλλαγές ή ενδείξεις για επικείμενη μεταβολή των ελληνικών ή διεθνών πολιτικών ή οικονομικών συνθηκών, απεργία ή στάση εργασίας τραπεζών στην Ελλάδα, ή δυσμενείς μεταβολές που αφορούν την Εταιρεία, και ιδίως την οικονομική και νομική κατάσταση αυτής, ή τους Μετόχους ή τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής ή/και το τυχόν Συμπλήρωμα, ή άλλης φύσης γεγονότα που μπορούν, κατά την εύλογη κρίση των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, των Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων να επηρεάσουν ουσιωδώς αρνητικά την επιτυχία της Δημόσιας Προσφοράς ή/και τη διαπραγμάτευση των Μετοχών κατά την έναρξή της,

- σε περίπτωση που η Εταιρεία παραβεί οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις της από τη Σύμβαση Αναδοχής, οι οποίες συμφωνήθηκαν στο σύνολο τους ως ουσιώδεις ή ενεργήσουν αντίθετα προς οποιαδήποτε διαβεβαίωση που έχει παράσχει στο Ενημερωτικό Δελτίο ή σε περίπτωση που οποιαδήποτε δήλωσή της στη Σύμβαση Αναδοχής αποδειχθεί ανακριβής ή παραπλανητική ή αναληθής ή δεν εκπληρωθούν στο ακέραιο, οι οποίες υποχρεώσεις, δεσμεύσεις, εγγυήσεις και δηλώσεις, οι οποίες αποτελούν στο σύνολο τους ουσιώδεις όρους της Σύμβασης Αναδοχής ή του Ενημερωτικού Δελτίου,
- σε περίπτωση που δεν εγκριθεί η Εισαγωγή ή ματαιωθεί η Δημόσια Προσφορά για οποιονδήποτε λόγο,
- σε περίπτωση που μετά τη δημοσίευση τυχόν Συμπληρώματος του Ενημερωτικού Δελτίου ασκηθεί το δικαίωμα υπαναχώρησης από τέτοιον αριθμό επενδυτών και για τόσο αριθμό Νέων Μετοχών, ώστε κατά την κρίση των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων να ενδέχεται να μη διασφαλίζεται η αποτελεσματική διαπραγμάτευση των Μετοχών της Εταιρείας στη Euronext Athens ή και να προκαλούνται ανυπέρβλητα προσκόμματα στη διαδικασία Εισαγωγής.

8.6 Εισαγωγή στη Euronext Athens

8.6.1 Αίτηση Εισαγωγής προς Διαπραγμάτευση

Η Επιτροπή Εισαγωγών και Λειτουργίας Αγορών της Euronext Athens κατά τη συνεδρίαση της 07.10.2026 διαπίστωσε την κατ' αρχήν συνδρομή των προϋποθέσεων εισαγωγής στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 4 του Ν. 3371/2005 των Μετοχών, υπό την αίρεση επίτευξης επαρκούς διασποράς των μετοχών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, όπως ισχύει. Η Εταιρεία κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δεν διαθέτει επαρκή διασπορά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού Euronext Athens.

Η έγκριση της εισαγωγής των μετοχών της Εταιρείας από τη Euronext Athens θα λάβει χώρα μετά την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου Εισαγωγής της Εταιρείας από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και μετά την ολοκλήρωση της Δημόσιας Προσφοράς, εφόσον επιτευχθεί η διασπορά των Μετοχών της Εταιρείας σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens.

Η έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens αναμένεται την 20.10.2026 (βλ. ενότητα 8.1.10 «Αναμενόμενο Χρονοδιάγραμμα» του Ενημερωτικού Δελτίου).

8.6.2 Άλλες Αγορές Διαπραγμάτευσης

Οι εν λόγω μετοχές δεν αποτελούν ή δεν θα αποτελέσουν αντικείμενο αίτησης εισαγωγής σε διαπραγμάτευση, σε ρυθμιζόμενη αγορά ή σε άλλες ισοδύναμες αγορές εκτός της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens.

8.6.3 Ρευστότητα και Διαμεσολάβηση στη Δευτερογενή Αγορά

Έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία δεν έχει συνάψει συμβάσεις ειδικής διαπραγμάτευσης της Μετοχής της.

8.6.4 Πράξεις Σταθεροποίησης

Δεν προβλέπεται στο πλαίσιο της Δημόσιας Προσφοράς η διενέργεια πράξεων σταθεροποίησης της τιμής των Μετοχών από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους.

8.6.5 Κατανομή Πρόσθετων Κινητών Αξιών και Κάλυψη από τους Αναδόχους

Δεν προβλέπονται η κατανομή πρόσθετων Μετοχών στους εγγραφόμενους επενδυτές σε περίπτωση υπερκάλυψης της Δημόσιας Προσφοράς (over-allotment) ή δικαίωμα κάλυψης από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους (green shoe option).

8.7 Μείωση της Συμμετοχής των Μετόχων

Η Αύξηση πραγματοποιείται με έκδοση νέων μετοχών από το εγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας και, ως εκ τούτου, ενδέχεται να προκαλέσει αραίωση (dilution) της συμμετοχής των υφιστάμενων Μετόχων στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση της Εταιρείας, σύμφωνα με το μετοχολόγιο κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, καθώς και μετά την ολοκλήρωση της Αύξησης, με τις εξής παραδοχές: (α) η Εταιρεία θα αντλήσει €250,0 εκατ. μέσω της Αύξησης, (β) η Τιμή Διάθεσης θα ισούται με την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, (γ) θα εκδοθούν 31.887.755 Νέες Μετοχές στο Αύξησης, (δ) οι Επενδυτές Cornerstone θα αποκτήσουν το σύνολο των μετοχών δυνάμει των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone, (ε) ο Κύριος Μέτοχος δεν θα εγγραφεί για Νέες Μετοχές και (στ) ουδείς εκ των νέων Μετόχων (συμπεριλαμβανομένων έκαστων των Επενδυτών Cornerstone) θα αποκτήσει ποσοστό μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

	Μετοχολόγιο κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου		**Μετά την Αύξηση**	
Μέτοχος	**Αριθμός Μετοχών**	**Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο (%)**	**Αριθμός Μετοχών**	**Συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο (%)**
CMTC*	100.000.000	100%	100.000.000	75,82%
Επενδυτές Cornerstone**	-	-	8.928.570	6,77%
Λοιποί Μέτοχοι <5%	-	-	22.959.185	17,41%
Σύνολο	100.000.000	**100,00%**	131.887.755	**100,00%**

**Η Capital Maritime & Trading Corp. είναι άμεσος Μέτοχος της Εταιρείας και ελέγχεται από τον κ. Ευάγγελο Μαρινάκη του Μιλτιάδη.*
***Οι Επενδυτές Cornerstone δεν είναι συνδεδεμένα μέρη της Εταιρείας και των Θυγατρικών.*
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από την Εταιρεία, μη ελεγμένα από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή.

Η Εταιρεία κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δεν διαθέτει επαρκή διασπορά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens.

Σημειώνεται ότι η διασπορά των Μετοχών της Εταιρείας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περ. 1(β) και 2(α) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, όπως ισχύει, υπολογίζεται ότι θα ανέρχεται μετά την Αύξηση σε είκοσι τέσσερα και δεκαοκτώ τοις εκατό (24,18%). Η διασπορά μετά την Αύξηση έχει υπολογιστεί υπό τις παραδοχές ότι (i) η Αύξηση θα καλυφθεί πλήρως και αποκλειστικά από νέους Μετόχους, (ii) τα πρόσωπα που δεν προσμετρώνται για την εκτίμηση της επάρκειας της διασποράς, σύμφωνα με την περ. (3) της παραγράφου 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, δεν εγγράφονται για Νέες Μετοχές, και (iii) κανένας εκ των νέων Μετόχων δεν θα αποκτήσει ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

Σημειώνεται ότι τα παραπάνω σενάρια είναι υποθετικά και βασίζονται σε παραδοχές που ενδεχομένως να μην επαληθευτούν. Ένα (1) δικαίωμα ψήφου αντιστοιχεί σε μία (1) Μετοχή της Εταιρείας.

9 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

9.1 Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη

Η Εταιρεία έχει υιοθετήσει σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης σύμφωνα με όλες τις προβλεπόμενες από τη νομοθεσία διατάξεις της εταιρικής διακυβέρνησης της χώρας καταγωγής της, όπως ισχύουν.

Σύμφωνα με το BCA, το Καταστατικό και τους Κανονισμούς (Bylaws), όργανα της Εταιρείας είναι η ετήσια (annual) και ειδική (special) συνέλευση των μετόχων (meeting of shareholders), το διοικητικό συμβούλιο (board of directors) και τα στελέχη (officers). Τα στελέχη ορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο ή όπως προβλέπεται στο Καταστατικό ή στους Κανονισμούς. Σύμφωνα με δήλωση της Εταιρείας, τα Διοικητικά, Διαχειριστικά και Εποπτικά Όργανα της Εταιρείας, είναι τα μέλη του Διοικητικού της Συμβουλίου, τα μέλη της Επιτροπής Ελέγχου και τα μέλη της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, ενώ Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη (μη μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου) είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος (Chief Executive Officer) κ. Johannes Kock και ο Οικονομικός Διευθυντής (Chief Financial Officer) κ. Γεώργιος Κέρος.

Η Εταιρεία διαθέτει Επιτροπή Ελέγχου (Audit Committee), Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών (Nomination and Remuneration Committee), και Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων (Conflicts Committee), οι οποίες αποτελούν Επιτροπές του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας.

Επίσης, στην Εταιρεία υφίσταται Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, η οποία είναι στελεχωμένη από τον Εσωτερικό Ελεγκτή, ο οποίος απασχολείται αποκλειστικά με θέματα εσωτερικού ελέγχου, είναι προσωπικά και λειτουργικά ανεξάρτητος και αντικειμενικός κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαθέτει τις κατάλληλες γνώσεις και σχετική επαγγελματική εμπειρία.

Σημειώνεται ότι το Καταστατικό και οι Κανονισμοί (Bylaws) είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις του BCA και ισχύουν δυνάμει της από 16.07.2026 κοινής ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων της Εταιρείας (ως προς το Καταστατικό) και της από 01.10.2026 ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας (ως προς τους Κανονισμούς).

Το Καταστατικό και οι Κανονισμοί (Bylaws) είναι αναρτημένοι στον ιστότοπο της Εταιρείας https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Περίληψη του Κανονισμού Λειτουργίας της Εταιρείας είναι αναρτημένη στην ιστοσελίδα της Εταιρείας (https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Η Εκδότρια έχει υιοθετήσει μια σειρά βασικών εγγράφων περί εταιρικής διακυβέρνησης τα οποία περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- τον Κανονισμό της Επιτροπής Ελέγχου,
- τον Κανονισμό της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών,
- τον Κανονισμό της Επιτροπής Συγκρούσεων Συμφερόντων,
- την Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ., και
- την Πολιτική Αποδοχών.

Τα ως άνω έγγραφα και άλλες σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την εταιρική διακυβέρνηση της Εκδότριας δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο, ασκεί τις αρμοδιότητές του σύμφωνα με το BCA, το Καταστατικό και τους Κανονισμούς (Bylaws) της Εταιρείας. Σύμφωνα με το BCA, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου υποχρεούνται να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους (i) με καλή πίστη, και (ii) με τον βαθμό επιμέλειας, φροντίδας και δεξιότητας που θα ασκούσε,

υπό παρόμοιες συνθήκες και σε αντίστοιχη θέση, ένα πρόσωπο που ενεργεί με τη συνήθη σύνεση και επιμέλεια.

Σύμφωνα με το Καταστατικό και τους Κανονισμούς (Bylaws) της Εταιρείας, αυτή διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούμενο από τουλάχιστον πέντε (5) μέλη. Σύμφωνα με το άρθρο V, παρ. 5.4. του Καταστατικού, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Συνέλευση των Μετόχων και η θητεία τους διαρκεί έως την επόμενη Ετήσια Συνέλευση μετά την εκλογή τους και, σε κάθε περίπτωση, έως την εκλογή και ανάληψη καθηκόντων από τους διαδόχους τους, εκτός εάν η θητεία τους λήξει νωρίτερα λόγω θανάτου, παραίτησης, έκπτωσης ή ανάκλησης. Η ως άνω θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τελεί υπό τη επιφύλαξη τυχόν δικαιωμάτων Μετόχων που απορρέουν από κατηγορία ή σειρά προνομιούχων μετοχών σχετικά με την εκλογή ή ανάκληση μελών Δ.Σ.

Ειδικότερα, το υφιστάμενο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αποτελείται από πέντε (5) μέλη και τα μέλη του έχουν εκλεγεί με απόφαση των Μετόχων την 14.07.2026 και την 01.10.2026. Ειδικότερα, η απόφαση των Μετόχων την 14.07.2026 εξέλεξε τον κ. Γεράσιμο Καλογηράτο και την κα. Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ενώ την 01.10.2026 αυξήθηκαν τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας ορίζοντας τους κ.κ. Γεώργιο Καμπάνη, Stefanie Kyles και Ingmar Loges από τα μέλη του ως ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη που πληρούν τις προϋποθέσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στην Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. της Εταιρείας. Από τα πέντε (5) μέλη του Δ.Σ., ένα (1) είναι εκτελεστικό και τέσσερα (4) μη εκτελεστικά, τρία (3) εκ των οποίων είναι ανεξάρτητα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. της Εταιρείας. Στο Δ.Σ. της Εταιρείας μετέχουν δύο (2) μέλη του υποεκπροσωπούμενου φύλου, ήτοι ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) του συνόλου των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. Τα ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη πληρούν τις προϋποθέσεις ανεξαρτησίας που προβλέπονται στην Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. της Εταιρείας.

Ως εκ τούτου, η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου εναρμονίζεται με τις απαιτήσεις της ως άνω Πολιτικής Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ., καθώς και με το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη σύνθεση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου, ήτοι τις διατάξεις του BCA, όπως ισχύει.

Με την επιφύλαξη ορισμένων αποφάσεων που από τον νόμο ή το Καταστατικό μπορούν να ληφθούν μόνο από τη Συνέλευση των Μετόχων, όλες οι άλλες εταιρικές αποφάσεις μπορούν να ληφθούν από το Δ.Σ. Το Δ.Σ. μπορεί να αναθέσει ορισμένες από τις αρμοδιότητές του σε ένα ή περισσότερα μέλη του Δ.Σ., σε στελέχη της Εταιρείας ή σε τρίτα μέρη. Η σύνθεσή του Δ.Σ. έχει ως εξής**:**

Ονοματεπώνυμο	**Θέση στο Δ.Σ./Ιδιότητα Μέλους**
Γεράσιμος Καλογηράτος του Γεωργίου	Πρόεδρος Δ.Σ., Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου	Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου	Αντιπρόεδρος Δ.Σ., Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Stefanie Kyles του Γεωργίου	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
Ingmar Loges του Enno Fritz	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Πηγή: Στοιχεία της Εκδότριας.

Σημείωση: Η διεύθυνση επικοινωνίας όλων των Μελών Δ.Σ. είναι η διεύθυνση επικοινωνίας της Εταιρείας.

Η θητεία των υφιστάμενων μελών του Δ.Σ. είναι έως την επόμενη Ετήσια Συνέλευση και, σε κάθε περίπτωση, έως την εκλογή και ανάληψη καθηκόντων από τους διαδόχους τους, εκτός εάν η θητεία τους λήξει νωρίτερα λόγω θανάτου, παραίτησης, έκπτωσης ή ανάκλησης. Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, η Εταιρεία δεν έχει εκδώσει προνομιούχες μετοχές.

Επιτροπές της Εκδότριας

Στην Εταιρεία έχουν συσταθεί και λειτουργούν οι εξής επιτροπές: Επιτροπή Ελέγχου, Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, και Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων όπως αναλύεται στην παρούσα ενότητα.

Α) Επιτροπή Ελέγχου

Η Εταιρεία διαθέτει Επιτροπή Ελέγχου. Η Επιτροπή Ελέγχου της Εταιρείας είναι επιτροπή του Διοικητικού

Συμβουλίου.

Η Επιτροπή Ελέγχου αποτελείται από τουλάχιστον τρία (3) μέλη, η θητεία των οποίων συμπίπτει με τη θητεία τους ως μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, ήτοι έως την επόμενη της εκλογής τους Ετήσια Συνέλευση και, σε κάθε περίπτωση, έως την εκλογή και ανάληψη καθηκόντων από τους διαδόχους τους, εκτός εάν η θητεία τους λήξει νωρίτερα λόγω θανάτου, παραίτησης, έκπτωσης ή ανάκλησης. Η πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής Ελέγχου είναι ανεξάρτητα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εκ των οποίων ένα μέλος έχει επαρκή γνώση και εμπειρία σε θέματα ελεγκτικής ή λογιστικής.

Η υφιστάμενη Επιτροπή Ελέγχου, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, απαρτίζεται από τα ακόλουθα μέλη, τα οποία εξελέγησαν δυνάμει της από 01.10.2026 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας:

Ονοματεπώνυμο	**Ιδιότητα**	**Θέση στο Δ.Σ./Εταιρεία**
Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου	Πρόεδρος	Αντιπρόεδρος Δ.Σ. και Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.
Stefanie Kyles του Γεωργίου	Μέλος	Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ.
Ingmar Loges του Enno Fritz	Μέλος	Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ.

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας.

Σημείωση: Σχετικά με τις διευθύνσεις επικοινωνίας των μελών βλ. Ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη - Διοικητικό Συμβούλιο της Εκδότριας» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Τα βιογραφικά σημειώματα των μελών της εν λόγω επιτροπής παρατίθενται στην ενότητα 9.1.2 «Βιογραφικά και Επαγγελματική Εμπειρία / Δηλώσεις Καταλληλότητας» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Αναφορικά με την υφιστάμενη σύνθεση της Επιτροπής Ελέγχου της Εταιρείας σημειώνονται τα κατωτέρω, όπως προκύπτει και από τα βιογραφικά σημειώματα των μελών της εν λόγω επιτροπής:

- όλα τα μέλη της Επιτροπής Ελέγχου διαθέτουν επαρκή γνώση στον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται η Εταιρεία προκειμένου η Επιτροπή Ελέγχου να είναι σε θέση να υλοποιεί τις αρμοδιότητες και τις υποχρεώσεις της,
- είναι στο σύνολό τους ανεξάρτητα από την Εταιρεία καθώς πληρούν τα κριτήρια ανεξαρτησίας που προβλέπονται στην Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. και
- ένα από τα μέλη της Επιτροπής Ελέγχου και συγκεκριμένα ο κ. Καμπάνης, διαθέτει επαρκή γνώση και εμπειρία στην ελεγκτική και λογιστική, όπως αποδεικνύεται και από το βιογραφικό του. Ο κ. Καμπάνης θα παρίσταται υποχρεωτικώς στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Ελέγχου με θέμα την επισκόπηση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων.

Με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου εγκρίθηκε ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου, στον οποίο ορίζονται μεταξύ άλλων ο ρόλος και οι κανόνες εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου. Ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου έχει αναρτηθεί στο διαδικτυακό τόπο της Εταιρείας https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Η Επιτροπή Ελέγχου έχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

(α) ενημερώνει το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας για το αποτέλεσμα του υποχρεωτικού ελέγχου, καθώς και για τον ρόλο της Επιτροπής Ελέγχου στη διαδικασία αυτή,

(β) παρακολουθεί τη διαδικασία χρηματοοικονομικής πληροφόρησης και υποβάλλει συστάσεις ή προτάσεις για τη διασφάλιση της ακεραιότητάς τους,

(γ) παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των συστημάτων εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων της Εταιρείας και, κατά περίπτωση, του τμήματος εσωτερικού ελέγχου της, όσον αφορά τη χρηματοοικονομική πληροφόρηση χωρίς να παραβιάζει την ανεξαρτησία της Επιτροπής Ελέγχου,

(δ) παρακολουθεί τον υποχρεωτικό έλεγχο των ετήσιων ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων και την επισκόπηση των εξαμηνιαίων ενοποιημένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε πορίσματα και συμπεράσματα της αρμόδιας εποπτικής αρχής των ελεγκτών,

(ε) επισκοπεί και παρακολουθεί την ανεξαρτησία των ορκωτών ελεγκτών λογιστών ή των ελεγκτικών εταιρειών, και ιδιαιτέρως την καταλληλότητα της παροχής μη ελεγκτικών υπηρεσιών στην Εταιρεία σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και

(στ) είναι υπεύθυνη για τη διαδικασία επιλογής ορκωτού ελεγκτή λογιστή ή ελεγκτικής εταιρείας και προτείνει τον ορισμό τους.

Β) Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών

Η Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών αποτελείται από τουλάχιστον τρία (3) μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εκ των οποίων τουλάχιστον δύο (2), συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου, είναι ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Η Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών της Εταιρείας είναι επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου.

Τα μέλη ορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, συστάθηκε Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, και ορίστηκαν τα μέλη της.

Η υφιστάμενη Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, απαρτίζεται από τα ακόλουθα μέλη, τα οποία εξελέγησαν δυνάμει της από 01.10.2026 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας:

Ονοματεπώνυμο	Ιδιότητα	Θέση στο Δ.Σ./Εταιρεία
Stefanie Kyles του Γεωργίου	Πρόεδρος	Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ.
Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου	Μέλος	Αντιπρόεδρος Δ.Σ. και Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.
Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου	Μέλος	Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.

Πηγή: Στοιχεία της Εκδότριας.
Σημείωση: Σχετικά με τις διευθύνσεις επικοινωνίας των μελών βλ. ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη - Διοικητικό Συμβούλιο της Εκδότριας» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Τα βιογραφικά σημειώματα των μελών της εν λόγω επιτροπής παρατίθενται στην ενότητα 9.1.2 «Βιογραφικά και Επαγγελματική Εμπειρία / Δηλώσεις Καταλληλότητας» του Ενημερωτικού Δελτίου. Δύο εκ των τριών μελών της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών είναι ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη Δ.Σ.

Η θητεία των μελών της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών συμπίπτει με τη θητεία τους ως μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

Με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, εγκρίθηκε ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, στον οποίο ορίζονται, μεταξύ άλλων, η σύσταση, δομή και στελέχωση, οι αρμοδιότητες και οι κανόνες εσωτερικής λειτουργίας της εν λόγω επιτροπής.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, ο οποίος είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα της Εταιρείας (https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance), βασικές αρμοδιότητες – υποχρεώσεις της Επιτροπής Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών, μεταξύ άλλων, είναι οι ακόλουθες:

(α) Προτάσεις για την ανάδειξη των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου: Η Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών (i) καταρτίζει και υποβάλλει προς έγκριση στο Διοικητικό Συμβούλιο την Πολιτική Καταλληλότητας της Εταιρείας, (ii) επανεξετάζει περιοδικά την επάρκεια της Πολιτικής Καταλληλότητας και προτείνει τροποποιήσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο, εφόσον απαιτείται, (iii) εντοπίζει και προτείνει στο Διοικητικό Συμβούλιο πρόσωπα κατάλληλα για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με την Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. της Εταιρείας, (iv) αξιολογεί περιοδικά το Διοικητικό Συμβούλιο και τα μέλη του

σύμφωνα με την Πολιτική Καταλληλότητας Μελών Δ.Σ. και (v) εντοπίζει τυχόν ζητήματα που σχετίζονται με τον σχεδιασμό διαδοχής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

(β) Αποδοχές: Η Επιτροπή Υποψηφιοτήτων και Αποδοχών έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: (i) καταρτίζει και υποβάλλει στο Διοικητικό Συμβούλιο την Πολιτική Αποδοχών της Εταιρείας για τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, (ii) εξετάζει και υποβάλλει συστάσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο αναφορικά με το συνολικό ετήσιο ποσό των σταθερών αποδοχών και τυχόν μεταβλητών αποδοχών (περιλαμβανομένης της συμμετοχής σε προγράμματα διάθεσης δικαιωμάτων προαίρεσης αγοράς μετοχών (stock options) ή σε προγράμματα παροχής κινήτρων μέσω μετοχών (stock incentive plans) που καταβάλλονται στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και (iii) εξετάζει τις πληροφορίες σχετικά με τις ετήσιες συνολικές αποδοχές των προσώπων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Πολιτικής Αποδοχών της Εταιρείας, οι οποίες περιλαμβάνονται στην ετήσια οικονομική έκθεση της Εταιρείας.

Γ) Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων

Η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων του Διοικητικού Συμβουλίου της Εκδότριας είναι επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου και αποτελείται από τρία (3) τουλάχιστον μέλη, τα οποία είναι στο σύνολό τους ανεξάρτητα μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και διορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εκδότριας.

Η υφιστάμενη Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, απαρτίζεται από τα ακόλουθα μέλη:

Ονοματεπώνυμο	Ιδιότητα	Θέση στο Δ.Σ./Εταιρεία
Ingmar Loges του Enno Fritz	Πρόεδρος	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.
Γεώργιος Καμπάνης του Δημητρίου	Μέλος	Αντιπρόεδρος Δ.Σ. και Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.
Stefanie Kyles του Γεωργίου	Μέλος	Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος του Δ.Σ.

Πηγή: Στοιχεία της Εκδότριας.
Σημείωση: Σχετικά με τις διευθύνσεις επικοινωνίας των μελών βλ. ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη - Διοικητικό Συμβούλιο της Εκδότριας» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Η θητεία των μελών της Επιτροπής συμπίπτει με την θητεία τους ως μελών του Δ.Σ.Η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων έχει αρμοδιότητα για την αξιολόγηση συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη και τη διατύπωση εισηγήσεων προς το Διοικητικό Συμβούλιο σχετικά με την έγκρισή τους. Η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων διαθέτει τους πόρους, τη χρηματοδότηση και την εξουσία που ενδείκνυνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της, συμπεριλαμβανομένης της εξουσίας να επιλέγει, να προσλαμβάνει, να παύει και να εγκρίνει εύλογες αμοιβές και λοιπούς όρους πρόσληψης οποιωνδήποτε συμβούλων, εξωτερικών νομικών συμβούλων ή άλλων συμβούλων της Επιτροπής Συγκρούσεων Συμφερόντων, όπως αυτή κρίνει σκόπιμο, χωρίς να απαιτείται η έγκριση του Διοικητικού Συμβουλίου ή της διοίκησης. Η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων ενεργεί βάσει επαρκούς ενημέρωσης, με καλή πίστη και με την ειλικρινή πεποίθηση ότι κάθε εισήγηση της Επιτροπής Συγκρούσεων Συμφερόντων είναι προς το συμφέρον της Εκδότριας και των Μετόχων. Κατά την κρίση της Επιτροπής Συγκρούσεων Συμφερόντων σχετικά με το τι είναι δίκαιο για την Εκδότρια και τους Μετόχους και σε σχέση με την επίλυση οποιασδήποτε σύγκρουσης συμφερόντων, η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων εξουσιοδοτείται να λαμβάνει υπόψη: (α) τα σχετικά συμφέροντα κάθε μέρους που εμπλέκεται στη σύγκρουση, σύμβαση, συμφωνία, ρύθμιση ή συναλλαγή, καθώς και τα οφέλη και βάρη που σχετίζονται με αυτά τα συμφέροντα, (β) τυχόν συνήθεις ή αποδεκτές πρακτικές του κλάδου και τυχόν συνήθεις ή ιστορικές συναλλαγές με συγκεκριμένο πρόσωπο, (γ) οποιεσδήποτε εφαρμοστέες γενικώς αποδεκτές λογιστικές πρακτικές ή αρχές, και (δ) οποιουσδήποτε πρόσθετους παράγοντες η Επιτροπή Συγκρούσεων Συμφερόντων κρίνει, κατά την απόλυτη κρίση της, ότι είναι σχετικοί, εύλογοι ή κατάλληλοι κατά περίπτωση.

Δ) Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου

Η Εταιρεία διαθέτει Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου.

Η Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου της Εταιρείας διαθέτει Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος εγκρίθηκε με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Στον Κανονισμό Λειτουργίας της Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η διάρθρωση και η αποστολή της μονάδας και οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντά της. Στη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου της Εταιρείας απασχολείται ένα (1) άτομο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο, στη συνεδρίασή του στις 01.10.2026, όρισε ως επικεφαλής της μονάδας την κα. Άννα Παπαντωνοπούλου, η οποία απασχολείται αποκλειστικά με θέματα εσωτερικού ελέγχου, από την 01.10.2026. Η επικεφαλής της Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου είναι προσωπικά και λειτουργικά ανεξάρτητη και επιδεικνύει αντικειμενικότητα κατά την άσκηση των καθηκόντων της. Επιπλέον, διαθέτει τις κατάλληλες γνώσεις και σχετική επαγγελματική εμπειρία και δεν έχει στενούς δεσμούς με οποιοδήποτε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, ή αποτελεί μέλος με δικαίωμα ψήφου σε επιτροπές διαρκούς χαρακτήρα. Η διεύθυνση επικοινωνίας της είναι η διεύθυνση επικοινωνίας της Εταιρείας.

Για την άσκηση του έργου της Μονάδας Εσωτερικού Ελέγχου, η επικεφαλής της έχει πρόσβαση σε οποιαδήποτε οργανωτική μονάδα της Εταιρείας και λαμβάνει γνώση οποιουδήποτε στοιχείου απαιτείται για την άσκηση των καθηκόντων της.

Η κα. Παπαντωνοπούλου διαθέτει περισσότερα από δεκατέσσερα (14) έτη επαγγελματικής εμπειρίας στον τομέα του εσωτερικού ελέγχου, των χρηματοοικονομικών αναφορών, του εξωτερικού ελέγχου και της κανονιστικής συμμόρφωσης, με κύρια εξειδίκευση στον ναυτιλιακό κλάδο. Εντάχθηκε στην Capital Product Partners L.P. (μετέπειτα Capital Clean Energy Carriers Corp.), ως Υπεύθυνη Οικονομικών Εκθέσεων, θέση στην οποία παρέμεινε έως τον Φεβρουάριο του 2024, ενώ από το Μάρτιο του 2024 έως τον Ιούνιο 2026 διετέλεσε εσωτερική ελέγκτρια της Capital Clean Energy Carriers Corp. Προηγουμένως, εργάστηκε στην Deloitte Certified Public Accountants S.A. ως Ελέγκτρια, με εξειδίκευση στον έλεγχο ναυτιλιακών εταιρειών σύμφωνα με τα US GAAP και IFRS. Η κα. Παπαντωνοπούλου είναι κάτοχος πτυχίου Διοίκησης Επιχειρήσεων και μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών (MSc) στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική από το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Είναι πιστοποιημένη λογίστρια ACCA, διαθέτει άδεια Λογιστή Α' Τάξης στην Ελλάδα και είναι μέλος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Ε) Μονάδα Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων

Η Εταιρεία διαθέτει Μονάδα Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων, η οποία έχει συσταθεί ως ενιαία μονάδα και αναφέρεται στον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας. Ως Επικεφαλής της Μονάδας έχει οριστεί η κα. Έλενα Κοκορέτση, ο ρόλος της οποίας αφορά πρωτίστως την κύρια ευθύνη της εποπτείας, συντονισμού, καθοδήγησης, παρακολούθησης και διασφάλισης της ορθής, έγκαιρης και αποτελεσματικής λειτουργίας της Μονάδας, σύμφωνα με την από 01.10.2026 απόφαση του Δ.Σ.

Η Μονάδα Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων έχει την ευθύνη της διαχείρισης των σχέσεων της Εταιρείας με τη Euronext Athens και την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, της άμεσης και ισότιμης πληροφόρησης των Μετόχων, της εξυπηρέτησής τους σε θέματα άσκησης των δικαιωμάτων τους με βάση το νόμο και το Καταστατικό της Εταιρείας, καθώς και της συμμόρφωσης της Εταιρείας με τις υποχρεώσεις δημοσιοποίησης προνομιακών πληροφοριών και συναλλαγών.

Η Μονάδα Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων έχει επίσης την ευθύνη να παρέχει σε ιδιώτες και θεσμικούς επενδυτές συστηματική πληροφόρηση για την πορεία της Εταιρείας, σε συνεργασία με τις άλλες διευθύνσεις και υπηρεσίες της Εταιρείας. Αναλυτικότερα, η ενημέρωση των επενδυτών γίνεται με: (α) την απάντηση σε ερωτήματα των επενδυτών σχετικά με τις εξελίξεις της Εταιρείας, και (β) τη διοργάνωση εταιρικών παρουσιάσεων.

Η Μονάδα Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων είναι, τέλος, επιφορτισμένη να προβαίνει στις απαραίτητες ανακοινώσεις που αφορούν ρυθμιζόμενες πληροφορίες, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Ν. 3556/2007, καθώς και εταιρικά γεγονότα, με σκοπό την ενημέρωση των Μετόχων ή δικαιούχων άλλων κινητών αξιών της Εταιρείας καθώς και τη δημοσιοποίηση προνομιακών πληροφοριών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα

στο άρθρο 17 του Κανονισμού (ΕΕ) 596/2014. Οι αρμοδιότητες της Μονάδας αναλύονται στην ενότητα 9.4 του Κανονισμού Λειτουργίας της Εταιρείας, περίληψη του οποίου αναρτάται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας: https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

9.1.1 Δηλώσεις Μελών Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών

Σχετικά με τα ονόματα και τις επαγγελματικές διευθύνσεις των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων, καθώς και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών της Εταιρείας βλ. ανωτέρω ενότητα 9.1 «Διοικητικά, Διαχειριστικά, Εποπτικά Όργανα και Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη». Τα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων, καθώς και τα Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας δηλώνουν τα εξής κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου:

- Εκτός από τις δραστηριότητές τους που συνδέονται με την ιδιότητά τους και τη θέση τους στην Εταιρεία, δεν ασκούν άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός της Εταιρείας, που είναι σημαντικές για την Εταιρεία, με εξαίρεση τις κατωτέρω:

Ονοματεπώνυμο	Επωνυμία νομικού προσώπου	Ιδιότητα
Καλογηράτος Γεράσιμος του Γεωργίου	CAPITAL CLEAN ENERGY CARRIERS CORP.	Διευθύνων Σύμβουλος, Μέλος Δ.Σ.
	CAPITAL MARITIME & TRADING CORP.	Μέλος Δ.Σ. Διευθύνων Σύμβουλος Οικονομικός Διευθυντής
	CAPITAL TANKERS CORP.	Διευθύνων Σύμβουλος
	CPLP SHIPPING HOLDINGS PLC	Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.
	WEST OF ENGLAND P&I CLUB	Μέλος Δ.Σ.
Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη του Γεωργίου	CAPITAL TANKERS CORP.	Οικονομική Διευθύντρια

- Δεν υφίστανται οικογενειακοί δεσμοί μεταξύ των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών ή Εποπτικών Οργάνων της Εταιρείας ή των Ανωτέρων Διοικητικών Στελεχών αυτής.
- Δεν υφίστανται καταδικαστικές αποφάσεις εναντίον των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών ή Εποπτικών Οργάνων της Εταιρείας ή των Ανωτέρων Διοικητικών Στελεχών της Εταιρείας για αδίκημα απάτης κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε (5) ετών.
- Τα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών ή Εποπτικών Οργάνων της Εταιρείας και τα Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας δεν έχουν γίνει αποδέκτες οποιασδήποτε απαγγελθείσας δημόσιας κατηγορίας ή/και κύρωσης, εκ μέρους των καταστατικών ή ρυθμιστικών αρχών (συμπεριλαμβανομένων τυχόν επαγγελματικών οργανώσεων).
- Δεν έχει απαγορευθεί από δικαστήριο στα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών ή Εποπτικών Οργάνων της Εταιρείας ή στα Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας η άσκηση καθηκόντων μέλους διοικητικού, διαχειριστικού ή εποπτικού οργάνου εταιρείας ή να διαχείρισης ή χειρισμού των υποθέσεων ενός εκδότη κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε (5) ετών.

9.1.2 Βιογραφικά και Επαγγελματική Εμπειρία / Δηλώσεις Καταλληλότητας

Τα βιογραφικά σημειώματα των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων, καθώς και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών, τα οποία βρίσκονται αναρτημένα στην ιστοσελίδα της Εταιρείας https://www.capitalmaritimefinance.com/our-leadership είναι τα ακόλουθα:

Γεράσιμος Καλογηράτος – Πρόεδρος Δ.Σ., Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Ο κ. Καλογηράτος είναι Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και Εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου. Διαθέτει εμπειρία άνω των είκοσι (20) ετών στον ναυτιλιακό κλάδο και στις διεθνείς κεφαλαιαγορές. Έχει συμμετάσχει ενεργά σε σειρά σημαντικών συναλλαγών στις κεφαλαιαγορές, μεταξύ των

οποίων η αρχική δημόσια προσφορά και εισαγωγή της Capital Product Partners L.P. στο NASDAQ το 2007, οι εκδόσεις τριών κοινών ομολογιακών δανείων του ομίλου της Capital Product Partners L.P. (μετέπειτα Capital Clean Energy Carriers Corp.) τα έτη 2021, 2022 και 2026, οι ομολογίες των οποίων εισήχθησαν στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens, καθώς και η εισαγωγή της Capital Tankers Corp. στο Euronext Growth Oslo το 2026. Από τον Ιούνιο του 2015, κατέχει τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εισηγμένης στο NASDAQ, Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC), στο Διοικητικό Συμβούλιο της οποίας συμμετέχει από τον Δεκέμβριο του 2014, ενώ κατέχει και τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου της Capital Tankers Corp. (Euronext Growth Oslo: CAPT). Είναι, επίσης, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της CMTC, βασικού μετόχου της Εταιρείας. Διετέλεσε Οικονομικός Διευθυντής και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εισηγμένης στο NYSE, Crude Carriers Corp. μέχρι τη συγχώνευσή της με την Capital Product Partners L.P. τον Σεπτέμβριο του 2011, καθώς και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εισηγμένης στο NYSE Diamond S Shipping Inc. από το 2019 έως το 2021. Είναι επίσης μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του West Of England Ship Owners Mutual Insurance Association και συμμετέχει, επίσης, στη διοικούσα επιτροπή του Maritime Emissions Reduction Centre (M-ERC), ερευνητικού κέντρου για τη μείωση των εκπομπών στη ναυτιλία.

Ο κ. Καλογηράτος είναι κάτοχος πτυχίου (B.A.) Πολιτικών Επιστημών, Φιλοσοφίας και Οικονομικών από το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης και μεταπτυχιακού τίτλου (M.A.) στην Ευρωπαϊκή Οικονομία και Πολιτική από το Πανεπιστήμιο Humboldt του Βερολίνου, ενώ έχει ολοκληρώσει πρόγραμμα επιμόρφωσης στελεχών στα χρηματοοικονομικά στο London Business School.

Νιόβη Αγγελική Ιασεμίδη – Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Η κα. Ιασεμίδη είναι μη εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας. Διαθέτει περισσότερα από δεκαεννέα (19) έτη επαγγελματικής εμπειρίας στους τομείς των επενδύσεων και της ναυτιλίας. Από τον Μάρτιο του 2026, κατέχει τη θέση της Οικονομικής Διευθύντριας της Capital Tankers Corp. (Euronext Growth Oslo: CAPT). Πριν από την ένταξή της στην Capital Tankers Corp., διετέλεσε Αναπληρώτρια Οικονομική Διευθύντρια (Deputy Chief Financial Officer) της Capital Clean Energy Carriers Corp. (NASDAQ: CCEC) και μη εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Heidmar (NASDAQ: HMR). Προηγουμένως, κατείχε τη θέση της Αντιπροέδρου Οικονομικών (VP Finance) στην CMTC, ενώ είχε διατελέσει Principal στην Hayfin Capital Management. Νωρίτερα, εργάστηκε για σχεδόν μία δεκαετία στην TMS Cardiff Gas, όπου κατείχε τη θέση της Διευθύντριας Χρηματοοικονομικών και Επιχειρηματικής Ανάπτυξης (Director, Finance & Business Development). Ξεκίνησε την επαγγελματική της σταδιοδρομία στις Morgan Stanley και Société Générale.

Η κα. Ιασεμίδη είναι κάτοχος του επαγγελματικού τίτλου Chartered Financial Analyst (CFA), κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών (MSc) από το London School of Economics και πτυχίο (BSc) από το University of Warwick.

Γεώργιος Καμπάνης – Αντιπρόεδρος Δ.Σ., Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Ο κ. Καμπάνης είναι αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, με περισσότερα από σαράντα (40) έτη επαγγελματικής εμπειρίας στους τομείς της ελεγκτικής και λογιστικής, της διεθνούς ναυτιλίας και των κεφαλαιαγορών. Είναι ιδρυτής και πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της Deloitte Ελλάδος, καθώς και ιδρυτής (2004) και πρώην Παγκόσμιος Επικεφαλής του κλάδου Ναυτιλίας και Λιμένων (Shipping & Ports) της Deloitte.

Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του στη Deloitte, ο κ. Καμπάνης απέκτησε εκτεταμένη εμπειρία στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με συναλλαγές στις διεθνείς κεφαλαιαγορές. Το 2004, ίδρυσε τον παγκόσμιο κλάδο Ναυτιλίας και Λιμένων (Global Shipping & Ports) της Deloitte, του οποίου ανέλαβε στη συνέχεια την παγκόσμια ηγεσία. Συμμετείχε ενεργά στις αρχικές δημόσιες προσφορές και εισαγωγές ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ των Ηνωμένων Πολιτειών και μετά την αποχώρησή του από τη Deloitte δραστηριοποιείται ως επενδυτής, μέλος διοικητικών συμβουλίων και στρατηγικός σύμβουλος εταιρειών τεχνολογίας, χρηματοοικονομικής τεχνολογίας (fintech) και ναυτιλιακής

τεχνολογίας (maritime technology), καθώς και εταιρειών επιχειρηματικών κεφαλαίων (venture capital). Η δραστηριότητά του περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε εταιρείες που αναπτύσσουν τεχνολογικές και χρηματοδοτικές λύσεις για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπλέον, έχει διατελέσει ανεξάρτητο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εισηγμένης στο NYSE Diamond S Shipping Inc. από τον Μάρτιο του 2020 έως το 2021.

Ο κ. Καμπάνης απέκτησε την επαγγελματική ιδιότητα του Ορκωτού Λογιστή (Chartered Accountant) στη Νότια Αφρική, μετά την ολοκλήρωση της επαγγελματικής του εκπαίδευσης (Articles of Clerkship) στην Coopers & Lybrand στη Νότια Αφρική. Είναι συνταξιοδοτημένο μέλος του South African Institute of Chartered Accountants (SAICA) και του Σώματος Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών (ΣΟΕΛ) στην Ελλάδα.

Stefanie Kyles – Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Η κα. Kyles είναι ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας με εμπειρία στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία για περισσότερα από είκοσι (20) έτη. Έχει υπηρετήσει σε καίριες διοικητικές και εκτελεστικές θέσεις με έμφαση στο εταιρικό δίκαιο ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τη διασυνοριακή χρηματοδότηση. Η κα. Kyles ξεκίνησε την καριέρα της στη Norton Rose Fulbright στην Ελλάδα, ως δικηγόρος με άδεια ασκήσεως επαγγέλματος τόσο στις Η.Π.Α. όσο και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Μετά την επιστροφή της στις Η.Π.Α., εντάχθηκε αρχικά στην επενδυτική τραπεζική της Jefferies για ναυτιλιακές επιχειρήσεις με έμφαση στην υλοποίηση αρχικών δημόσιων προσφορών (IPO) μετοχών διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών. Στη συνέχεια, στη διεθνή διοικητική ομάδα της κορυφαίας εταιρείας ναυλομεσιτείας και συμβουλευτικής, Poten & Partners, ως Επικεφαλής Νομικών Υπηρεσιών (General Counsel) και Πρόεδρος του τμήματος άντλησης κεφαλαίων. Στο πλαίσιο των ως άνω θέσεών της, η κα. Kyles έχει συμβουλεύσει πολυάριθμες εισηγμένες και μη εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες επί ζητημάτων στρατηγικής και κεφαλαιακής διάρθρωσης. Μετά την αποχώρησή της από την Poten & Partners, η κα. Kyles ηγήθηκε οικογενειακής της επιχείρησης και υπηρέτησε σε διοικητικά συμβούλια μη εισηγμένων εταιρειών. Έχει διατελέσει μέλος του Δικηγορικού Συλλόγου της Πολιτείας της Νέας Υόρκης καθώς και του The Law Society του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ingmar Loges – Ανεξάρτητο Μη Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.

Ο κ. Loges είναι ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας. Διαθέτει περισσότερα από τριάντα πέντε (35) έτη εμπειρίας στις εγχώριες και διεθνείς ναυτιλιακές αγορές, έχοντας διατελέσει ανώτατο διοικητικό στέλεχος στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Από την ένταξή του στην εταιρεία Alantra το 2022, κατέχει την θέση του Senior Advisor στην ομάδα Maritime & Offshore Investment Banking και είναι υπεύθυνος για την κάλυψη της γερμανικής αγοράς και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της ομάδας στην Γερμανία. Κατέχει, επίσης, εκτενή εμπειρία στον τομέα των υπηρεσιών επισκευής πλοίων και μετασκευής/αναβάθμισης πλοίων, η οποία συμπληρώνει την τεχνογνωσία του στους τομείς της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Προηγουμένως, ο κ. Loges διετέλεσε Global Head Shipping επί τριετία στην DVB Bank και επί τετραετία στην HSH Nordbank, ενώ εργάσθηκε σε διευθυντικές θέσεις στην UniCredit επί δεκαεπτά (17) έτη (εκ των οποίων δέκα (10) έτη κατείχε τη θέση Global Head of Shipping). Το 2000 ίδρυσε και ανέλαβε την ηγεσία των παγκόσμιων υπηρεσιών Shipyard Consulting Services της UniCredit, μιας πρωτοποριακής συμβουλευτικής πλατφόρμας στον ναυτιλιακό κλάδο.

Johannes Kock – Διευθύνων Σύμβουλος (Chief Executive Officer)

Ο κ. Kock είναι Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας (μη μέλος Δ.Σ.) και κατέχει περισσότερα από τριάντα (30) έτη εμπειρίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, και ειδικότερα στους τομείς της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, της ναυλομεσιτείας, των ναυλώσεων, της εμπορικής διαχείρισης και της πλοιοκτησίας, έχοντας διατελέσει Διευθυντής Εμπορευματοκιβωτίων στην Container Carriers Corp. και Διευθύνων Σύμβουλος της Maersk Broker Hellas.

Στο πλαίσιο ανώτερων διοικητικών θέσεων, ο κ. Kock έχει αποκτήσει σημαντική εμπειρία στη στρατηγική ανάπτυξη στόλων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένης της επιλογής πλοίων, της διαχείρισης στόλου και της στρατηγικής ναύλωσης.

Ο κ. Kock είναι κάτοχος πτυχίου Οικονομικών και Διοίκησης Επιχειρήσεων από το Syddansk Universitet (SDU).

Γεώργιος Κέρος – Οικονομικός Διευθυντής (Chief Financial Officer)

Ο κ. Κέρος είναι Οικονομικός Διευθυντής (μη μέλος Δ.Σ.) της Εταιρείας. Διαθέτει εμπειρία άνω των έντεκα (11) ετών στην επενδυτική τραπεζική, στις διεθνείς κεφαλαιαγορές και στις χρηματοδοτικές συναλλαγές, με εξειδίκευση στους κλάδους της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών υποδομών. Πριν από την ένταξή του στον Όμιλο Capital Maritime, διετέλεσε Senior Vice President στην ομάδα Maritime Investment Banking της Jefferies στη Νέα Υόρκη, όπου συμμετείχε στην εκτέλεση άνω των 30 συναλλαγών συνολικής αξίας άνω των 14,0 δισ. δολαρίων Η.Π.Α., συμπεριλαμβανομένων συναλλαγών συγχωνεύσεων και εξαγορών και συναλλαγών στην κεφαλαιαγορά. Προηγουμένως, εργάστηκε στην RMK Maritime Capital και στον Όμιλο Navios Maritime στη Νέα Υόρκη. Είναι κάτοχος πτυχίου Bachelor in Business Administration από το Ross School of Business του Πανεπιστημίου του Michigan.

9.2 Αμοιβές και Οφέλη

Για τη χρήση 2025, δεν καταβλήθηκαν αμοιβές σε χρήμα ή οφέλη σε είδος στα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων για υπηρεσίες προς την Εταιρεία ή τις Θυγατρικές.

Σημειώνεται ότι, ο Όμιλος δεν έχει επιβαρυνθεί με λοιπά έξοδα που αφορούν ενδεικτικά παροχές για χρήση εταιρικών αυτοκινήτων, κινητού τηλεφώνου και ιδιωτικής ασφάλισης.

Η Εταιρεία και οι Θυγατρικές δεν έχουν θεσπίσει πρόγραμμα για συντάξεις, παροχές κατά την αποχώρηση ή παρεμφερή οφέλη.

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι έχει θεσπιστεί Πολιτική Αποδοχών η οποία έχει εγκριθεί με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και συμμορφώνεται πλήρως με τις διατάξεις του BCA.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο), όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεση προσυμφωνημένων διαδικασιών.

9.3 Μετοχικές Συμμετοχές και Δικαιώματα Προαίρεσης

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν υφίστανται δικαιώματα αγοράς Μετοχών (stock options) από τα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και τα Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας. Επιπλέον, τα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και τα Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας, κατά το τελευταίο έτος από την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν απέκτησαν ούτε κατέχουν μετοχές και δικαιώματα ψήφου της Εταιρείας.

Τέλος, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν υφίσταται συμφωνία για συμμετοχή των υπαλλήλων και των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας.

9.4 Δήλωση Συμμόρφωσης με το Πλαίσιο Εταιρικής Διακυβέρνησης

Η Εταιρεία δηλώνει ότι, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, έχει υιοθετήσει και συμμορφώνεται πλήρως με το νομοθετικό πλαίσιο περί εταιρικής διακυβέρνησης της χώρας καταγωγής της, ήτοι των Νήσων Μάρσαλ.

Περιγραφή Πλαισίου Εταιρικής Διακυβέρνησης

Η Εταιρεία διαθέτει Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος εγκρίθηκε με την από 01.10.2026 απόφαση του Διοικητικού

Συμβουλίου της Εταιρείας. Ο Κανονισμός Λειτουργίας της Εταιρείας περιλαμβάνει την οργανωτική διάρθρωση, τα αντικείμενα των μονάδων και των επιτροπών που λειτουργούν στην Εταιρεία, καθώς και τα καθήκοντα των επικεφαλής τους και τις γραμμές αναφοράς τους, την αναφορά των κύριων χαρακτηριστικών του συστήματος εσωτερικού ελέγχου, καθώς και τις εξής πολιτικές και διαδικασίες:

α) την αναφορά των κύριων χαρακτηριστικών του συστήματος εσωτερικού ελέγχου, ήτοι κατ' ελάχιστον τη λειτουργία της μονάδας εσωτερικού ελέγχου, διαχείρισης κινδύνων και κανονιστικής συμμόρφωσης,

β) τη διαδικασία συμμόρφωσης των προσώπων που ασκούν διευθυντικά καθήκοντα, όπως ορίζονται στον αριθμό 25 της παρ. 1 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 596/2014, και των προσώπων που έχουν στενούς δεσμούς με αυτά, που περιλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις του άρθρου 19 του Κανονισμού (ΕΕ) 596/2014,

γ) τη διαδικασία γνωστοποίησης τυχόν ύπαρξης σχέσεων εξάρτησης των ανεξάρτητων μη εκτελεστικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των προσώπων που έχουν στενούς δεσμούς με αυτά τα πρόσωπα,

δ) τη διαδικασία συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις σχετικά με τις συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη,

ε) τις πολιτικές και διαδικασίες πρόληψης και αντιμετώπισης καταστάσεων σύγκρουσης συμφερόντων,

στ) τις πολιτικές και διαδικασίες συμμόρφωσης με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που ρυθμίζουν την οργάνωση και λειτουργία της, καθώς και τις δραστηριότητες της Εταιρείας,

ζ) τη διαδικασία που διαθέτει η Εταιρεία για τη διαχείριση προνομιακών πληροφοριών και την ορθή ενημέρωση του κοινού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 596/2014 και

η) την πολιτική και τη διαδικασία για τη διενέργεια περιοδικής αξιολόγησης του Συστήματος εσωτερικού ελέγχου.

Περίληψη του Κανονισμού Λειτουργίας της Εταιρείας, είναι αναρτημένος στον διαδικτυακό ιστότοπο της Εταιρείας: https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Περαιτέρω, η Εταιρεία, δυνάμει της από 01.10.2026 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου ενέκρινε την Πολιτική Αποδοχών, καθώς και την Πολιτική Καταλληλότητας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου. Η Πολιτική Αποδοχών και η Πολιτική Καταλληλότητας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα της Εταιρείας: https://www.capitalmaritimefinance.com/corporate-governance.

Τέλος, το Διοικητικό Συμβούλιο ή οι Μέτοχοι δεν έχουν λάβει οιαδήποτε απόφαση περί μελλοντικών αλλαγών στη σύνθεση των συμβουλίων και των επιτροπών της Εταιρείας, που θα μπορούσε να έχει επίπτωση επί της εταιρικής διακυβέρνησης.

10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται πληροφορίες για τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου, όπως αυτά προκύπτουν από τις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και τις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

10.1 Ιστορικές Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες για τα Περιουσιακά Στοιχεία, τις Υποχρεώσεις, τη Χρηματοοικονομική Θέση και τα Αποτελέσματα του Ομίλου

10.1.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Χρήσης 2025

Η παρούσα ενότητα ενσωματώνει διά παραπομπής τις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες έχουν ελεγχθεί από τον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ: 38911) της ελεγκτικής εταιρείας «DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ» (Α.Μ. ΣΟΕΛ Ε120), μαζί με τη σχετική έκθεση ελέγχου. Οι εν λόγω οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τα US GAAP και

εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας στις 09.09.2026. Σύμφωνα με την έκθεση του ανεξάρτητου ορκωτού ελεγκτή, οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, την οικονομική θέση της Εταιρείας κατά την 31.12.2025, καθώς και τη χρηματοοικονομική επίδοση και τις ταμειακές ροές της για τη χρήση που έληξε κατά την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τα US GAAP. Οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και η σχετική έκθεση ελέγχου είναι διαθέσιμες στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://www.capitalmaritimefinance.com/financial-reports.

Οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εκδότριας συντάχθηκαν βάσει των US GAAP οι οποίες διαφέρουν από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ/IFRS) ως προς τα πεδία που παρατίθενται στο Παράρτημα ΙΙ «Διαφορές US GAAP και ΔΠΧΑ» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Σημειώνεται ότι οι χρηματοοικονομικές πληροφορίες για τη χρήση 2024 είναι εκείνες που δημοσιεύονται ως συγκριτικά στοιχεία στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Η Εταιρεία συστάθηκε από την CMTC τον Μάιο του 2025, σύμφωνα με τους νόμους της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ.

Κατά τη διάρκεια του 2025, η CMTC προέβη, δυνάμει σχετικών πράξεων μεταβίβασης, στη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών στην Εταιρεία, οι οποίες κατέστησαν Θυγατρικές της Εταιρείας. Η συναλλαγή αυτή αντιμετωπίστηκε λογιστικά ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο και λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της συνένωσης συμφερόντων (pooling-of-interests method), με τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις των Θυγατρικών να αναγνωρίζονται στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες από την ημερομηνία σύστασής τους, σύμφωνα με τις λογιστικές αρχές που εφαρμόζονται στις συναλλαγές μεταξύ οντοτήτων υπό κοινό έλεγχο βάσει των US GAAP. Ως εκ τούτου, οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις έχουν καταρτισθεί με αναδρομική απεικόνιση της ανωτέρω συναλλαγής. Επιπλέον, εντός της χρήσης 2025 δεκαεννέα (19) εταιρείες που θα αποκτήσουν τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία συστάθηκαν ως 100% Θυγατρικές της Εταιρείας.

10.1.2 Ελεγμένες Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες για τη Χρήση 2025

Η παρούσα ενότητα παρουσιάζει χρηματοοικονομικές πληροφορίες για τις χρήσεις 2024–2025, όπως προκύπτουν από τις Ετήσιες Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις για τη χρήση 2025.

10.1.2.1 Ενοποιημένη Κατάσταση Αποτελεσμάτων και Συνολικών Εσόδων

	Ποσά σε χιλ. US$		**Ποσά σε χιλ. €[1]**	
	01.01–31.12.2025	**01.01–31.12.2024**	**01.01–31.12.2025[2]**	**01.01–31.12.2024[3]**
Έσοδα	**122.849**	**88.612**	**108.677**	**81.912**
Έξοδα:				
Έξοδα ταξιδιών	3.968	3.303	3.510	3.053
Λειτουργικά έξοδα πλοίων	23.379	17.902	20.682	16.548
Λειτουργικά έξοδα πλοίων – συνδεδεμένα μέρη	5.648	4.612	4.996	4.263
Αποσβέσεις πλοίων	19.053	15.619	16.855	14.438
Λειτουργικά έσοδα	**70.801**	**47.176**	**62.634**	**43.609**
Λοιπά (έξοδα)/έσοδα, καθαρά:				
Χρηματοοικονομικά έξοδα και τόκοι	(5.766)	(5.552)	(5.101)	(5.132)
Λοιπά (έξοδα)/έσοδα, καθαρά	(94)	131	(83)	121
Σύνολο λοιπών εξόδων, καθαρά	**(5.860)**	**(5.421)**	**(5.184)**	**(5.011)**
Καθαρά κέρδη	**64.941**	**41.755**	**57.450**	**38.598**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στην αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.

[1] Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.

[2] Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1304 USD) για το

συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

[3] Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2024 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0818 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.1.2.2 Ενοποιημένη Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης Ομίλου

	Ποσά σε χιλ. US$		**Ποσά σε χιλ. €[1]**	
	31.12.2025	**31.12.2024**	**31.12.2025[2]**	**31.12.2024[3]**
Ενεργητικό				
Κυκλοφορούν ενεργητικό				
Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	3.041	2.389	2.591	2.308
Εμπορικές απαιτήσεις	1.961	745	1.671	720
Απαιτήσεις από συνδεδεμένο μέρος	5.456	-	4.649	-
Προπληρωμές και λοιπά στοιχεία ενεργητικού	1.085	2.095	925	2.024
Αποθέματα	1.200	1.087	1.022	1.050
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	**12.743**	**6.316**	**10.858**	**6.103**
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό				
Πλοία, καθαρή λογιστική αξία και πλοία υπό κατασκευή	561.396	474.861	478.354	458.847
Σύνολο ενσώματων παγίων	**561.396**	**474.861**	**478.354**	**458.847**
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	**561.396**	**474.861**	**478.354**	**458.847**
Σύνολο ενεργητικού	**574.139**	**481.177**	**489.212**	**464.950**
Υποχρεώσεις και ίδια κεφάλαια				
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπρόθεσμου δανεισμού, καθαρό	6.429	6.428	5.478	6.211
Εμπορικές υποχρεώσεις	2.986	3.828	2.544	3.699
Δεδουλευμένες υποχρεώσεις	4.789	4.576	4.081	4.422
Αναβαλλόμενα έσοδα	3.054	2.350	2.602	2.271
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	**17.258**	**17.182**	**14.705**	**16.603**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμος δανεισμός, καθαρός	105.166	111.591	89.610	107.828
Αναβαλλόμενα έσοδα	3.847	-	3.278	-
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	**109.013**	**111.591**	**92.888**	**107.828**
Σύνολο υποχρεώσεων	**126.271**	**128.773**	**107.593**	**124.430**
Δεσμεύσεις και ενδεχόμενες υποχρεώσεις				
Ίδια κεφάλαια:				
Κοινό μετοχικό κεφάλαιο (100 εκδοθείσες και σε κυκλοφορία μετοχές χωρίς	-	-	-	-

ονομαστική αξία)				
Πρόσθετο καταβεβλημένο κεφάλαιο	416.078	-	354.531	-
Καθαρή επένδυση μητρικής	-	339.177	-	327.739
Κέρδη εις νέον	31.790	13.227	27.088	12.781
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	**447.868**	**352.404**	**381.619**	**340.520**
Σύνολο υποχρεώσεων και ιδίων κεφαλαίων	**574.139**	**481.177**	**489.212**	**464.950**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.
(1) Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Οικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της 31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση την ισοτιμία EUR/USD (1 EUR=1,1736 USD) τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της 31.12.2024 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση την ισοτιμία EUR/USD (1 EUR=1,0349 USD) τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.1.2.3 Ενοποιημένη Κατάσταση Ταμειακών Ροών Ομίλου

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ ΟΜΙΛΟΥ				
	Ποσά σε χιλ. US$		**Ποσά σε χιλ. €[(1)]**	
	01.01–31.12.2025	**01.01–31.12.2024**	**01.01–31.12.2025[(2)]**	**01.01–31.12.2024[(3)]**
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες:				
Καθαρά κέρδη	64.941	41.755	57.450	38.598
Προσαρμογές για συμφωνία καθαρών κερδών με καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες:				
Αποσβέσεις πλοίων	19.053	15.619	16.855	14.438
Απόσβεση εξόδων έκδοσης δανείων	163	146	144	135
Μεταβολές σε λειτουργικά στοιχεία ενεργητικού και υποχρεώσεων:				
Εμπορικές απαιτήσεις	(1.216)	647	(1.076)	598
Απαιτήσεις από συνδεδεμένο μέρος	(5.456)	-	(4.827)	-
Προπληρωμές και λοιπά στοιχεία ενεργητικού	1.010	(1.739)	893	(1.608)
Αποθέματα	(113)	(529)	(100)	(489)
Εμπορικές υποχρεώσεις	(1.187)	2.077	(1.050)	1.920
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένο μέρος	-	(549)	-	(507)
Δεδουλευμένες υποχρεώσεις	305	2.227	270	2.059
Αναβαλλόμενα έσοδα	4.551	1.951	4.026	1.803
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	**82.051**	**61.605**	**72.586**	**56.947**
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες:				
Απόκτηση πλοίων, πλοία υπό ναυπήγηση και βελτιώσεις	(105.335)	(234.192)	(93.184)	(216.484)
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες	**(105.335)**	**(234.192)**	**(93.184)**	**(216.484)**
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες:				
Εισπράξεις από έκδοση μακροπρόθεσμου δανεισμού	-	44.000	-	40.673
Αποπληρωμές μακροπρόθεσμου δανεισμού	(6.587)	(5.467)	(5.827)	(5.054)
Καταβληθέντα έξοδα χρηματοδότησης	-	(339)	-	(313)
Καταβληθέντα μερίσματα	(46.378)	(39.240)	(41.028)	(36.273)

Καθαρές μεταφορές από την μητρική εταιρεία	-	174.975	-	161.744
Εισφορές Μετόχων	76.901	-	68.030	-
Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες	**23.936**	**173.929**	**21.175**	**160.777**
Καθαρή αύξηση/(μείωση) σε ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα	**652**	**1.342**	**577**	**1.241**
Ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα στην αρχή της χρήσης	**2.389**	**1.047**	**2.113**	**968**
Ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα στο τέλος της χρήσης	**3.041**	**2.389**	**2.690**	**2.208**
Συμπληρωματικές πληροφορίες ταμειακών ροών				
Καταβληθέντες τόκοι, καθαροί από κεφαλαιοποιηθέντα ποσά	5.614	5.313	4.966	4.911
Μη ταμειακά στοιχεία				
Κεφαλαιουχικές δαπάνες περιλαμβανόμενες σε υποχρεώσεις	1.212	959	1.072	886

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.
(1) Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Οικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1304 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–31.12.2024 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0818 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.1.2.4 Ενοποιημένη Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου

Ποσά σε χιλ. US$ dollars	Αριθμός Μετοχών	Μετοχικό Κεφάλαιο	Επιπλέον Καταβεβλημένο Κεφάλαιο	Κέρδη εις νέον	Καθαρή επένδυση μητρικής	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο, 1η Ιανουαρίου 2024	**-**	**-**	**-**	**10.712**	**164.202**	**174.914**
Καθαρά κέρδη	-	-	-	41.755	-	41.755
Διανομές μερισμάτων	-	-	-	(39.240)	-	(39.240)
Καθαρές μεταφορές από την μητρική εταιρεία	-	-	-	-	174.975	174.975
Υπόλοιπο, 31 Δεκεμβρίου 2024	**-**	**-**	**-**	**13.227**	**339.177**	**352.404**
Καθαρά κέρδη	-	-	-	64.941	-	64.941
Αναδιοργάνωση οντοτήτων υπό κοινό έλεγχο, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης κοινών μετοχών	100	-	339.177	-	(339.177)	-
Εισφορές Μετόχων	-	-	76.901	-	-	76.901
Διανομές μερισμάτων	-	-	-	(46.378)	-	(46.378)
Υπόλοιπο, 31 Δεκεμβρίου 2025	**100**	**-**	**416.078**	**31.790**	**-**	**447.868**

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.

10.2 Ενδιάμεσες Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες (01.01.2026-30.06.2026)

10.2.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Ενδιάμεσης Χρήσης Α' Εξαμήνου 2026

Η παρούσα ενότητα ενσωματώνει διά παραπομπής τις μη ελεγμένες Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για την εξαμηνιαία περίοδο που άρχισε την 01.01.2026 και έληξε την

30.06.2026, οι οποίες επισκοπήθηκαν από τον ορκωτό ελεγκτή λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 38911), της ελεγκτικής εταιρείας «DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ» (Α.Μ. ΣΟΕΛ Ε120). Η έκθεση επισκόπησης της Deloitte επί των Ενδιάμεσων Συνοπτικών Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτών και θα πρέπει να αναγιγνώσκεται σε συνδυασμό με αυτές, είναι διαθέσιμη στους επενδυτές (βλ. Ενότητα 15 «Διαθέσιμα Έγγραφα» του Ενημερωτικού Δελτίου). Οι εν λόγω οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τα US GAAP και εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας στις 09.09.2026. Οι Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις για το πρώτο εξάμηνο του 2026 είναι διαθέσιμες στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://www.capitalmaritimefinance.com/financial-reports.

Οι Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εκδότριας συντάχθηκαν βάσει των US GAAP, οι οποίες διαφέρουν από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ/IFRS) ως προς τα πεδία που παρατίθενται στο Παράρτημα ΙΙ «Διαφορές US GAAP και ΔΠΧΑ» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Κατά τη διάρκεια του 2025, η CMTC προέβη, δυνάμει σχετικών πράξεων μεταβίβασης, στη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών στην Εταιρεία, οι οποίες κατέστησαν Θυγατρικές της Εταιρείας. Η συναλλαγή αυτή αντιμετωπίστηκε λογιστικά ως αναδιοργάνωση εταιρειών υπό κοινό έλεγχο και λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της συνένωσης συμφερόντων (pooling-of-interests method), με τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις των Θυγατρικών να αναγνωρίζονται στις ιστορικές λογιστικές τους αξίες από την ημερομηνία σύστασής τους, σύμφωνα με τις λογιστικές αρχές που εφαρμόζονται στις συναλλαγές μεταξύ οντοτήτων υπό κοινό έλεγχο βάσει των US GAAP. Ως εκ τούτου, οι μη ελεγμένες Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας έχουν παρουσιαστεί με αναδρομική εφαρμογή της ανωτέρω συναλλαγής.

10.2.1.1 Ενοποιημένη Κατάσταση Αποτελεσμάτων και Συνολικών Εσόδων

	Ποσά σε χιλ. US$		**Ποσά σε χιλ. €[(1)]**	
	01.01–30.06.2026	**01.01–30.06.2025**	**01.01–30.06.2026[(2)]**	**01.01–30.06.2025[(3)]**
Έσοδα	**57.456**	**61.145**	**49.254**	**55.914**
Έξοδα:				
Έξοδα ταξιδιών	1.714	1.940	1.469	1.774
Λειτουργικά έξοδα πλοίων	13.190	11.219	11.307	10.259
Λειτουργικά έξοδα πλοίων – συνδεδεμένα μέρη	2.824	2.751	2.421	2.516
Αποσβέσεις πλοίων	9.531	9.521	8.170	8.706
Λειτουργικά έσοδα	**30.197**	**35.714**	**25.886**	**32.659**
Λοιπά (έξοδα)/έσοδα:				
Χρηματοοικονομικά έξοδα και τόκοι	(564)	(3.799)	(483)	(3.474)
Λοιπά έσοδα/(έξοδα), καθαρά	295	(151)	253	(138)
Σύνολο λοιπών εξόδων, καθαρά	**(269)**	**(3.950)**	**(231)**	**(3.612)**
Καθαρά κέρδη	**29.928**	**31.764**	**25.656**	**29.047**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.
(1) Τα μεγέθη των Ενδιάμεσων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2026 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1665 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0936 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.2.1.2 Ενοποιημένη Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης Ομίλου

	Ποσά σε χιλ. US$		Ποσά σε χιλ. €[1]	
	30.06.2026	**31.12.2025**	**30.06.2026[2]**	**31.12.2025[3]**
Ενεργητικό				
Κυκλοφορούν ενεργητικό				
Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	178.026	3.041	155.972	2.591
Εμπορικές απαιτήσεις	4.327	1.961	3.791	1.671
Απαιτήσεις από συνδεδεμένο μέρος	9.657	5.456	8.461	4.649
Προπληρωμές και λοιπά στοιχεία ενεργητικού	1.181	1.085	1.035	925
Αποθέματα	1.392	1.200	1.220	1.022
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	**194.583**	**12.743**	**170.477**	**10.858**
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό				
Πλοία, καθαρή λογιστική αξία και πλοία υπό κατασκευή	654.095	561.396	573.064	478.354
Σύνολο ενσώματων παγίων	**654.095**	**561.396**	**573.064**	**478.354**
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού				
Δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα	6.500	-	5.695	-
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	**660.595**	**561.396**	**578.759**	**478.354**
Σύνολο ενεργητικού	**855.178**	**574.139**	**749.236**	**489.212**
Υποχρεώσεις και ίδια κεφάλαια				
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπρόθεσμου δανεισμού, καθαρό	24.327	6.429	21.313	5.478
Εμπορικές υποχρεώσεις	3.850	2.986	3.373	2.544
Δεδουλευμένες υποχρεώσεις	6.095	4.789	5.340	4.081
Αναβαλλόμενα έσοδα	3.152	3.054	2.762	2.602
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένο μέρος	21	-	18	-
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	**37.445**	**17.258**	**32.806**	**14.705**
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμος δανεισμός, καθαρός	392.931	105.166	344.254	89.610
Αναβαλλόμενα έσοδα	8.706	3.847	7.627	3.278
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	**401.637**	**109.013**	**351.881**	**92.888**
Σύνολο υποχρεώσεων	**439.082**	**126.271**	**384.687**	**107.593**
Δεσμεύσεις και ενδεχόμενες υποχρεώσεις				
Ίδια κεφάλαια:				
Κοινό μετοχικό κεφάλαιο (100 εκδοθείσες και σε κυκλοφορία μετοχές χωρίς ονομαστική αξία)	-	-	-	-
Πρόσθετο καταβεβλημένο κεφάλαιο	416.078	416.078	364.533	354.531
Κέρδη εις νέον	18	31.790	16	27.088

Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	**416.096**	**447.868**	**364.549**	**381.619**
Σύνολο υποχρεώσεων και ιδίων κεφαλαίων	**855.178**	**574.139**	**749.236**	**489.212**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Ενδιάμεσες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.
(1) Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της 30.06.2026 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση την ισοτιμία EUR/USD (1 EUR=1,1414 USD) για την συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της 31.12.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση την ισοτιμία EUR/USD (1 EUR=1,1736 USD) για την συγκεκριμένη ημερομηνία. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.2.1.3 Ενοποιημένη Κατάσταση Ταμειακών Ροών Ομίλου

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ ΟΜΙΛΟΥ				
	Ποσά σε χιλ. US$		**Ποσά σε χιλ. €[1]**	
	01.01–30.06.2026	**01.01–30.06.2025**	**01.01–30.06.2026[2]**	**01.01–30.06.2025[3]**
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες:				
Καθαρά κέρδη	29.928	31.764	25.656	29.047
Προσαρμογές για συμφωνία καθαρών κερδών με καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες:				
Αποσβέσεις πλοίων	9.531	9.521	8.170	8.706
Απόσβεση εξόδων έκδοσης δανείων	548	81	470	74
Μεταβολές σε λειτουργικά στοιχεία ενεργητικού και υποχρεώσεων:				
Εμπορικές απαιτήσεις	(2.366)	(297)	(2.028)	(272)
Απαιτήσεις από συνδεδεμένο μέρος	5.456	-	4.677	-
Προπληρωμές και λοιπά στοιχεία ενεργητικού	(96)	434	(82)	397
Αποθέματα	(192)	(87)	(165)	(80)
Εμπορικές υποχρεώσεις	1.258	425	1.078	389
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένο μέρος	21	-	18	-
Δεδουλευμένες υποχρεώσεις	1.328	248	1.138	227
Αναβαλλόμενα έσοδα	4.957	647	4.249	592
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	**50.373**	**42.736**	**43.182**	**39.080**
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες:				
Απόκτηση πλοίων. πλοία υπό ναυπήγηση και βελτιώσεις	(102.646)	(1.808)	(87.993)	(1.653)
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες	**(102.646)**	**(1.808)**	**(87.993)**	**(1.653)**
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες:				
Εισπράξεις από έκδοση μακροπρόθεσμου δανεισμού	420.000	-	360.043	-
Αποπληρωμές και προπληρωμές μακροπρόθεσμου δανεισμού	(112.215)	(3.293)	(96.196)	(3.011)
Καταβληθέντα έξοδα χρηματοδότησης	(2.670)	-	(2.289)	-
Καταβληθέντα μερίσματα	(61.700)	(39.010)	(52.892)	(35.673)
Καθαρά ποσά απαιτήσεων από συνδεδεμένο μέρος	(9.657)	-	(8.278)	-
Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες	**233.758**	**(42.303)**	**200.388**	**(38.684)**
Καθαρή αύξηση/(μείωση) σε ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα	**181.485**	**(1.375)**	**155.577**	**(1.257)**
Ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα στην αρχή της χρήσης	**3.041**	**2.389**	**2.607**	**2.185**

Ταμειακά διαθέσιμα, ταμειακά ισοδύναμα και δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα στο τέλος της χρήσης	**184.526**	**1.014**	**158.184**	**927**
Συμπληρωματικές πληροφορίες ταμειακών ροών				
Καταβληθέντες τόκοι, καθαροί από κεφαλαιοποιηθέντα ποσά	7	3.856	6	3.526
Μη ταμειακά στοιχεία				
Κεφαλαιουχικές δαπάνες περιλαμβανόμενες σε υποχρεώσεις	796	-	682	-
Διαγραφή βελτιώσεων προηγούμενων χρήσεων	(341)	-	(292)	-
Συμφωνία ταμειακών διαθεσίμων και δεσμευμένων ταμειακών διαθεσίμων				
Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	178.026	1.014	152.612	927
Δεσμευμένα ταμειακά διαθέσιμα – μη κυκλοφορούντα	6.500	-	5.572	-
Σύνολο ταμειακών διαθεσίμων, ταμειακών ισοδυνάμων και δεσμευμένων ταμειακών διαθεσίμων όπως παρουσιάζονται στις καταστάσεις ταμειακών ροών	**184.526**	**1.014**	**158.184**	**927**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.
(1) Τα μεγέθη των Ενδιάμεσων Συνοπτικών Ενοποιημένων Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$. Τα αντίστοιχα ποσά σε Ευρώ (€) έχουν συμπεριληφθεί για σκοπούς συμπληρωματικής πληροφόρησης.
(2) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2026 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,1665 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.
(3) Η μετατροπή των μεγεθών της περιόδου 01.01–30.06.2025 σε Ευρώ, έχει γίνει με βάση τη μέση τιμή ισοτιμίας EUR/USD (1 EUR=1,0936 USD) για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Πηγή στοιχείων: Bloomberg.

10.2.1.4 Ενοποιημένη Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων Ομίλου

Ποσά σε χιλ. US$ dollars	Αριθμός Μετοχών	Μετοχικό Κεφάλαιο	Επιπλέον Καταβεβλημένο Κεφάλαιο	Κέρδη εις νέον	Καθαρή επένδυση μητρικής	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο, 1η Ιανουαρίου 2025	**-**	**-**	**-**	**13.227**	**339.177**	**352.404**
Καθαρά κέρδη	-	-	-	31.764	-	31.764
Αναδιοργάνωση οντοτήτων υπό κοινό έλεγχο, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης κοινών μετοχών	100	-	339.177	-	(339.177)	-
Διανομές μερισμάτων	-	-	-	(39.010)	-	(39.010)
Υπόλοιπο, 30 Ιουνίου 2025	**100**	**-**	**339.177**	**5.981**	**-**	**345.158**

Ποσά σε χιλ. US$ dollars	Αριθμός Μετοχών	Μετοχικό Κεφάλαιο	Επιπλέον Καταβεβλημένο Κεφάλαιο	Κέρδη εις νέον	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο, 1η Ιανουαρίου 2026	**100**	**-**	**416.078**	**31.790**	**447.868**
Καθαρά κέρδη	-	-	-	29.928	29.928
Διανομές μερισμάτων	-	-	-	(61.700)	(61.700)
Υπόλοιπο, 30 Ιουνίου 2026	**100**	**-**	**416.078**	**18**	**416.096**

Πηγή: Ενδιάμεσες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις στην Αγγλική. Τα στοιχεία που παρατίθενται αποτελούν μετάφραση εκ του πρωτοτύπου.

10.3 Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης

Στο Ενημερωτικό Δελτίο, ο Όμιλος παρουσιάζει ορισμένους Εναλλακτικούς Δείκτες Μέτρησης της Απόδοσης («Alternative Performance Measures», βάσει των ESMA Guidelines on Alternative Performance Measures της 05.10.2015) εκτός των US GAAP που απορρέουν από τις οικονομικές του καταστάσεις. Οι δείκτες που ορίζονται και υπολογίζονται αναλυτικά κατωτέρω, χρησιμοποιούνται ευρέως προκειμένου να παρουσιάσουν τη

λειτουργική απόδοση της Εκδότριας και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης του χρέους. Οι ΕΔΜΑ δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι υποκαθιστούν άλλα μεγέθη που έχουν υπολογισθεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στις US GAAP, καθώς και άλλους ιστορικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται κατωτέρω το EBITDA και τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη.

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης της Απόδοσης του Ομίλου:

Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης της Απόδοσης του Ομίλου				
Ποσά σε χιλ. US$ dollars, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά	**01.01–30.06.2026**	**01.01–30.06.2025**	**01.01–31.12.2025**	**01.01–31.12.2024**
Συνολικά έσοδα από ναυλώσεις (α1)	57.456	61.145	122.849	88.612
Έξοδα ναυλώσεων (α2)	(1.714)	(1.940)	(3.968)	(3.303)
Λειτουργικά έξοδα πλοίων (α3)	(16.014)	(13.970)	(29.027)	(22.514)
EBITDA (α) = (α1)+(α2)+(α3)	**39.728**	**45.235**	**89.854**	**62.795**
Καθαρά κέρδη (β1)	29.928	31.764	64.941	41.755
Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη (β) = (β1)	**29.928**	**31.764**	**64.941**	**41.755**

Σημ.: Τυχόν αποκλίσεις στα σύνολα από το άθροισμα των επιμέρους μεγεθών οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τις Ετήσιες Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις και τις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις της Εκδότριας στην Αγγλική.
** Τα μεγέθη των Ετήσιων Ενοποιημένων Οικονομικών Καταστάσεων της Εκδότριας είναι εκπεφρασμένα σε χιλ. US$.*

Αναφορικά με τη μεταβολή των Εναλλακτικών Δεικτών Μέτρησης της Απόδοσης σημειώνονται τα κάτωθι:

- Το EBITDA ανήλθε σε US$ 89,9 εκατ. το 2025, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 43,2%, έναντι ποσού US$ 62,8 εκατ. το 2024. Η ενίσχυση του EBITDA στο εξεταζόμενο διάστημα προήλθε κυρίως από την ενίσχυση των συνολικών εσόδων από ναυλώσεις που από US$ 88,6 εκατ. το 2024 ανήλθαν σε US$ 122,8 εκατ. το 2025, σημειώνοντας αύξηση 38,6%.
- Τα Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη ανήλθαν σε US$ 64,9 εκατ. το 2025, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 55,5%, έναντι ποσού US$ 41,8 εκατ. το 2024. Η ενίσχυση των Προσαρμοσμένων Καθαρών Κερδών στο εξεταζόμενο διάστημα προήλθε κυρίως από την ενίσχυση των συνολικών εσόδων από ναυλώσεις που από US$ 88,6 εκατ. το 2024 ανήλθαν σε US$ 122,8 εκατ. το 2025, σημειώνοντας αύξηση 38,6%.

Ο τρόπος υπολογισμού των ανωτέρω δεικτών παρατίθεται στον ακόλουθο πίνακα:

Τρόπος Υπολογισμού Εναλλακτικών Δεικτών Μέτρησης Απόδοσης του Ομίλου	
EBITDA	Είναι δείκτης μέτρησης εκτός των Γενικά Αποδεκτών Λογιστικών Αρχών των Η.Π.Α. (US GAAP) και ορίζεται στο Ενημερωτικό Δελτίο ως τα συνολικά έσοδα από ναυλώσεις μείον: • Έξοδα ναυλώσεων, • Λειτουργικά έξοδα πλοίων, • Γενικά έξοδα και έξοδα διοικητικής λειτουργίας
Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη	Είναι δείκτης μέτρησης εκτός των Γενικά Αποδεκτών Λογιστικών Αρχών των Η.Π.Α. (US GAAP) και ορίζεται στο Ενημερωτικό Δελτίο ως τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους εξαιρουμένων των Έκτακτων και μη επαναλαμβανόμενων κονδυλίων και μη ταμειακών κονδυλίων (ενδεικτικά, μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες, απομειώσεις της αξίας πλοίων και λοιπών στοιχείων ενεργητικού, και κέρδη ή ζημίες από την πώληση περιουσιακών στοιχείων), όπως παρουσιάζονται στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις ή/και στις Ενδιάμεσες Συνοπτικές Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από τις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Ο δείκτης EBITDA παρέχει πρόσθετες πληροφορίες στην Διοίκηση της Εταιρείας και στους επενδυτές προκειμένου να εκτιμήσουν την υποκείμενη λειτουργική επίδοση που συνδέεται με τις δραστηριότητες του Ομίλου, ανεξάρτητα από την κεφαλαιακή του διάρθρωση, την επίδραση της μόχλευσης και των καθαρών χρηματοοικονομικών στοιχείων, καθώς και την επίδραση των αποσβέσεων στην περιουσιακή βάση του.

Ο δείκτης των Προσαρμοσμένων Καθαρών Κερδών παρέχει χρήσιμες και συναφείς πληροφορίες προκειμένου να προσδιορισθούν οι διανομές μερισμάτων στους Μετόχους, όπως περιγράφεται στην Ενότητα 12 «Μερισματική Πολιτική» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την ελεγκτική εταιρεία Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο), όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεση προσυμφωνημένων διαδικασιών.

10.4 Σημαντικές Μεταβολές στη Χρηματοοικονομική Κατάσταση του Ομίλου

Η Διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι δεν έχει επέλθει καμία σημαντική μεταβολή στη χρηματοοικονομική θέση της Εκδότριας και των Θυγατρικών, η οποία να έλαβε χώρα μετά τη λήξη της τελευταίας περιόδου για την οποία δημοσιεύθηκαν χρηματοοικονομικές καταστάσεις, ήτοι από την 01.07.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου πέραν των αναφερομένων στην Ενότητα 4.1.1 «Δανειακή Δομή και Χρηματοδότηση», στην Ενότητα 4.1.2 «Πηγές Χρηματοδότησης Επενδύσεων» σχετικά με το πρόγραμμα επενδύσεων της Εκδότριας και στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την ελεγκτική εταιρεία Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών (ΔΠΣΥ) 4400 (Αναθεωρημένο) «Αναθέσεις Προσυμφωνημένων Διαδικασιών», όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεσή της.

11 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΧΟΥΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

11.1 Κύριοι Μέτοχοι

Το συνολικό εκδοθέν μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, διαιρείται σε 100.000.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας US$0,04 εκάστη.

Η μετοχική σύνθεση της Εταιρείας, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Μέτοχοι	Αριθμός μετοχών	Ποσοστό συμμετοχής(%)
CMTC*	100.000.000	100,00%
Σύνολο	100.000.000	**100,00%**

** Η CMTC κατέχει το σύνολο των εκδοθεισών μετοχών της Εταιρείας. Η CMTC ελέγχεται κατά 100% από τον κ. Ευάγγελο Μαρινάκη του Μιλτιάδη.*

Πηγή: Στοιχεία της Εταιρείας, μη ελεγμένα από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή.

Κάθε κοινή μετοχή της Εταιρείας παρέχει το δικαίωμα μίας ψήφου στη Συνέλευση των Μετόχων και οποιαδήποτε Ειδική Συνέλευση. Οι Μέτοχοι της Εταιρείας δεν κατέχουν διαφορετικά δικαιώματα ψήφου.

Η Εταιρεία, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν διαθέτει επαρκή διασπορά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens.

Σημειώνεται ότι, η διασπορά των Μετοχών της Εταιρείας υπολογίζεται ότι θα ανέρχεται μετά την Αύξηση σε 24,18%. Η διασπορά μετά την Αύξηση υπολογίστηκε υπό τις παραδοχές ότι (i) η Αύξηση θα καλυφθεί πλήρως και αποκλειστικά από νέους μετόχους, (ii) τα πρόσωπα που δεν προσμετρώνται για την εκτίμηση της επάρκειας της διασποράς, σύμφωνα με την περίπτωση 3 της παρ. 3.1.4.3 του Κανονισμού της Euronext Athens, δεν εγγράφονται για Νέες Μετοχές και (iii) κανένας εκ των νέων μετόχων δεν θα αποκτήσει ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του πέντε τοις εκατό (5%) του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας. Βλέπε σχετικά ενότητα 8.7 «Μείωση της Συμμετοχής των Μετόχων».

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου:

- δεν γνωρίζει να υπάρχει άλλος Μέτοχος ο οποίος να κατέχει τουλάχιστον το 5% των μετοχών της και των δικαιωμάτων ψήφου πλην αυτών που εμφανίζονται στον ανωτέρω πίνακα, ούτε γνωρίζει την ύπαρξη οποιασδήποτε συμφωνίας μεταξύ Μετόχων για ενιαία ψήφο σε Ετήσια Συνέλευση,

- η Εταιρεία συμμορφώνεται με όλες τις προβλεπόμενες από τη νομοθεσία της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ διατάξεις για την προστασία των μετόχων μειοψηφίας (βλ. Ενότητα 7.1.5(δ) – «Δικαιώματα Μετόχων» - «Δικαιώματα Μειοψηφίας» του Ενημερωτικού Δελτίου), οι οποίοι θα προκύψουν μετά την Αύξηση,
- η Εταιρεία δεν έχει γνώση οιασδήποτε συμφωνίας, της οποίας η εφαρμογή θα μπορούσε, σε μεταγενέστερη ημερομηνία, να επιφέρει αλλαγές όσον αφορά τον έλεγχο της Εκδότριας,
- δεν γνωρίζει πληροφορίες σχετικές με συμφωνίες μεταξύ των Μετόχων που να ρυθμίζουν θέματα άμεσου ή έμμεσου ελέγχου αυτής,
- η Εταιρεία δεν κατέχει ίδιες μετοχές,
- δεν έχει γνωστοποιηθεί στην Εταιρεία ύπαρξη εμπράγματων βαρών επί των μετοχών που κατέχουν οι Μέτοχοι της Εταιρείας σε ποσοστό 5% και άνω,
- δεν υφίστανται περιπτώσεις μετατρέψιμων κινητών αξιών, ανταλλάξιμων κινητών αξιών ή κινητών αξιών με τίτλους επιλογής (warrants) δικαίωμα ή και υποχρέωση απόκτησης σε σχέση με το εγκεκριμένο αλλά όχι εγγεγραμμένο κεφάλαιο ή δέσμευση αύξησης του κεφαλαίου, με εξαίρεση την Αύξηση,
- η Εταιρεία δεν γνωρίζει εάν ο Κύριος Μέτοχος ή τα μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και τα Ανώτατα Διοικητικά Στελέχη της Εταιρείας προτίθενται να εγγραφούν στη Δημόσια Προσφορά για την απόκτηση ποσοστού μεγαλύτερου από το πέντε τοις εκατό (5%) των Νέων Μετοχών,
- ο Κύριος Μέτοχος έχει τον έλεγχο της Εταιρείας διά του ελέγχου της CMTC, άμεσης Μετόχου της Εταιρείας. Ειδικότερα η Εκδότρια συνιστά ελεγχόμενη επιχείρηση σύμφωνα το άρθρο 3 παρ. 1 στοιχ. γ) του Ν. 3556/2007 υπό την έννοια ότι ο Κύριος Μέτοχος κατέχει (i) την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου και (ii) τον αναγκαίο αριθμό δικαιωμάτων ψήφου για το διορισμό ή την ανάκληση της πλειοψηφίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με τις διατάξεις του BCA και του Καταστατικού (Articles of Incorporation) της Εκδότριας και
- στο βαθμό που δύναται η Εταιρεία να γνωρίζει, ο έλεγχος που ασκείται από τον Κύριο Μέτοχο δεν ασκείται με τρόπο καταχρηστικό. Προς διασφάλιση αυτού, η Εταιρεία, τηρώντας τους περί εταιρικής διακυβέρνησης μηχανισμούς, υιοθετεί και συμμορφώνεται με τις προβλέψεις του BCA για την προστασία των μετόχων μειοψηφίας.

11.2 Δικαστικές και Διαιτητικές Διαδικασίες

Η Εταιρεία δηλώνει ότι ούτε η ίδια ούτε οποιοδήποτε άλλο μέλος του Ομίλου εμπλέκεται σε διαιτητικές, διοικητικές ή δικαστικές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε διαδικασιών που εκκρεμούν ή ενδέχεται να κινηθούν και για τις οποίες ο Όμιλος είναι ενήμερος) κατά τους δώδεκα (12) μήνες που προηγούνται της Ημερομηνίας του Ενημερωτικού Δελτίου, οι οποίες είχαν πρόσφατα ή μπορεί να έχουν σημαντική επίπτωση στη χρηματοοικονομική θέση ή την κερδοφορία της Εταιρείας ή του Ομίλου.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την ελεγκτική εταιρεία Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο) όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεση προσυμφωνημένων διαδικασιών.

11.3 Συγκρούσεις Συμφερόντων στο Επίπεδο των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών

Σύμφωνα με δήλωση των μελών των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων, καθώς και των Ανώτερων Διοικητικών Στελεχών της Εταιρείας:

(α) Δεν υφίστανται συγκρούσεις ή δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ των υποχρεώσεων τους

έναντι της Εταιρείας και των ιδιωτικών συμφερόντων ή/και άλλων υποχρεώσεων των προσώπων αυτών, με εξαίρεση συγκρούσεις ή δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων που μπορεί να προκύψουν από τα κάτωθι:

Ο κ. Γεράσιμος Καλογηράτος του Γεωργίου, Πρόεδρος και Εκτελεστικό Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εκδότριας, είναι:

(i) Διευθύνων Σύμβουλος/Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της CAPITAL CLEAN ENERGY CARRIERS CORP.(NASDAQ: CCEC),

(ii) Μέλος του Δ.Σ., Διευθύνων Σύμβουλος και Οικονομικός Διευθυντής της CMTC,

(iii) Διευθύνων Σύμβουλος της CAPITAL TANKERS CORP. (Euronext Growth Oslo: CAPT), και

(iv) Εκτελεστικό μέλος Δ.Σ. της CPLP SHIPPING HOLDINGS PLC.

(β) Δεν υφίσταται οποιαδήποτε ρύθμιση ή συμφωνία με τους κύριους μετόχους της Εταιρείας ή συμφωνία μεταξύ της Εταιρείας και πελατών της, προμηθευτών της ή άλλων προσώπων, δυνάμει της οποία έχουν επιλεγεί ως μέλη των Διοικητικών, Διαχειριστικών και Εποπτικών Οργάνων ή ως Ανώτερα Διοικητικά Στελέχη.

(γ) Δεν κατέχουν κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου μετοχές της Εταιρείας και ως εκ τούτου δεν υφίσταται στο πρόσωπό τους οποιοσδήποτε συμβατικός περιορισμός ο οποίος αφορά τη διάθεση, εντός ορισμένης χρονικής περιόδου, των κινητών αξιών της Εταιρείας που κατέχουν.

11.4 Συναλλαγές με Συνδεδεμένα Μέρη

Συνδεδεμένα μέρη σύμφωνα με τα US GAAP είναι: (α) πρόσωπα, τα οποία άμεσα ή έμμεσα, μέσω ενός ή περισσότερων ενδιαμέσων, ελέγχουν την Εταιρεία, ελέγχονται από την Εταιρεία ή βρίσκονται υπό κοινό έλεγχο με την Εταιρεία, (β) οι οντότητες για τις οποίες θα απαιτούνταν επενδύσεις σε μετοχικούς τίτλους τους, προκειμένου να ενοποιούνται με τη μέθοδο της καθαρής θέσης από την Εταιρεία, (γ) καταπιστεύματα (trusts) προς όφελος των εργαζομένων, όπως καταπιστεύματα συντάξεων και συμμετοχής στα κέρδη, τα οποία διοικούνται από τη διοίκηση ή τελούν υπό την επίβλεψη της διοίκησης, (δ) οι βασικοί μέτοχοι της Εταιρείας και μέλη των άμεσων οικογενειών τους, (ε) τα στελέχη της Εταιρείας και μέλη των άμεσων οικογενειών τους, (στ) άλλα μέρη με τα οποία η Εταιρεία μπορεί να συναλλάσσεται εάν το ένα μέρος ελέγχει ή μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τις διοικητικές ή λειτουργικές πολιτικές του άλλου, σε βαθμό που να εμποδίζεται ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη από το να επιδιώξει πλήρως τα ίδια συμφέροντα και (ζ) άλλα μέρη που μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις διοικητικές ή λειτουργικές πολιτικές των συμβαλλόμενων μερών ή που κατέχουν συμμετοχή σε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη και μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά το άλλο, σε βαθμό που ένα ή περισσότερα από τα συμβαλλόμενα μέρη να εμποδίζονται από το να επιδιώξουν πλήρως τα δικά τους ξεχωριστά συμφέροντα.

Για τους σκοπούς των ανωτέρω, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: (α) Έλεγχος: Η κατοχή, άμεση ή έμμεση, της εξουσίας να διευθύνει ή να προκαλεί την διεύθυνση της διαχείρισης και των πολιτικών μιας οντότητας μέσω ιδιοκτησίας, σύμβασης ή άλλως. (β) Άμεση οικογένεια: Μέλη της οικογένειας τα οποία ενδέχεται να ελέγχουν ή να επηρεάζουν έναν βασικό μέτοχο ή ένα μέλος της διοίκησης, ή τα οποία ενδέχεται να ελέγχονται ή να επηρεάζονται από έναν βασικό μέτοχο ή ένα μέλος της διοίκησης, λόγω της οικογενειακής σχέσης. (γ) Διοίκηση: Πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την επίτευξη των στόχων της Εταιρείας και που έχουν την εξουσία να καθορίζουν πολιτικές και να λαμβάνουν αποφάσεις με τις οποίες θα επιδιωχθούν αυτοί οι στόχοι. Άτομα χωρίς επίσημους τίτλους μπορούν επίσης να είναι μέλη της διοίκησης. (δ) Βασικοί μέτοχοι: Οι εγγεγραμμένοι μέτοχοι ή γνωστοί πραγματικοί δικαιούχοι άνω του 10% των δικαιωμάτων ψήφου της Εταιρείας.

Η διοίκηση της Εταιρείας δηλώνει ότι από την 01.01.2026 και μέχρι την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δεν υπάρχουν σημαντικές συναλλαγές με τα συνδεδεμένα προς αυτή μέρη σύμφωνα με τα US GAAP πλην των

ακόλουθων: (α) οι Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών, (β) οι Συμβάσεις Τεχνικής και Εμπορικής Διαχείρισης, (γ) οι Συμβάσεις Επίβλεψης σε σχέση με τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία και (δ) η Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών, όπως αναλυτικά περιγράφονται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Ως προς τη φύση και την έκταση των ανωτέρω συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη, κατά την χρήση 2025 και την περίοδο 01.01.2026 έως την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, συνοπτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

Μεταβίβαση Μετοχών Θυγατρικών Εταιρειών της CMTC στην Εταιρεία:

Κατά τη διάρκεια του 2025, μεταβιβάστηκε από την CMTC στην Εταιρεία το σύνολο των μετοχών δεκατριών (13) πλοιοκτητριών εταιρειών, στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης εταιρειών υπό κοινό έλεγχο, η οποία λογιστικοποιήθηκε με τη μέθοδο της ενοποίησης συμφερόντων (pooling of interests) και με αναδρομική ισχύ στις ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις. Η σχετική συναλλαγή παρουσιάζεται στη Σημείωση 1 των Ετήσιων Ενοποιημένων Οικονομικών καταστάσεων.

Κατά την 30.06.2026, από τις συναλλαγές της Εταιρείας με την CMTC, η οποία είναι ο άμεσος μέτοχός της, προέκυψε απαίτηση ύψους US$ 9,7 εκατ. για την Εταιρεία.

Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών:

Η Εκδότρια συνήψε ως αγοράστρια, με αντισυμβαλλόμενη την CMTC, μητρική εταιρεία της Εκδότριας, ως πωλήτρια, τέσσερις (4) Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών την 06.07.2026, με αντικείμενο την πώληση του 100% των μετοχών εκάστης των τεσσάρων Υπό Εξαγορά Εταιρειών με έδρα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, οι οποίες είναι αντισυμβαλλόμενες στις συμβάσεις ναυπήγησης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium, M/V CMA CGM Hydrogene, M/V CMA CGM Gallium και M/V CMA CGM Cesium, έναντι τιμήματος ύψους US$165,0 εκατ. για κάθε Υπό Εξαγορά Εταιρεία, ήτοι συνολικού τιμήματος US$660,0 εκατ., το οποίο θα καταβληθεί επιμερισμένο στην CMTC κατά την παράδοση εκάστου πλοίου σύμφωνα με τους όρους των οικείων Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών. Περαιτέρω στοιχεία αναφορικά με τις εν λόγω συμβάσεις παρατίθενται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Συμβάσεις Τεχνικής και Εμπορικής Διαχείρισης:

Η τεχνική και εμπορική διαχείριση του συνόλου των πλοίων του στόλου της Εταιρείας, από το τρίτο τρίμηνο του 2025, είχε ανατεθεί στη διαχειρίστρια εταιρεία Capital Containers Ship Management, η οποία είναι συνδεδεμένο μέρος της Εκδότριας και ελέγχεται από τον κ. Μιλτιάδη Ε. Μαρινάκη, υιό του Κυρίου Μετόχου, κ. Ευάγγελου Μαρινάκη του Μιλτιάδη, σε αντικατάσταση της Capital-Executive Ship Management Corp. (εφεξής η «Capital-Executive»), η οποία διαχειριζόταν προγενέστερα το στόλο. Κατά τη χρήση που έληξε 31.12.2025, η Εταιρεία είχε απαίτηση ύψους US$ 5,5 εκατ. από προκαταβολές που δόθηκαν για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων και εξόδων ταξιδιού, τα οποία κατέβαλε η Capital Containers Ship Management για λογαριασμό της Εταιρείας και των θυγατρικών της, και απεικονίζεται στο κονδύλι «Due from related party» στην Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Οι αμοιβές διαχείρισης για την χρήση που έληξε 31.12.2025 και 2024, ανήλθαν σε US$ 5,6 εκατ. και US$ 4,6 εκατ., αντίστοιχα, και απεικονίζονται στο κονδύλι «Vessel operating expenses – related parties» στην Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων. Κατά την εξάμηνη περίοδο που έληξε στις 30.06.2026, η Εταιρεία είχε υποχρέωση ύψους US$0,02 εκατ. για έξοδα που πραγματοποιήθηκαν από την Capital Containers Ship Management αναφορικά με λειτουργικά έξοδα και έξοδα ταξιδιού των πλοίων της Εταιρείας, και απεικονίζεται στο κονδύλι «Due from related party» στην Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης. Οι αμοιβές διαχείρισης για την εξαμηνιαία περίοδο που έληξε στις 30.06.2026 και στις 30.06.2025 ανήλθαν σε US$2,8 εκατ., και για τις δύο περιόδους, και απεικονίζονται στο κονδύλι «Vessel operating expenses – related parties» στην Κατάσταση Λογαριασμού Αποτελεσμάτων.

Ανάλυση των συναλλαγών με τα συνδεδεμένα μέρη που προκύπτουν από συμβάσεις τεχνικής και εμπορικής Διαχείρισης έχει ως εξής:

Ποσά σε χιλ. US$			
Ενοποιημένη Κατάσταση Χρηματοοικονομικής Θέσης Ομίλου	**30.06.2026**	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Κυκλοφορούν ενεργητικό			
Απαιτήσεις από συνδεδεμένο μέρος (α)	-	5.456	-
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	**-**	**5.456**	**-**
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένο μέρος (β)	21	-	-
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	**21**	-	-

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

α) Προκαταβολές από την Εταιρεία: Το κονδύλι αυτό αντιπροσωπεύει τα ποσά που προκαταβάλλει η Εταιρεία στην Capital Containers Ship Management για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων και εξόδων ταξιδιού, τα οποία η Capital Containers Ship Management θα καταβάλει για λογαριασμό της Εταιρείας και των θυγατρικών της.

β) Πληρωμές για Λογαριασμό της Εταιρείας: Το κονδύλι αυτό αντιπροσωπεύει τα ποσά που καταβάλλει η Capital Containers Ship Management, για λογαριασμό της Εταιρείας, για τα λειτουργικά έξοδα και τα έξοδα ταξιδιού των πλοίων.

Ποσά σε χιλ. US$				
Ενοποιημένη Κατάσταση Αποτελεσμάτων και Συνολικών Εσόδων	**01.01-30.06.2026**	**01.01-30.06.2026**	**01.01-31.12.2025**	**01.01-31.12.2024**
Λειτουργικά έξοδα πλοίων – συνδεδεμένα μέρη	2.824	2.751	5.648	4.612

Πηγή: Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις και Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

Στις 06.07.2026, οι τριάντα δύο (32) Θυγατρικές συνήψαν συμβάσεις τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης με την εταιρεία Capital Containers Ship Management, με αντικείμενο την παροχή, μεταξύ άλλων, υπηρεσιών διαχείρισης πληρώματος, τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης, ασφαλιστικής και λογιστικής υποστήριξης, καθώς και, εφόσον ζητηθεί, τεχνικής συνδρομής για την πώληση πλοίων, έναντι τιμήματος ύψους US$0,3 εκατ. ετησίως (US$800 ημερησίως) ανά σύμβαση με έναρξη ισχύος την 01.10.2026. Περαιτέρω στοιχεία αναφορικά με τις εν λόγω συμβάσεις παρατίθενται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Συμβάσεις Επίβλεψης των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων:

Δεκαεννέα (19) Θυγατρικές έχουν συνάψει συμβάσεις επίβλεψης και επιθεώρησης του οικείου εκ των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων με την εταιρεία Capital Containers Ship Management, με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών επίβλεψης και επιθεώρησης αναφορικά με δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοία, έναντι τιμήματος ύψους US$0,4 εκατ. ανά σύμβαση για τα πλοία M/V DP WORLD QINGDAO, M/V DP WORLD MUNDRA, M/V DP WORLD MAPUTO, M/V DP WORLD SOKHNA, M/V DP WORLD NHAVA SHEVA και M/V DP WORLD BUSAN, και US$0,4 εκατ. ανά σύμβαση για τα πλοία M/V ARISTOVOULOS, M/V ARKESILAOS, M/V ARISTOFANIS, M/V AREGON, M/V AKTAIOS, M/V ANAXIMENIS, M/V AITHER, M/V ADOLOS, M/V AGATHOKLIS, M/V AIAS II, M/V AETOS, M/V AFTOKRATOR και M/V ADRASTOS II, οι οποίες καθίστανται ενεργές την 01.10.2026. Περαιτέρω στοιχεία αναφορικά με τις εν λόγω συμβάσεις παρατίθενται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών:

Στις 07.07.2026 η Εκδότρια υπέγραψε με την Capital Containers Ship Management ως πάροχο υπηρεσιών Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών αορίστου χρόνου με έναρξη ισχύος την 01.10.2026, για την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, ήτοι, μεταξύ άλλων, υπηρεσιών οικονομικής διαχείρισης και διαχείρισης ταμειακών διαθεσίμων, διαχείρισης τραπεζικών λογαριασμών και πληρωμών, διαχείρισης αμοιβών στελεχών της Εκδότριας, τήρησης βιβλίων και αρχείων, διοικητικών υπηρεσιών και υπηρεσιών πληροφοριακών συστημάτων, έναντι αμοιβής ύψους US$100 ανά ημέρα παροχής υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση συνάπτεται στο πλαίσιο των επιτρεπόμενων βοηθητικών δραστηριοτήτων κατά τα προβλεπόμενα στην υπ' αριθ. πρωτ. Α1019/2023 απόφαση

των Υπουργού Οικονομικών και Υφυπουργού Οικονομικών «Καθορισμός των κύριων και βοηθητικών δραστηριοτήτων που είναι συνδεδεμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές τα έσοδα των οποίων είναι επιλέξιμα στον φόρο χωρητικότητας του ν. 27/1975 (ΦΕΚ Α΄77)». Περαιτέρω στοιχεία αναφορικά με την εν λόγω σύμβαση παρατίθενται στην ενότητα 11.7 «Σημαντικές Συμβάσεις» του Ενημερωτικού Δελτίου.

Για την πληροφόρηση της παρούσας ενότητας έχουν διενεργηθεί προσυμφωνημένες διαδικασίες από την Deloitte, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο), όπως περιγράφονται στην από 07.10.2026 έκθεση προσυμφωνημένων διαδικασιών.

11.5 Μετοχικό Κεφάλαιο

Το εγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, ανέρχεται σε εξακόσια εκατομμύρια (600.000.000) μετοχές διαιρούμενο σε (α) πεντακόσια εκατομμύρια (500.000.000) κοινές μετοχές ονομαστικής αξίας US$ 0,04 και (β) εκατό εκατομμύρια (100.000.000) προνομιούχες μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04 εκ των οποίων έχουν εκδοθεί πλήρως καταβεβλημένες εκατό εκατομμύρια (100.000.000) κοινές μετοχές.

Μετά το πέρας της Αύξησης, υπό την παραδοχή της άντλησης €250,0 εκατ. με βάση την Ανώτατη Τιμή Διάθεσης, θα έχουν εκδοθεί 31.887.755 πλήρως καταβεβλημένες κοινές μετοχές ονομαστικής αξίας US$ 0,04 έκαστη οι οποίες με την Εισαγωγή θα αποϋλοποιηθούν στο σύνολό τους.

Κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, το εκδοθέν μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας που αντιστοιχεί στις εκδοθείσες εκατό εκατομμύρια (100.000.000) μετοχές είναι πλήρως καταβεβλημένο.

Όσον αφορά τις Μετοχές της Εταιρείας (και τυχόν προνομιούχες μετοχές που η Εταιρεία δύναται να εκδώσει στο μέλλον):

- είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμες,
- κάθε κοινή Μετοχή αντιπροσωπεύει και ένα δικαίωμα ψήφου,
- κάθε κοινή Μετοχή παρέχει στον κάτοχο το δικαίωμα να ψηφίζει στην Ετήσια Συνέλευση ή οποιαδήποτε Ειδική Συνέλευση,
- η Εταιρεία δεν έχει εκδώσει μετατρέψιμους τίτλους, ανταλλάξιμους τίτλους ή τίτλους κτήσης μετοχών, και
- δεν υπάρχουν εκκρεμείς αποφάσεις που να επιτρέπουν την έκδοση μετατρέψιμων τίτλων ή κοινών μετοχών ή προνομιούχων μετοχών (πέραν του εγκεκριμένου μετοχικού κεφαλαίου).

Επίσης, σύμφωνα με δήλωση της Εταιρείας, δεν υφίσταται δικαίωμα ή/και υποχρέωση απόκτησης σε σχέση με το εγκεκριμένο αλλά όχι εκδοθέν κεφάλαιο, ή δέσμευση αύξησης του εκδοθέντος κεφαλαίου πλην της Αύξησης, ούτε δικαίωμα προαίρεσης για το κεφάλαιο της Εταιρείας ή συμφωνία υπό όρους ή άνευ όρων που προβλέπει ότι το κεφάλαιο αυτό θα αποτελέσει το αντικείμενο δικαιώματος προαίρεσης ούτε υφίστανται μετατρέψιμες κινητές αξίες.

Τέλος, δεν υφίστανται Μετοχές που δεν αντιπροσωπεύουν κεφάλαιο. Επιπλέον, δεν υφίστανται Μετοχές οι οποίες να κατέχονται από την Εταιρεία ή για λογαριασμό της ή από Θυγατρικές.

Σχετικά με τα δικαιώματα των Μετόχων, βλ. ενότητα 7.1.5 «Δικαιώματα Μετόχων» του Ενημερωτικού Δελτίου.

11.6 Ιδρυτική Πράξη και Καταστατικό

Σύμφωνα με δήλωση της διοίκησης της Εταιρείας, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δεν υφίσταται διάταξη της ιδρυτικής πράξης (certificate of incorporation), του Καταστατικού ή των Κανονισμών (Bylaws) της Εκδότριας, της οποίας η εφαρμογή ενδέχεται να καθυστερήσει, να αναβάλει ή να παρεμποδίσει αλλαγή στον έλεγχο της Εκδότριας, πλην των διατάξεων του Καταστατικού της Εταιρείας, οι οποίες (α)

εξουσιοδοτούν το Διοικητικό Συμβούλιο, χωρίς την έγκριση των Μετόχων να (i) εκδίδει, προνομιούχες μετοχές σε μία ή περισσότερες σειρές και να καθορίζει, με απόφαση ή αποφάσεις του, την ονομασία, καθώς και τις εξουσίες, προτιμήσεις, δικαιώματα, ειδικά προνόμια, περιορισμούς και προϋποθέσεις που διέπουν κάθε σειρά, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των δικαιωμάτων επί μερισμάτων, εξαγοράς, εκκαθάρισης, μετατροπής και ψήφου, των όρων έκδοσης πρόσθετων προνομιούχων μετοχών, καθώς και των δικαιωμάτων των Μετόχων κάθε σειράς ως προς την εκλογή και παύση ενός ή περισσότερων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, (β) περιορίζουν τα πρόσωπα που δύνανται να συγκαλέσουν Ειδική Συνέλευση στον Πρόεδρο, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, το Διοικητικό Συμβούλιο και τους κατόχους ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των μετοχών που έχουν δικαίωμα ψήφου επί του θέματος που πρόκειται να τεθεί προς ψήφιση στην εν λόγω Ειδική Συνέλευση, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω Μέτοχοι κατέχουν βάσει των καταχωρήσεων (of record) ποσοστό τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των δικαιωμάτων ψήφου για χρονικό διάστημα τουλάχιστον έξι (6) μηνών αμέσως πριν από την υποβολή του αιτήματος σύγκλησης της Ειδικής Συνέλευσης; (γ) θεσπίζουν απαιτήσεις προηγούμενης ειδοποίησης για την πρόταση υποψηφίων προς εκλογή στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας ή για την πρόταση θεμάτων επί των οποίων δύνανται να αποφασίσουν οι Μέτοχοι κατά την Ειδική Συνέλευση, με εκτενείς απαιτήσεις ειδοποίησης πληροφοριών και προηγούμενης ειδοποίησης (οι οποίες, κατά κανόνα, πρέπει να παραδίδονται ή να αποστέλλονται ταχυδρομικώς και να παραλαμβάνονται στη διεύθυνση επικοινωνίας της Εταιρείας όχι νωρίτερα από εκατόν είκοσι (120) ημέρες ή αργότερα από ενενήντα (90) ημέρες πριν από την επέτειο της προηγούμενης ετήσιας Συνέλευσης των Μετόχων, και (δ) προβλέπουν αυξημένη πλειοψηφία για την παύση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και για την τροποποίηση των Κανονισμών από τη Συνέλευση των Μετόχων.

11.7 Σημαντικές Συμβάσεις

Η Εταιρεία δηλώνει ότι, κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, οι όροι των παρατιθέμενων στην παρούσα ενότητα συμβάσεων τηρούνται.

Η Εταιρεία δηλώνει ότι, για το αμέσως προηγούμενο έτος από την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, δεν υφίστανται σημαντικές συμβάσεις, εκτός από τις συμβάσεις που συνάπτονται στο σύνηθες πλαίσιο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στις οποίες η Εταιρεία ή και Θυγατρικές αποτελούν συμβαλλόμενο μέρος, πλην των παρακάτω:

Δανειακές Συμβάσεις

Κατωτέρω παρατίθενται οι σημαντικές δανειακές συμβάσεις που έχει συνάψει η Εκδότρια ή/και Θυγατρικές, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου. Σημειώνονται τα εξής για όλες τις ακολούθως περιγραφόμενες δανειακές συμβάσεις:

- Έχουν παρασχεθεί εξασφαλίσεις, οι οποίες περιγράφονται κατωτέρω υπό την υποενότητα «Εξασφαλίσεις».
- Περιλαμβάνουν τυπικούς για δανεισμό ναυτιλιακών εταιρειών όρους, ήτοι εγγυοδοτικές δηλώσεις, θετικές και αρνητικές υποχρεώσεις/δεσμεύσεις, καθώς και γεγονότα καταγγελίας, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, ρητρών αρνητικής δέσμευσης και ρητρών περιορισμού μεταβολής ελέγχου (change of control).

<u>Α. Δανειακή Σύμβαση με την Εθνική Τράπεζα, ποσού έως US$270,0 εκατ.</u>

Στις 21.04.2026, οι πλοιοκτήτριες Θυγατρικές Plato Container Carrier S.A., Helios Container Carrier S.A., Dakos Container Carrier S.A., Socrates Container Carrier S.A., Aiolos Container Carrier S.A., Aristotle Container Carrier S.A., Ouranos Container Carrier S.A. και Megas Container Carrier S.A., συνήψαν με την Εθνική Τράπεζα σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένου χρόνου ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας (senior secured term loan facility), ποσού έως US$270,0 εκατ., με την εγγύηση της Εκδότριας, με σκοπό την αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού και για κεφάλαιο κίνησης. Το τραπεζικό δάνειο εκταμιεύθηκε σε μία δόση στις 22.04.2026. Το δάνειο φέρει ετήσιο επιτόκιο βάσει Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως, το οποίο

δύναται να μειωθεί σε περίπτωση παροχής ενεχύρου επί μετρητών για το αντίστοιχο ποσό του δανείου (ή μέρους αυτού). Η ημερομηνία λήξης του δανείου είναι η 22.04.2034. Το πρόγραμμα αποπληρωμής περιλαμβάνει τριάντα δύο (32) τριμηνιαίες δόσεις ύψους US$4,1 εκατ. εκάστη και μία τελική πληρωμή (balloon) ύψους US$140,4 εκατ. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, το ανεξόφλητο υπόλοιπο ανέρχεται σε US$266,0 εκατ.

Β. Δανειακή Σύμβαση με την Hamburg Commercial Bank AG, ποσού έως US$150,0 εκατ.

Στις 29.06.2026, οι πλοιοκτήτριες Θυγατρικές Poros Container Carrier S.A., Thales Container Carrier S.A., Megistos Container Carrier S.A. και Faros Container Carrier S.A., συνήψαν με την Hamburg Commercial Bank AG σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένης διάρκειας ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας μετά την παράδοση του πλοίου (senior secured post-delivery term loan facility), ποσού έως US$150,0 εκατ., με την εγγύηση της CMTC και με σκοπό την αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού και για γενικούς εταιρικούς σκοπούς. Την 11.09.2026, η Εκδότρια υπεισήλθε στη θέση της CMTC ως εγγυήτριας της δανειακής σύμβασης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην από 11.09.2026 Συμπληρωματική Σύμβαση και η CMTC δεν επέχει πλέον θέση εγγυήτριας. Το τραπεζικό δάνειο εκταμιεύθηκε στις 30.06.2026 σε τέσσερα (4) τμήματα (advances). Το δάνειο φέρει ετήσιο επιτόκιο βάσει Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως. Η ημερομηνία λήξης του δανείου είναι η 30.04.2031. Το πρόγραμμα αποπληρωμής περιλαμβάνει είκοσι (20) τριμηνιαίες δόσεις, συνολικού ύψους US$43,0 εκατ., και τέσσερις τελικές δόσεις (balloon), μία για έκαστο τμήμα, συνολικού ύψους US$107,0 εκατ. Με ημερομηνία αναφοράς την 30.09.2026, το ανεξόφλητο υπόλοιπο ανέρχεται σε US$147,9 εκατ.

Γ. Δανειακή Σύμβαση με την ING Bank N.V., ποσού έως US$533,3 εκατ.

Στις 30.09.2026, η πλοιοκτήτρια Θυγατρική Maestros Container Carrier S.A., και οι Θυγατρικές Onar Container Carrier S.A., Tilos Container Carrier S.A., Atlas Container Carrier S.A., Silas Container Carrier S.A., Ilios Container Carrier S.A., Animus Container Carrier S.A., Olympic Container Carrier S.A., Onda Container Carrier S.A., Castus Container Carrier S.A., Albus Container Carrier S.A., Midas Container Carriers Corp., Iolas Container Carriers Corp. και η Frixos Container Carriers Corp., οι οποίες θα παραλάβουν δεκατρία (13) εκ των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων, συνήψαν σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένης διάρκειας ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας (senior secured term loan facility) με την ING Bank N.V. London Branch, ποσού έως US$533,3 εκατ., με την εγγύηση της Εταιρείας και με σκοπό την αναχρηματοδότηση του εν λειτουργία πλοίου M/V Arionas καθώς και την αναχρηματοδότηση των αντίστοιχων Υπό Ναυπήγηση Πλοίων. Σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης της Εισαγωγής έως τις 15.11.2026, η CMTC θα υπεισέλθει στη θέση της Εταιρείας ως εγγυήτριας και η Εταιρεία δεν θα επέχει πλέον θέση εγγυήτριας της δανειακής σύμβασης. Το δάνειο θα εκταμιευθεί σε δεκατέσσερα (14) τμήματα (tranches), ένα ανά συμβαλλόμενη Θυγατρική. Το δάνειο φέρει ετήσιο επιτόκιο βάσει Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως. Η ημερομηνία λήξης του δανείου είναι επτά (7) έτη από την ημερομηνία εκταμίευσης εκάστου τμήματος. Το πρόγραμμα αποπληρωμής περιλαμβάνει είκοσι οκτώ (28) τριμηνιαίες δόσεις για έκαστο τμήμα, ύψους ίσου με το 1/68 ή το 1/80, κατά περίπτωση, έκαστου τμήματος, και μία τελική δόση (balloon) ανά τμήμα, ύψους ίσου με το κατά το χρόνο αυτό υπόλοιπο κάθε τμήματος. Ουδέν τμήμα του δανείου έχει εκταμιευθεί κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

Δ. Δανειακή Σύμβαση με την BNP Paribas, ποσού US$112,6 εκατ.

Στις 28.09.2026, η Θυγατρική Mahitis Container Carrier S.A. συνήψε με την BNP Paribas σύμβαση εξασφαλισμένου δανείου ορισμένης διάρκειας ανώτερης εξοφλητικής προτεραιότητας (senior secured term loan facility), ποσού US$ 112,6 εκατ., με την εγγύηση της Εκδότριας, για την ενδιάμεση χρηματοδότηση (bridge financing) του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου M/V DP World Mundra. Το τραπεζικό δάνειο θα εκταμιευθεί σε μία (1) δόση και θα αποπληρωθεί εφάπαξ κατά την ημερομηνία παράδοσης του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου M/V DP World Mundra σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Ναύλωσης Γυμνού Πλοίου JOLCO (όπως ορίζεται κατωτέρω). Το δάνειο φέρει κυμαινόμενο επιτόκιο βάσει επιτοκίου αναφοράς Term SOFR, πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως. Το δάνειο δεν έχει εκταμιευθεί κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

Συμβάσεις Χρηματοδοτικής Μίσθωσης (Sale and Leaseback Financings) / Συμβάσεις ναύλωσης γυμνού πλοίου (Bareboat Charters)

Κατωτέρω παρατίθενται οι σημαντικές συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης (sale and leaseback financings) που έχουν συνάψει ή πρόκειται να συνάψουν η Εκδότρια ή/και Θυγατρικές, με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

Α. Χρηματοδοτική Μίσθωση (Sale and Leaseback) με την Everbright Financial Leasing Co., Ltd., ποσού έως US$327,1 εκατ.

Στις 30.09.2026, οι Θυγατρικές Parmenion Container Carrier S.A., Othello Container Carrier S.A. και Ieros Container Carrier S.A., συνήψαν σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and lease back) με την EBFL, ύψους έως US$109,0 εκατ. έκαστη, με την εγγύηση της Εταιρείας, για τη χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων M/V DP WORLD SOKHNA, M/V DP WORLD BUSAN και M/V DP WORLD NHAVA SHEVA. Κατά την παράδοση εκάστου υπό ναυπήγηση πλοίου από το ναυπηγείο, οι Θυγατρικές θα πωλήσουν και θα επαναναυλώσουν τα αντίστοιχα πλοία δυνάμει ναυλώσεων γυμνού πλοίου (bareboat charters) για περίοδο δέκα (10) ετών από την ημερομηνία παράδοσης εκάστου πλοίου στον εκναυλωτή δυνάμει του μνημονίου αγοραπωλησίας πλοίου, ήτοι κατά την ημερομηνία παράδοσης εκάστου πλοίου από το ναυπηγείο. Η σύμβαση προβλέπει, υπό προϋποθέσεις δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς έκαστου πλοίου. Η σύμβαση φέρει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως.

Β. Σύμβαση Λειτουργικής Μίσθωσης (JOLCO) με την BNP Paribas και την SBI Leasing Services Co., Ltd, ποσού US$337,7 εκατ.

Στις 28.09.2026, οι Θυγατρικές Mahitis Container Carrier S.A., Mahimos Container Carrier S.A., Anikitos Container Carrier S.A., συνήψαν σύμβαση λειτουργικής μίσθωσης JOLCO (Japanese Operating Lease with Call Option) με την BNP Paribas και την SBI Leasing Services Co., Ltd. με σκοπό την χρηματοδότηση των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων M/V DP World Mundra, M/V DP World Qingdao και M/V DP World Maputo, ύψους US$112,6 εκατ. ανά πλοίο και με την Εγγύηση της Εταιρείας. Κατά την παράδοση εκάστου Υπό Ναυπήγηση Πλοίου από το ναυπηγείο, οι Θυγατρικές θα πωλήσουν και θα επαναναυλώσουν τα αντίστοιχα πλοία δυνάμει ναυλώσεων γυμνού πλοίου (bareboat charters) (έκαστη η «**Σύμβαση Ναύλωσης Γυμνού Πλοίου JOLCO**») για περίοδο δεκαπέντε (15) ετών και εννέα (9) μηνών από την ημερομηνία παράδοσης εκάστου πλοίου στον εκναυλωτή, ήτοι την ημερομηνία παράδοσης εκάστου πλοίου από το ναυπηγείο, εκτός εάν ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς ή το δικαίωμα πρόωρης εξαγοράς σύμφωνα με τη σύμβαση. Η σύμβαση περιλαμβάνει υπό προϋποθέσεις και κατά τις οριζόμενες στη σύμβαση ημερομηνίες, δικαίωμα προαίρεσης επαναγοράς του αντίστοιχου ναυλωτή και δικαίωμα πρόωρης εξαγοράς πριν από τη λήξη της σύμβασης κατά τις οριζόμενες στη σύμβαση ημερομηνίες. Η σύμβαση φέρει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως.

Εξασφαλίσεις

Οι υποχρεώσεις που απορρέουν εκ τραπεζικών δανείων και συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης ασφαλίζονται, μεταξύ άλλων, με υποθήκες πρώτης προτεραιότητας επί των πλοίων, εκχώρηση ασφαλιστικών αποζημιώσεων, ναύλων, αποζημιώσεων επίταξης και ναυλοσυμφώνων, ενεχύραση λογαριασμών εσόδων και αναλήψεις υποχρεώσεων του διαχειριστή και εγγυήσεις από την Εκδότρια ή τις εταιρείες που κατέχουν τα χρηματοδοτούμενα πλοία. Αναλυτικότερα, οι εξασφαλίσεις που παρέχονται για τραπεζικά δάνεια παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Α/Α	Δανειζόμε-νος (για το Τραπεζικό Δάνειο)	Όνομα Πλοίου	Δανειστής	Σκοπός Δανείου	Λήξη	Ανεξόφλητο Υπόλοιπο 30.09.2026 (US$ εκατ.)	Μορφή Εξασφαλίσεων

1	Plato Container Carrier S.A.	M/V ASTERIOS	Εθνική Τράπεζα	Τραπεζικό δάνειο για την αναχρημα-τοδότηση υφιστάμε-νου δανεισμού, καθώς και για την παροχή ρευστότητας για επενδυτι-κούς σκοπούς	22.04.2034 (οκτώ (8) έτη από την ημ/νία εκταμίευσης, ήτοι από τις 22.04.2026)	US$266,0	Μεταξύ άλλων, εγγύηση Εκδότριας, Α' προτιμώμενη υποθήκη επί των εν λόγω πλοίων, εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ ασφαλιστικές συμβάσεις, ναύλων, αποζημιώσεων επίταξης και ναυλοσυμφώ-νων, ενεχύραση λογαριασμού εξασφάλισης, αναλήψεις υποχρεώσεων της διαχειρίστριας
2	Helios Container Carrier S.A.	M/V AVIOS					
3	Dakos Container Carrier S.A.	M/V ASTRAIOS					
4	Socrates Container Carrier S.A.	M/V ADAMASTOS					
5	Aiolos Container Carrier S.A.	M/V AMOUREUX					
6	Aristotle Container Carrier S.A.	M/V AIAS					
7	Ouranos Container Carrier S.A.	M/V ACHELOOS					
8	Megas Container Carrier S.A.	M/V ACASTOS					
9	Poros Container Carrier S.A.	M/V ANDROKLIS	Hamburg Commercial Bank AG	Τραπεζικό δάνειο για την αναχρημα-τοδότηση υφιστάμε-νου δανεισμού και για γενικούς εταιρικούς σκοπούς	30.04.2031	US$ 147,9	Μεταξύ άλλων, εγγύηση Εκδότριας, Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου, εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ ασφαλιστικές συμβάσεις, ναύλων, αποζημιώσεων επίταξης και ναυλοσυμφώ-νων, ενεχύραση λογαριασμών εσόδων και αναλήψεις υποχρεώσεων της διαχειρίστριας
10	Thales Container Carrier S.A.	M/V ADONIS					
11	Megistos Container Carrier S.A.	M/V ANAXAGORAS					
12	Faros Container Carrier S.A.	M/V ADRASTOS					
13	Animus Container Carrier S.A.	M/V ARISTOFANIS	ING Bank N.V.	Τραπεζικός δανεισμός για την αναχρηματο δότηση του πλοίου	Επτά (7) έτη από την ημερομηνία εκταμίευσης	Δεν έχει πραγματο-ποιηθεί εκταμίευση	Μεταξύ άλλων, εγγύηση Εκδότριας, Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου,
14	Olympic Container Carrier S.A.	M/V AETOS					

15	Frixos Container Carriers Corp.	M/V ARISTOVOULOS		Arionas και τη χρηματοδό-τηση των πλοίων Aristofanis, Aetos, Aristovoulos, Anaximenis, Aither, Aftokrator, Aktaios, Adolos, Agathoklis, Arkesilaos, Aias II, Adrastos II και Aregon			εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ ασφαλιστικές συμβάσεις, ναύλων, αποζημιώσεων επίταξης και ναυλοσυμφώ-νων, ενεχύραση μετοχών πλοιοκτητριών εταιρειών, ενεχύραση λογαριασμών εσόδων και αναλήψεις υποχρεώσεων της διαχειρίστριας
16	Onda Container Carrier S.A.	M/V ANAXIMENIS					
17	Onar Container Carrier S.A.	M/V AITHER					
18	Tilos Container Carrier S.A.	M/V AFTOKRATOR					
19	Atlas Container Carrier S.A.	M/V AKTAIOS					
20	Silas Container Carrier S.A.	M/V ADOLOS					
21	Ilios Container Carrier S.A.	M/V AGATHOKLIS					
22	Midas Container Carriers Corp.	M/V ARKESILAOS					
23	Castus Container Carrier S.A.	M/V AIAS II					
24	Albus Container Carrier S.A.	M/V ADRASTOS II					
25	Maestros Container Carrier S.A.	M/V ARIONAS					
26	Iolas Container Carriers Corp.	M/V AREGON					
27	Mahitis Container Carrier S.A.	M/V DP WORLD MUNDRA	BNP Paribas	Ενδιάμεση χρηματοδό-τηση (bridge financing) του πλοίου M/V DP WORLD MUNDRA	Κατά την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου σύμφωνα με την Σύμβαση Ναύλωσης Γυμνού Πλοίου JOLCO	Δεν έχει πραγματο-ποιηθεί εκταμίευση	Μεταξύ άλλων, εγγύηση Εκδότριας, Α' προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου, εγγύηση Εκδότριας, εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ ασφαλιστικές συμβάσεις, ναύλων, αποζημιώσεων επίταξης και ναυλοσυμφώ-νων, ενεχύραση

							λογαριασμών εσόδων και αναλήψεις υποχρεώσεων της διαχειρίστριας

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή.

Αναλυτικότερα, οι εξασφαλίσεις που παρέχονται για συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Α/Α	**Μισθωτής (Ναυλωτής Γυμνού Πλοίου)**	**Όνομα Πλοίου**	**Εκμισθωτής (Εκναυλωτής Γυμνού Πλοίου)**	**Σκοπός Χρηματοδοτικής Μίσθωσης**	**Λήξη**	**Ανεξόφλητο Υπόλοιπο 30.09.2026 (US$ εκατ.)**	**Μορφή Εξασφαλίσεων**
1	Parmenion Container Carrier S.A. Othello Container Carrier S.A. και Ieros Container Carrier S.A.	M/V DP WORLD SOKHNA, M/V DP WORLD BUSAN, M/V DP WORLD NHAVA SHEVA	Everbright Financial Leasing Co., Ltd.	Χρηματοδότηση υπό ναυπήγηση πλοίων	Δέκα (10) έτη από την παράδοση εκάστου πλοίου	Δεν έχει πραγματο-ποιηθεί εκταμίευση	Μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, εγγύηση της Εκδότριας, ενέχυρο επί μετοχών, ενέχυρο επί λογαριασμού, εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ασφαλιστικές συμβάσεις, ναυλοσυμφώνων, απαιτήσεων
2	Mahitis Container Carrier S.A., Mahimos Container Carrier S.A., Anikitos Container Carrier S.A.	M/V DP WORLD MUNDRA, M/V DP WORLD QINGDAO, M/V DP WORLD MAPUTO	SBI Leasing Services Co., Ltd.	Χρηματοδότηση υπό ναυπήγηση πλοίων	Δεκαπέντε (15) έτη και Εννέα (9) μήνες από την παράδοση εκάστου πλοίου	Δεν έχει πραγματο-ποιηθεί εκταμίευση	

Πηγή: Στοιχεία Εκδότριας μη ελεγμένα από ορκωτό ελεγκτή λογιστή

Συμβάσεις Τεχνικής και Εμπορικής Διαχείρισης

Η διαχείριση του στόλου του Ομίλου της Εκδότριας πραγματοποιείται από την Capital Containers Ship Management, δυνάμει συμβάσεως τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης που συνάπτεται μεταξύ της Capital Containers Ship Management και εκάστης Θυγατρικής.

Η Capital Containers Ship Management μπορεί να αναθέτει την παροχή ορισμένων από τις υπηρεσίες διαχείρισης σε συνδεδεμένες εταιρείες διαχείρισης ή τρίτους υπό την προϋπόθεση της συγκατάθεσης της εκάστοτε Θυγατρικής που συμπεριλαμβάνεται στον κάτωθι πίνακα.

Τα κύρια σημεία των συμβάσεων διαχείρισης μεταξύ της διαχειρίστριας εταιρείας Capital Containers Ship Management και αντίστοιχα των Θυγατρικών παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί με ημερομηνία αναφοράς την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου:

Συμβαλλόμενα Μέρη		**Έναρξη Σύμβασης**	**Λήξη Σύμβασης**	**Πλοίο/-α υπό Διαχείριση**	**Βασικές Υπηρεσίες Σύμβασης**
Διαχειρί-στρια Εταιρεία	**Αντισυμβαλλόμενος**				
CCSM	Animus Container Carrier S.A.	Από την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου	Με τη λύση της σύμβασης καθ’	M/V ARISTOFANIS (αρ. κύτους 4299)	Υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος, τεχνικής και
	Olympic Container Carrier S.A.			M/V AETOS (αρ. κύτους 4301)	
	Onda Container Carrier S.A.			M/V ANAXIMENIS (αρ. κύτους 4303)	

	Frixos Container Carriers Corp.	στον Πλοιοκτήτη.	οιονδήποτε τρόπο σύμφωνα με τους όρους αυτής	M/V ARISTOVOULOS (αρ. κύτους 4309)	εμπορικής διαχείρισης, ασφαλιστικής και λογιστικής υποστήριξης, καθώς και τεχνική συνδρομή για την πώληση του πλοίου, εφόσον ζητηθεί.
	Onar Container Carrier S.A.			M/V AITHER (αρ. κύτους 4291)	
	Tilos Container Carrier S.A.			M/V AFTOKRATOR (αρ. κύτους 4293)	
	Atlas Container Carrier S.A.			M/V AKTAIOS (αρ. κύτους 4294)	
	Silas Container Carrier S.A.			M/V ADOLOS (αρ. κύτους 4295)	
	Ilios Container Carrier S.A.			M/V AGATHOKLIS (αρ. κύτους 4297)	
	Castus Container Carrier S.A.			M/V AIAS II (αρ. κύτους 4305)	
	Albus Container Carrier S.A.			M/V ADRASTOS II (αρ. κύτους 4306)	
	Midas Container Carriers Corp.			M/V ARKESILAOS (αρ. κύτους 4307)	
	Iolas Container Carriers Corp.			M/V AREGON (αρ. κύτους 4308)	
	Parmenion Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD SOKHNA (αρ. κύτους 8292)	
	Othello Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD BUSAN (αρ. κύτους 8293)	
	Ieros Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD NHAVA SHEVA (αρ. κύτους 8294)	
	Mahimos Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD QINGDAO (αρ. κύτους 8296)	
	Anikitos Container Carrier S.A.			M/V DP WOLRD MAPUTO (αρ. κύτους 8297)	
	Mahitis Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD MUNDRA (αρ. κύτους 8295)	
	Maestros Container Carrier S.A.	01.10.2026		M/V ARIONAS	
	Plato Container Carrier S.A.			M/V ASTERIOS	
	Helios Container Carrier S.A.			M/V AVIOS	
	Poros Container Carrier S.A.			M/V ANDROKLIS	
	Dakos Container Carrier S.A.			M/V ASTRAIOS	
	Faros Container Carrier S.A.			M/V ADRASTOS	
	Socrates Container Carrier S.A.			M/V ADAMASTOS	
	Aiolos Container Carrier S.A.			M/V AMOUREUX	
	Aristotle Container Carrier S.A.			M/V AIAS	
	Thales Container Carrier S.A.			M/V ADONIS	
	Megistos Container Carrier S.A.			M/V ANAXAGORAS	
	Ouranos Container Carrier S.A.			M/V ACHELOOS	
	Megas Container Carrier S.A.			M/V ACASTOS	

Σημειώνεται ότι οι όροι των ανωτέρω συμβάσεων κρίνονται συνήθεις για συμβάσεις αυτού του είδους και βασίζονται σε τροποποιημένη μορφή του προτύπου BIMCO Shipman 2009.

Συμβάσεις επίβλεψης/επιθεώρησης Υπό Ναυπήγηση Πλοίων

Επιπλέον, η Capital Containers Ship Management παρέχει δυνάμει της Σύμβασης Επίβλεψης σε δέκα εννέα (19) Θυγατρικές της Εταιρείας που αναμένεται να παραλάβουν τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία από το ναυπηγείο, υπηρεσίες επίβλεψης / επιθεώρησης πλοίων υπό ναυπήγηση. Τα βασικά στοιχεία των συμβάσεων αυτών παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Συμβαλλόμενα Μέρη		Έναρξη Σύμβασης	Λήξη Σύμβασης	Πλοίο/-α υπό ναυπήγηση	Βασικές Υπηρεσίες Σύμβασης
Διαχειρίστρια Εταιρεία	**Αντισυμβαλλόμενος**				
CCSM	Animus Container Carrier S.A.	01.10.2026	(i) Με την παράδοση του πλοίου από το ναυπηγείο. (ii) Με τη λύση της σύμβασης καθ' οιονδήποτε τρόπο σύμφωνα με τους όρους αυτής.	M/V ARISTOFANIS (αρ. κύτους 4299)	Υπηρεσίες επίβλεψης / επιθεώρησης σε σχέση με τα Πλοία Υπό Ναυπήγηση
	Olympic Container Carrier S.A.			M/V AETOS (αρ. κύτους 4301)	
	Onda Container Carrier S.A.			M/V ANAXIMENIS (αρ. κύτους 4303)	
	Frixos Container Carriers Corp.			M/V ARISTOVOULOS (αρ. κύτους 4309)	
	Onar Container Carrier S.A.			M/V AITHER (αρ. κύτους 4291)	
	Tilos Container Carrier S.A.			M/V AFTOKRATOR (αρ. κύτους 4293)	
	Atlas Container Carrier S.A.			M/V AKTAIOS (αρ. κύτους 4294)	
	Silas Container Carrier S.A.			M/V ADOLOS (αρ. κύτους 4295)	
	Ilios Container Carrier S.A.			M/V AGATHOKLIS (αρ. κύτους 4297)	
	Castus Container Carrier S.A.			M/V AIAS II (αρ. κύτους 4305)	
	Albus Container Carrier S.A.			M/V ADRASTOS II (αρ. κύτους 4306)	
	Midas Container Carriers Corp.			M/V ARKESILAOS (αρ. κύτους 4307)	
	Iolas Container Carriers Corp.			M/V AREGON (αρ. κύτους 4308)	
	Parmenion Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD SOKHNA (αρ. κύτους 8292)	
	Othello Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD BUSAN (αρ. κύτους 8293)	
	Ieros Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD NHAVA SHEVA (αρ. κύτους 8294)	
	Mahimos Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD QINGDAO (αρ. κύτους 8296)	
	Anikitos Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD MAPUTO (αρ. κύτους 8297)	
	Mahitis Container Carrier S.A.			M/V DP WORLD MUNDRA (αρ. κύτους 8295)	

Σημειώνεται ότι οι όροι των Συμβάσεων Επίβλεψης κρίνονται συνήθεις για συμβάσεις αυτού του είδους και βασίζονται σε τροποποιημένη μορφή του προτύπου BIMCO Superman (Standard Agreement for the Supervision of Vessel Construction).

Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών

Η Εκδότρια σύνηψε ως αγοράστρια, με αντισυμβαλλόμενη την CMTC ως πωλήτρια, τέσσερις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών την 06.07.2026, με αντικείμενο την αγοραπωλησία του συνόλου (100%) των μετοχών εκάστης των τεσσάρων (4) Υπό Εξαγορά Εταιρειών με έδρα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, οι οποίες είναι αντισυμβαλλόμενες στις συμβάσεις ναυπήγησης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium, M/V CMA CGM Hydrogene, M/V CMA CGM Gallium και M/V CMA CGM Cesium, ως ακολούθως:

Υπό Εξαγορά Εταιρεία	Υπό Ναυπήγηση Πλοίο	Χρόνος παράδοσης σύμφωνα με τη σύμβαση	Αναμενόμενη ημερομηνία μεταβίβασης των μετοχών της Υπό Εξαγορά Εταιρείας στην Εταιρεία σύμφωνα με την Σύμβαση Αγοραπωλησίας

		ναυπήγησης	Μετοχών
Callias Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Neptunium	20.03.2027	Μεταξύ 01.07.2027 και 31.08.2027 (η ακριβής ημερομηνία μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)
Simon Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Hydrogene	31.01.2028	Άμα τη παραδόσει του πλοίου από το ναυπηγείο, την ή πριν από την 28.08.2028
Aktaion Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Gallium	25.01.2027	Άμα τη παραδόσει του πλοίου από το ναυπηγείο, την ή πριν από την 23.08.2027
Timon Container Carriers Corp.	M/V CMA CGM Cesium	30.04.2028	Μεταξύ 01.10.2028 και 30.11.2028 (η ακριβής ημερομηνία μεταβίβασης εναπόκειται στην κρίση του πωλητή)

Οι Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών, προβλέπουν ότι η Εκδότρια θα αγοράσει το σύνολο (100%) των μετοχών εκάστης Υπό Εξαγορά Εταιρείας, οι οποίες είναι ελεύθερες βαρών, από την CMTC ως πωλήτρια, έναντι τιμήματος ύψους US$165,0 εκατ. για κάθε Υπό Εξαγορά Εταιρεία. Οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Aktaion Container Carriers Corp. και Simon Container Carriers Corp. θα μεταβιβασθούν στην Εκδότρια κατά την ημερομηνία που προβλέπεται σε εκάστη Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών για εκάστη Υπό Εξαγορά Εταιρεία (η «**Ημερομηνία Ολοκλήρωσης**»), ήτοι άμα τη παραδόσει του πλοίου M/V CMA CGM Gallium και του πλοίου M/V CMA CGM Hydrogene από το ναυπηγείο στην αντίστοιχη πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ οι μετοχές των υπό εξαγορά εταιρειών Callias Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. θα μεταβιβασθούν σε ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας παράδοσης των πλοίων M/V CMA CGM Neptunium και M/V CMA CGM Cesium από το ναυπηγείο (βλ. αναλυτικά ενότητα 4.2.4.1 Παρουσίαση του Στόλου του Ενημερωτικού Δελτίου). Το τίμημα για την αγορά εκάστης Υπό Εξαγορά Εταιρείας θα καταβληθεί κατά την Ημερομηνία Ολοκλήρωσης υπό τον όρο της ταυτόχρονης μεταβίβασης των μετοχών από την CMTC ως πωλήτρια στην Εταιρεία ως αγοράστρια.

Στις 28.09.2026, οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες συνήψαν σύμβαση πώλησης και επαναμίσθωσης (sale and leaseback) με συνδεδεμένα μέρη της ICBCL, με σκοπό την χρηματοδότηση των υπό ναυπήγηση πλοίων M/V CMA CGM Gallium, M/V CMA CGM Neptunium, M/V CMA CGM Cesium και M/V CMA CGM Hydrogene, ύψους έως US$418,5εκατ. Η σύμβαση φέρει εγγύηση της CMTC, στην θέση της οποίας θα υπεισέλθει η Εκδότρια άμα τη μεταβιβάσει των μετοχών των Υπό Εξαγορά Εταιρειών στην Εταιρεία, σύμφωνα με τις Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών και η CMTC δεν θα επέχει πλέον θέση εγγυήτριας. Κατά την παράδοση εκάστου υπό ναυπήγηση πλοίου από το ναυπηγείο, οι Υπό Εξαγορά Εταιρείες θα πωλήσουν και θα επαναναυλώσουν τα αντίστοιχα πλοία στο πλαίσιο ναυλώσεων γυμνού πλοίου (bareboat charters) για επταετή περίοδο. Η σύμβαση προβλέπει επιτόκιο Term SOFR πλέον περιθωρίου Margin% ετησίως. Η σύμβαση προβλέπει διαρκές δικαίωμα προαίρεσης (option) επαναγοράς εκάστου πλοίου καθ' όλη τη διάρκειά της και υποχρέωση επαναγοράς κατά την λήξη της έναντι προκαθορισμένου τιμήματος, όπως ορίζεται στην σύμβαση.

Η σύμβαση περιλαμβάνει ως εξασφάλιση, μεταξύ άλλων, ενέχυρο επί μετοχών, ενέχυρο λογαριασμού, εκχώρηση αξιώσεων από ασφαλιστήρια/ασφαλιστικές συμβάσεις, ναυλοσυμφώνων και απαιτήσεων.

Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών

Η Εκδότρια υπέγραψε στις 07.07.2026 τη Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών με την Capital Containers Ship Management ως πάροχο υπηρεσιών, η οποία είναι αορίστου χρόνου με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 01.10.2026. Η Capital Containers Ship Management παρέχει στην Εταιρεία διάφορες υπηρεσίες δυνάμει της Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών, όπως υπηρεσίες οικονομικής διαχείρισης και διαχείρισης ταμειακών διαθεσίμων της Εταιρείας, διαχείριση τραπεζικών λογαριασμών, διαχείριση πληρωμών και υπηρεσίες διαχείρισης μισθοδοσίας στελεχών της Εταιρείας, τήρηση βιβλίων και αρχείων της Εταιρείας σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες, διοικητικές υπηρεσίες, υπηρεσίες πληροφοριακών συστημάτων, και οποιεσδήποτε άλλες υπηρεσίες ζητεί η Εταιρεία και η Capital Containers Ship Management δύναται να παράσχει. Η Capital

Containers Ship Management δύναται να αναθέτει σε υπεργολάβους την εκτέλεση των υποχρεώσεών της ή να εκχωρεί τα δικαιώματα και/ή να μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις της δυνάμει της σύμβασης, κατόπιν προηγούμενης έγγραφης συναίνεσης της Εκδότριας.

12 ΜΕΡΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 10 των Κανονισμών, η Εταιρεία δύναται να διανέμει μερίσματα σύμφωνα με το BCA, κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, σε οποιαδήποτε τακτική ή έκτακτη συνεδρίαση αυτού. Τα μερίσματα δύνανται να διανέμονται και να καταβάλλονται σε μετρητά, μετοχές ή άλλα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας. Η διανομή και καταβολή μερίσματος σε μετοχές, επιπλέον της σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, απαιτεί στο βαθμό που επηρεάζονται δικαιώματα άλλων μετόχων και την έγκριση με πλειοψηφία 2/3 κάθε κλάσης μετόχων που επηρεάζεται. Σύμφωνα με το BCA, απαγορεύεται να ληφθεί απόφαση για τη διανομή και καταβολή μερίσματος (α) σε περίπτωση αφερεγγυότητας της Εταιρείας ή (β) εάν η Εταιρεία θα καθίστατο αφερέγγυα συνεπεία απόφασης για τη διανομή και της καταβολής μερίσματος ή (γ) εάν η διανομή ή η καταβολή θα ήταν αντίθετη προς οποιουδήποτε περιορισμούς που περιέρχονται στο Καταστατικό. Μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν μόνο εάν η Εταιρεία εμφανίζει Πλεόνασμα (surplus) και σε περίπτωση που δεν υφίσταται Πλεόνασμα (surplus), μερίσματα δύνανται να διανεμηθούν και να καταβληθούν από τα καθαρά κέρδη της οικονομικής χρήσης κατά την οποία λαμβάνεται η απόφαση για τη διανομή μερίσματος ή της προηγούμενης οικονομικής χρήσης. (βλ. αναλυτικά ενότητα 7.1.5.(α) «Δικαιώματα Μετόχων» - «Δικαίωμα απόληψης μερισμάτων» του Ενημερωτικού Δελτίου).

Σύμφωνα με την εν λόγω ειδική εταιρική μερισματική πολιτική, η οποία εξειδικεύει (κατά μη δεσμευτικό τρόπο) την ως άνω διακριτική ευχέρεια του Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με το δίκαιο της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ, κατά τον καθορισμό του χρόνου διανομής και καταβολής καθώς και του ύψους των μερισμάτων, το Διοικητικό Συμβούλιο λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά, το ύψος των ναύλων, τα ταμειακά κέρδη της Εταιρείας, την οικονομική κατάσταση, τις ταμειακές ανάγκες της Εταιρείας και οποιεσδήποτε άλλες παραμέτρους τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δύνανται να θεωρήσουν σχετικές. Η ικανότητα της Εταιρείας, σύμφωνα με την εν λόγω ειδική εταιρική μερισματική πολιτική, να διανέμει μερίσματα θα μπορούσε να επηρεαστεί από διάφορους παράγοντες, όπως αυξημένα ή απρόβλεπτα έξοδα, απώλεια πλοίου, απαιτούμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες, αποθεματικά βάσει απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, κόστος αναχρηματοδότησης ή αποπληρωμής υφιστάμενου χρέους, πρόσθετο δανεισμό και συμμόρφωση με τους όρους στις χρηματοδοτικές συμβάσεις του Ομίλου, αναμενόμενο μελλοντικό κόστος κεφαλαίου, πρόσβαση σε χρηματοδότηση μέσω της κεφαλαιαγοράς, αποτιμήσεις περιουσιακών στοιχείων. Συγκεκριμένες χρηματοδοτικές συμβάσεις του Ομίλου περιλαμβάνουν ειδικούς συμβατικούς περιορισμούς ως προς τη διανομή μερισμάτων και λοιπών πληρωμών προς τους Μετόχους. Ειδικότερα, η Εκδότρια έχει αναλάβει την υποχρέωση να μην προβαίνει σε δήλωση, έγκριση ή καταβολή μερισμάτων ή άλλων διανομών προς τους Μετόχους, ούτε σε επιστροφή ποσών από αποθεματικά, καταβολή αμοιβών προς τους Μετόχους ή εξαγορά, επαναγορά ή αποπληρωμή των μετοχών της, εφόσον υφίσταται γεγονός καταγγελίας (συμπεριλαμβανομένου πιθανού γεγονότος καταγγελίας) ή θα προέκυπτε από οποιαδήποτε από τις ανωτέρω ενέργειες γεγονός καταγγελίας, σύμφωνα με τους όρους της οικείας δανειακής σύμβασης.

Υπό την αίρεση της πλήρωσης των νόμιμων προϋποθέσεων διανομής και καταβολής μερίσματος σύμφωνα με το BCA και της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις τήρησης χρηματοοικονομικών δεικτών που περιέχονται στις δανειακές συμβάσεις της Εκδότριας, η Εκδότρια έχει θέσει ως στόχο την διανομή και καταβολή μερισμάτων στους Μετόχους ύψους εξήντα τοις εκατό (60%) έως εβδομήντα τοις εκατό (70%) των Προσαρμοσμένων Καθαρών Κερδών κάθε οικονομικής χρήσης, πληρωτέο σε τριμηνιαία βάση. Το ως άνω εύρος συνιστά πρόθεση της υφιστάμενης διοίκησης της Εκδότριας, δεν είναι δεσμευτικό για την Εκδότρια και δύναται να αναθεωρηθεί, τροποποιηθεί ή ανασταλεί οποτεδήποτε με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εκδότριας, η οποία θα δημοσιοποιηθεί σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Ουδεμία διαβεβαίωση παρέχεται ότι θα καταβληθεί

μέρισμα σε οποιαδήποτε οικονομική χρήση ή ότι, εφόσον καταβληθεί, θα κυμανθεί εντός του ανωτέρω εύρους. Η καταβολή μερισμάτων εξαρτάται από την κερδοφορία και τις ταμειακές ροές των Θυγατρικών, οι οποίες προέρχονται κατά κύριο λόγο από περιορισμένο αριθμό ναυλωτών (ιδίως M/V CMA CGM και Unifeeder) (βλ. ενότητα «Παράγοντες Κινδύνου» του Ενημερωτικού Δελτίου). Το Διοικητικό Συμβούλιο θα εξετάζει και θα λαμβάνει απόφαση περί της διανομής και καταβολής ή μη μερίσματος ανά τρίμηνο.

Η Εταιρεία για τη χρήση 2025 και για την περίοδο από 01.01.2026 έως 30.06.2026 διένειμε μέρισμα στο μέτοχό της ύψους US$46,4 εκατ. και US$61,7 εκατ., αντίστοιχα.

Οι κάτοχοι των Νέων Μετοχών έχουν δικαίωμα απόληψης μερίσματος από οποιαδήποτε προηγούμενη χρήση της Εταιρείας στο βαθμό που τηρούνται οι προϋποθέσεις των νόμων των Νήσων Μάρσαλ περί (α) ύπαρξης Πλεονάσματος (surplus) ή, ελλείψει αυτού, καθαρών κερδών για την τρέχουσα και αμέσως προηγούμενη χρήση, (β) φερεγγυότητας (γ) λήψης σχετικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και (δ) σε σχέση με μερίσματα σε μετοχές στο βαθμό που επηρεάζονται άλλοι μέτοχοι με επιπλέον έγκριση με πλειοψηφία 2/3 της κατηγορίας των μετόχων που επηρεάζεται, όπως αυτές αναλυτικότερα προβλέπονται στην ενότητα 7.1.5(α) («Δικαιώματα των Μετόχων» - «Δικαίωμα απόληψης μερισμάτων»). Κατά την ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου, εκκρεμεί η καταβολή μερίσματος ύψους US$15,0 εκατ. στην CMTC, ως μοναδικό μέτοχο της Εταιρείας έως την ημερομηνία έκδοσης των Νέων Μετοχών, για την περίοδο πριν από την ημέρα έκδοσης των Νέων Μετοχών.

Δεν υφίσταται ειδική παραγραφή στο δίκαιο των Marshall Islands σχετικά με την απαίτηση του Μετόχου κατά της Εκδότριας για την πληρωμή αποφασισθέντων μερισμάτων. Η γενική αστική παραγραφή κατά το δίκαιο των Νήσων Μάρσαλ, είναι έξι (6) έτη.

13 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΕΣ ΚΙΝΗΤΕΣ ΑΞΙΕΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ ΤΩΝ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΑΞΙΩΝ

Δεν συντρέχουν.

14 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ

Δεν συντρέχουν.

15 ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Κατά τη διάρκεια ισχύος του Ενημερωτικού Δελτίου, ήτοι δώδεκα (12) μήνες από τη δημοσίευσή του, τα ακόλουθα έγγραφα θα βρίσκονται στη διάθεση του επενδυτικού κοινού στην ιστοσελίδα της Εταιρείας www.capitalmaritimefinance.com εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά:

- Το Καταστατικό της Εταιρείας.
- Το από 16.07.2026 πρακτικό της κοινής ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου και των Μετόχων της Εταιρείας σχετικά με την εισαγωγή του συνόλου των μετοχών της Εταιρείας στη Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens.
- Το από 02.10.2026 πρακτικό του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας σχετικά με την Αύξηση, με καταβολή μετρητών, χωρίς δικαίωμα προτίμησης των υφιστάμενων Μετόχων.
- Το από 06.10.2026 πρακτικό της ειδικώς συσταθείσας επιτροπής του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee) σχετικά με τον καθορισμό της Ανώτατης Τιμής Διάθεσης.
- Η από 06.10.2026 Επιστολή Νομικού Ελέγχου, συνταχθείσα από το Νομικό Ελεγκτή.
- Η από 07.10.2026 Έκθεση Προσυμφωνημένων Διαδικασιών επί επιλεγμένων χρηματοοικονομικών πληροφοριών σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Συναφών Υπηρεσιών 4400 (Αναθεωρημένο) συνταχθείσα από τη Deloitte.
- Η από 07.10.2026 Έκθεση Διασφάλισης Ανεξάρτητου Ορκωτού Ελεγκτή-Λογιστή σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Αναθέσεων Διασφάλισης 3000 «Έργα διασφάλισης πέραν του ελέγχου ή Επισκόπησης

Ιστορικής Οικονομικής Πληροφόρησης» (ISAE 3000), επί της Δήλωσης Επάρκειας Κεφαλαίου Κίνησης της διοίκησης της Εταιρείας, απόσπασμα της οποίας περιλαμβάνεται στην ενότητα 6 «ΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ» συνταχθείσα από τη Deloitte.

- Η από 01.10.2026 έκθεση αποτίμησης της MB Shipbrokers για το σύνολο του στόλου της Εταιρείας (υφιστάμενα και νεότευκτα).

Άλλες πληροφορίες που διατίθενται στο διαδικτυακό τόπο της Εταιρείας, πλην των πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα ενότητα και είναι διαθέσιμες στις παραπάνω ηλεκτρονικές διευθύνσεις, δεν αποτελούν μέρος του Ενημερωτικού Δελτίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΓΛΩΣΣΑΡΙ

Οι ορισμοί και συντομογραφίες που εμφανίζονται στο κείμενο με κεφαλαία γράμματα και των οποίων η έννοια δίδεται ακολούθως, θα έχουν την ίδια έννοια όταν χρησιμοποιούνται στο Περιληπτικό Σημείωμα, στους Παράγοντες Κινδύνου, στο Έγγραφο Αναφοράς και στο Σημείωμα Μετοχικού Τίτλου του Ενημερωτικού Δελτίου, εκτός εάν άλλως ορίζονται σε επιμέρους ενότητες αυτού.

1. **ALTHEO SHIPPING:** Η εταιρεία με την επωνυμία «ALTHEO SHIPPING INC.» με έδρα στη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ (διεύθυνση: Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands, MH 96960), η οποία είναι καταχωρημένη στο μητρώο εταιριών (Corporate Registry) των Νήσων Μάρσαλ με αριθμό 63646.
2. **Ambrosia Capital Hellas** ή **Ambrosia:** Η ανώνυμη εταιρεία παροχής επενδυτικών υπηρεσιών «AMBROSIA CAPITAL HELLAS ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ », η οποία εδρεύει στην Αθήνα (διεύθυνση: Αμερικής 18, Τ.Κ. 106 71, Αθήνα, τηλ. 210 3004 895, ιστότοπος: www.ambrosiacapital.gr) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 157516901000.
3. **Ballast Water Management Plan (BWMP):** Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος.
4. **Ballast Water Management System (BWMS):** Σύστημα Διαχείρισης Έρματος.
5. **Capital Containers Ship Management** ή **CCSM:** Η εταιρεία με την επωνυμία «Capital Containers Ship Management Corp.», η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους των Νήσων Μάρσαλ και διατηρεί γραφείο στην Ελλάδα, στη διεύθυνση Ιάσονος 3, Πειραιάς Τ.Κ. 185 37, με αντικείμενο την εμπορική και τεχνική διαχείριση πλοίων και στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση των πλοίων του στόλου της Εκδότριας δυνάμει εκάστης Σύμβασης Διαχείρισης, η επίβλεψη των Υπό Ναυπήγηση Πλοίων δυνάμει εκάστης Σύμβασης Επίβλεψης και η παροχή εταιρικών υπηρεσιών δυνάμει της Σύμβασης Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών.
6. **Capital Maritime** ή **CMTC:** Η εταιρεία με την επωνυμία «Capital Maritime & Trading Corp.», η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους των Νήσων Μάρσαλ και είναι καταχωρημένη στο οικείο μητρώο εταιριών (Corporate Registry) των Νήσων Μάρσαλ με αριθμό 13992.
7. **Carbon Intensity Indicator (CII):** Ο λειτουργικός δείκτης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τον οποίο όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας 5.000 τόνων και άνω, λαμβάνουν βαθμολόγηση για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα CO_2 και του πραγματικού μεταφορικού έργου που εκτελούν βάσει κλίμακας από Α έως Ε.
8. **Clean Air Act (CAA):** Ο Ομοσπονδιακός Νόμος των Η.Π.Α. για την Καθαρότητα του Αέρα, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
9. **Clean Water Act (CWA):** Ο Ομοσπονδιακός Νόμος των Η.Π.Α. για την Καθαρότητα του Υδάτινου Περιβάλλοντος, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
10. **Code of Federal Regulations (CFR):** Ο Κώδικας Ομοσπονδιακών Κανονισμών των Η.Π.Α.
11. **Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (CERCLA):** Ο Ομοσπονδιακός Νόμος των Η.Π.Α. για την Αποτελεσματική Περιβαλλοντική Ανταπόκριση, τον Καθορισμό Αποζημιώσεων και τη Νομική (Αντικειμενική) Ευθύνη, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
12. **Corruption Perceptions Index (CPI):** Ο Δείκτης Αντίληψης για την Διαφθορά.
13. **CrediaBank:** Το πιστωτικό ίδρυμα με την επωνυμία «CrediaBank Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία» το οποίο εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής (Λεωφόρος Κηφισίας 260-262, Τ.Κ. 152 31, τηλ: 210 3669 000, ιστότοπος: https://www.crediabank.com/) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 000255501000.

14. **CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ:** Η ανώνυμη εταιρεία παροχής επενδυτικών υπηρεσιών με την επωνυμία «CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ», η οποία εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής (διεύθυνση: Εθνικής Αντιστάσεως 57Β, Χαλάνδρι, Τ.Κ. 152 31, τηλ. 210 6965 000, ιστότοπος:https://www.crediapantelakis.com) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 001613801000.

15. **Deloitte:** Η ελεγκτική εταιρεία με την επωνυμία «DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ» (Α.Μ.ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκλησιάς 3Α και Γρανικού (Τ.Κ. 151 25).

16. **Domestic Emission Control Areas (DECAs):** Εγχώριες Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών.

17. **DWT:** Dead Weight Tonnage (Τόνοι Νεκρού Βάρους).

18. **EBITDA:** Τα συνολικά έσοδα από ναυλώσεις μείον τα έξοδα ναυλώσεων, τα λειτουργικά έξοδα πλοίων και τα γενικά έξοδα και έξοδα διοικητικής λειτουργίας.

19. **Emission Control Areas (ECAs):** Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών.

20. **Emissions Trading System (ETS):** Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της Ε.Ε.

21. **Energy Efficiency Design Index (EEDI):** Ο σχεδιαστικός/τεχνικός (σε αντίθεση με το λειτουργικό στο CII) δείκτης ενεργειακής απόδοσης νεότευκτων πλοίων που υπολογίζει τα εκλυόμενα γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα (CO_2 emissions) ανά τόνο ωφέλιμου φορτίου (DWT) για κάθε ναυτικό μίλι (tonne-mile).

22. **Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI):** Ο σχεδιαστικός/τεχνικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης υπαρχόντων πλοίων που υπολογίζεται από το λόγο των τυποποιημένων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) προς τη μεταφορική ικανότητα και ταχύτητα σε συγκεκριμένη κατάσταση φόρτωσης. Σχετίζεται με την ισχύ του εγκατεστημένου κινητήρα, τη μεταφορική ικανότητα και την ταχύτητα του πλοίου.

23. **Environmental Protection Agency (EPA):** Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος των Η.Π.Α.

24. **ESG:** Ο όρος «ESG» αναφέρεται σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης που μπορούν να επηρεάσουν την ικανότητα μιας εταιρείας να παράγει αξία μακροπρόθεσμα. Πιο συγκεκριμένα, σε εταιρικό πλαίσιο ο όρος ESG αναφέρεται στην ενσωμάτωση θεμάτων βιωσιμότητας στη στρατηγική και τη λήψη αποφάσεων των επιχειρήσεων.

25. **ESMA:** Η Ευρωπαϊκή Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών (European Securities and Markets Authority).

26. **Euronext Athens:** Η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Euronext Athens Holding ΑΕ», που λειτουργεί ως διαχειριστής της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens σύμφωνα με το Ν. 4514/2018 και τον Κανονισμό της Euronext Athens που έχει εγκριθεί με την Απόφαση 19/697/10-11-2014 της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (ΦΕΚ Β/3195/27.11.2014).

27. **Euronext Clearing Athens**: Η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «EURONEXT CLEARING ATHENS Α.Ε.» η οποία εδρεύει στην Αθήνα (Λεωφ. Αθηνών 110, Τ.Κ. 104 42), είναι καταχωρημένη στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 6410501000 (πρώην Αρ. Μ.Α.Ε. 58973/01/Β/05/309), η οποία διενεργεί την εκκαθάριση των συναλλαγών στην Euronext Athens, σύμφωνα με τους Κανονισμούς της και τις αποφάσεις της, τον Ν. 4514/2018, τον Κανονισμό (ΕΕ) 648/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2012 για τα εξωχρηματιστηριακά παράγωγα, τους κεντρικούς αντισυμβαλλομένους και τα αρχεία καταγραφής συναλλαγών και τους όρους λειτουργίας της.

28. **Euronext Securities Athens:** Η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Euronext Securities Athens Α.Ε.», η οποία λειτουργεί ως Κεντρικό Αποθετήριο Τίτλων (Κ.Α.Τ.) σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 909/2014 και το Ν. 4569/2018, ως ισχύει, εδρεύει στην Αθήνα (Λεωφ. Αθηνών αρ. 110, Τ.Κ. 10442), είναι καταχωρημένη

στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 057958104000 και ΑΦΜ 094449050, ΚΕΦΟΔΕ Αττικής, και θα τηρεί τις Νέες Μετοχές σε άυλη ή λογιστική μορφή σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες της.

29. **EUROXX**: Η ανώνυμη εταιρεία παροχής επενδυτικών υπηρεσιών «EUROXX ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ», η οποία εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής (διεύθυνση: Παλαιολόγου 7, Τ.Κ. 152 32, τηλ.: 210 6879400, ιστότοπος: www.euroxx.gr) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 002043501000.
30. **HARPEX (Harper Petersen Charter Rates Index):** Δείκτης που δημοσιεύεται εβδομαδιαίως από τη γερμανική ναυλομεσιτική εταιρεία Harper Petersen, παρακολουθεί τις τιμές ναύλωσης (χρονοναύλωσης) για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) παγκοσμίως και αξιολογεί τις τιμές για εννέα διαφορετικές κατηγορίες πλοίων με βάση συμβόλαια διάρκειας 6 έως 12 μηνών.
31. **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**: Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973**.**
32. **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**: Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973**.**
33. **International Maritime Organization (IMO):** Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.
34. **International Safety Management (ISM):** Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης που υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ. Πρόκειται για ένα διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο αναφορικά με τη ναυτιλιακή διαχείριση για την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
35. **INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL:** Η εταιρεία με την επωνυμία «INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL LIMITED» με έδρα στην Κυπριακή Δημοκρατία (διεύθυνση: Αρχ. Μακαρίου Γ', Methonis Tower 3ΡΔ, Λευκωσία Φ 1070) η οποία έχει καταχωρηθεί στο εμπορικό μητρώο της Κύπρου με αριθμό ΗΕ 178162.
36. **IREON INVESTMENTS:** Η εταιρεία με την επωνυμία «IREON INVESTMENTS LTD» με έδρα στην Κυπριακή Δημοκρατία (διεύθυνση: Ακροπόλεως 66, Akropolis Tower, Στρόβολος 2012, Λευκωσία) η οποία έχει καταχωρηθεί στο εμπορικό μητρώο της Κύπρου με αριθμό ΗΕ 318348.
37. **LEI:** Ο 20ψήφιος αναγνωριστικός κωδικός νομικής οντότητας (Legal Entity Identifier).
38. **Liquified Natural Gas (LNG):** Υγροποιημένο φυσικό αέριο.
39. **Marine Environment Protection Committee (MEPC):** Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΙΜΟ.
40. **Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA)**: Ο Ομοσπονδιακός Νόμος των Η.Π.Α. για την Ασφάλεια των Θαλάσσιων Μεταφορών του 2002.
41. **Marshall Islands Business Corporations Act (BCA):** Ο Νόμος Εταιρικού Δικαίου των Νήσων Μάρσαλ.
42. **MELVET INVESTMENTS:** Η εταιρεία με την επωνυμία «MELVET INVESTMENTS LTD» με έδρα στην Κυπριακή Δημοκρατία (διεύθυνση: Αγίας Ελένης 2, Stasinos Building, 7^{ος} όροφος, Λευκωσία 1060) η οποία έχει καταχωρηθεί στο εμπορικό μητρώο της Κύπρου με αριθμό ΗΕ 414199.
43. **MEPC 70:** Η 70η συνεδρίαση της Επιτροπής του ΙΜΟ για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee (MEPC), 70th session).
44. **MEPC 75:** Η 75η συνεδρίαση της Επιτροπής του ΙΜΟ για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee (MEPC), 75th session).
45. **MEPC 76:** Η 76η συνεδρίαση της Επιτροπής του ΙΜΟ για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee (MEPC), 76th session).
46. **National Invasive Species Act (NISA):** Ο Εθνικός Νόμος των Η.Π.Α. περί των Χωροκατακτητικών Ειδών.
47. **New ConText (Container Ship Time Charter Assessment Index):** Δείκτης που δημοσιεύεται εβδομαδιαίως από τον Σύνδεσμο Ναυλομεσιτών Αμβούργου και Βρέμης (VHBS) και αξιολογεί τις ημερήσιες τιμές χρονοναύλωσης για έξι αντιπροσωπευτικές κατηγορίες μεγέθους containerships.
48. **Nitrogen Oxide Emission Control Areas (NECAs):** Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου.
49. **Oil Pollution Act (OPA 90):** Ο νόμος Περί Πετρελαϊκής Ρύπανσης των Η.Π.Α. του 1990.

50. **Optima bank:** Το πιστωτικό ίδρυμα με την επωνυμία «Τράπεζα Optima bank Α.Ε.», το οποίο εδρεύει στο Μαρούσι Αττικής (διεύθυνση: Αιγιαλείας 32, Τ.Κ. 151 25, τηλ: 210 8173 000, ιστότοπος: www.optimabank.gr) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 3664201000.
51. **PEAK CHARM HOLDINGS:** Η εταιρεία με την επωνυμία «PEAK CHARM HOLDINGS LIMITED» με έδρα στην Κυπριακή Δημοκρατία (διεύθυνση: Αρχ. Μακαρίου Γ' 58, Iris Tower, 8ος όροφος, Λευκωσία 1075) η οποία έχει καταχωρηθεί στο εμπορικό μητρώο της Κύπρου με αριθμό ΗΕ 366564.
52. **Prevention of Pollution from Ships (MARPOL):** Διεθνής σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία.
53. **Protection and Indemnity Associations (P&I Associations/Clubs):** Αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί.
54. **Safe Management System (SMS):** Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης.
55. **Safety of Life at Sea (SOLAS):** Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα.
56. **Secured Overnight Financing Rate (SOFR):** Το βασικό επιτόκιο αναφοράς για δανεισμό μίας ημέρας (overnight) σε Δολάρια, εξασφαλισμένο με κρατικά ομόλογα, το οποίο τυγχάνει διαχείρισης και δημοσιεύεται από την Ομοσπονδιακή Τράπεζα της Νέας Υόρκης (Federal Reserve Bank of New York) περίπου στις 8:00 π.μ. Ανατολική Ώρα κάθε εργάσιμη ημέρα.
57. **Ship Energy Efficiency Management Plans (SEEMPs):** Σχέδια Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης Πλοίου.**Twenty-foot equivalent unit (TEU):** Η ισοδύναμη μονάδα 20 ποδών. Τυποποιημένη μονάδα μέτρησης που αντιστοιχεί σε ένα εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών (6,1 μέτρων) κατά τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO), η οποία χρησιμοποιείται ως μονάδα χωρητικότητας ή ροής μεταφοράς.
58. **United States Coast Guard (USCG):** Η Ακτοφυλακή των Η.Π.Α.
59. **Vessel General Permit (VGP):** Γενική Άδεια Πλοίου σύμφωνα με το CWA.
60. **Vessel Incidental Discharge Act (VIDA):** Νόμος για τις Παρεπόμενες Απορρίψεις Πλοίων του 2013.
61. **Αέρια του Θερμοκηπίου:** Τα αέρια που απορροφούν και εκπέμπουν ενέργεια ακτινοβολίας μέσα στο εύρος της υπέρυθρης ακτινοβολίας, προκαλώντας το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Τα κύρια αέρια θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα της γης είναι ο υδρατμός (H_2O), το διοξείδιο του άνθρακα (CO_2), το μεθάνιο (CH_4), το οξείδιο του αζώτου (N_2O), και το όζον (O_3).
62. **Α.Ε.:** Η Ανώνυμη Εταιρεία**.**
63. **Ανάδοχοι:** Από κοινού η CrediaPantelakis Χρηματιστηριακή ΑΕΠΕΥ και η Ambrosia Capital Hellas.
64. **Ανεξάρτητος Οικονομικός Ελεγκτής:** Η ελεγκτική εταιρεία DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ (Α.Μ.ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκλησιάς 3Α και Γρανικού, (Τ.Κ. 151 25).
65. **Ανώτατη Τιμή Διάθεσης:** Το ποσό των €7,84 για εκάστη των Νέων Μετοχών το οποίο όρισαν οι Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι, σε συνεργασία με την Εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 17 του Κανονισμού ΕΔ, και εγκρίθηκε από ειδικώς προς τούτο συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee) την 06.10.2026.
66. **Απόφαση Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών** ή **Απόφαση Η.ΒΙ.Π.:** Η υπ' αριθμόν 34 απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής Χρηματιστηριακών Αγορών της Euronext Athens (συνεδρίαση 08.03.2017), η οποία τιτλοφορείται «Υπηρεσία κατάρτισης Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών – Η.ΒΙ.Π.», αναφορικά με την Υπηρεσία Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών, όπως κάθε φορά τροποποιείται, αντικαθίσταται και ισχύει.
67. **Αύξηση:** Η σκοπούμενη έκδοση νέων μετοχών από το εγκεκριμένο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας, δυνάμει της από 02.10.2026 Απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και σύμφωνα με τις διατάξεις του ΒΚΑ, με την καταβολή μετρητών και την έκδοση έως 42.000.000 νέων κοινών ονομαστικών μετά ψήφου μετοχών ονομαστικής αξίας τεσσάρων λεπτών του Δολαρίου (US$0,04) εκάστη χωρίς δικαίωμα προτίμησης του μοναδικού μετόχου, με στόχο την άντληση ποσού περίπου διακοσίων πενήντα εκατομμυρίων ευρώ (€250.000.000) (ή οποιουδήποτε άλλου ποσού εγκρίνει ειδικώς συσταθείσα

επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee)), περιλαμβανομένου του ποσού υπέρ το άρτιο.

68. **Γ.Ε.ΜΗ.:** Το Γενικό Εμπορικό Μητρώο.

69. **Γενικά Αποδεκτές Λογιστικές Αρχές των Η.Π.Α.** ή **US GAAP:** Οι γενικά αποδεκτές λογιστικές αρχές που έχουν εγκριθεί και υιοθετηθεί από την Αμερικανική Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς (SEC).

70. **Δημόσια Προσφορά:** Η δημόσια προσφορά έως 42.000.000 Νέων Μετοχών στο επενδυτικό κοινό, βάσει της από 02.10.2026 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας.

71. **Διαδικασία Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών** ή **Διαδικασία Η.ΒΙ.Π.:** Σημαίνει τη διαδικασία πρόσβασης στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών που προβλέπεται από την Απόφαση Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών.

72. **Διαμεσολαβητής** ή **Διαμεσολαβητές:** Επιχείρηση επενδύσεων (κατά τα οριζόμενα στις περιπτώσεις α' και β' της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 4514/2018, ως ισχύει) ή πιστωτικό ίδρυμα σύμφωνα με το Ν. 4514/2018 και την Οδηγία 2014/65/ΕΕ που διενεργεί συναλλαγές επ' ονόματί του αλλά για λογαριασμό πελατών του οι οποίες εκκαθαρίζονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στους Κανονισμούς της Euronext Clearing Athens.

73. **Διοικητικό Συμβούλιο** ή **Δ.Σ.:** Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εκδότριας ή, ανάλογα με την περίπτωση και τα συμφραζόμενα, έτερων νομικών προσώπων ή νομικών οντοτήτων.

74. **Δολάριο** ή **US$ dollar(s)** ή **US$:** Το εθνικό νόμισμα των Η.Π.Α.

75. **ΔΠΧΑ**: Τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

76. **Εγγεγραμμένος Διαμεσολαβητής:** Έχει την έννοια που του αποδίδεται στο στοιχείο 31, Μέρος 1 της Ενότητας Ι του Κανονισμού Λειτουργίας της Euronext Securities Athens.

77. **ΕΕ** ή **Ε.Ε.**: Η Ευρωπαϊκή Ένωση.

78. **Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος** ή **Εθνική Τράπεζα** ή **ΕΤΕ:** Το πιστωτικό ίδρυμα με την επωνυμία «Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος Α.Ε.», το οποίο εδρεύει στην Αθήνα (διεύθυνση: Αιόλου 86, Τ.Κ. 105 59, τηλ.: 210 3337 000) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 237901000.

79. **Ειδική Συνέλευση:** Η ειδική Συνέλευση των Μετόχων.

80. **Ειδικοί Επενδυτές:** Τα νομικά πρόσωπα που αποτελούν επαγγελματίες επενδυτές κατά τα οριζόμενα στην Ενότητα Ι («ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΛΑΤΩΝ ΠΟΥ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ») του Παραρτήματος ΙΙ του Ν. 4514/2018, όπως ισχύει, ή αναγνωρίζονται ως επιλέξιμοι αντισυμβαλλόμενοι σύμφωνα με το άρθρο 30 του ίδιου νόμου, εκτός εάν έχουν ζητήσει να αντιμετωπίζονται ως Ιδιώτες Επενδυτές, καθώς και φυσικά ή νομικά πρόσωπα που αντιμετωπίζονται, κατόπιν αιτήσεώς τους, ως επαγγελματίες επενδυτές, σύμφωνα με την Ενότητα ΙΙ («ΠΕΛΑΤΕΣ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΝΤΑΙ ΩΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΑΙΤΗΣΗ ΤΟΥΣ») του Παραρτήματος ΙΙ του ίδιου νόμου.

81. **Εισαγωγή:** Η εισαγωγή των Μετοχών προς διαπραγμάτευση στην Κύρια Αγορά της Ρυθμιζόμενης Αγοράς της Euronext Athens, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3371/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

82. **Έκθεση Αποτίμησης:** Η από 01.10.2026 έκθεση με αντικείμενο την αποτίμηση του συνόλου του στόλου της Εταιρείας, ήτοι των δεκατριών υφιστάμενων (13) εν λειτουργία πλοίων, των δεκαεννέα (19) Υπό Ναυπήγηση Πλοίων, καθώς και των τεσσάρων (4) υπό ναυπήγηση πλοίων που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες με ημερομηνία αναφοράς την 01.10.2026., οι οποίες προετοιμάστηκαν από την «MB Shipbrokers Advisory Services A/S», με επαγγελματική διεύθυνση στην Midtermolen 1, 2100 Κοπεγχάγη,

Δανία, όπως παρατίθενται στο Παράρτημα IV του Ενημερωτικού Δελτίου.

83. **Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης (ΕΔΜΑ):** Οι εναλλακτικοί δείκτες μέτρησης απόδοσης (alternative performance measures – APMs), κατά την έννοια των από 05.10.2015 κατευθυντηρίων γραμμών (guidelines) της ESMA, οι οποίες περιλαμβάνονται στο με στοιχεία ESMA/2015/1415 έγγραφό της.

84. **Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις:** Οι ενδιάμεσες συνοπτικές ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις για την περίοδο του πρώτου εξαμήνου 2026 (01.01.-30.06.2026), οι οποίες καταρτίσθηκαν σύμφωνα με τα US GAAP, επισκοπήθηκαν από τον ορκωτό ελεγκτή λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 38911), της DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ (Α.Μ.ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκλησιάς 3Α και Γρανικού, (Τ.Κ. 151 25) και εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την 09.09.2026.

85. **Ενημερωτικό Δελτίο:** Το παρόν έγγραφο που συντάχθηκε από την Εταιρεία σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΔ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τους κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμούς (ΕΕ) 2019/979 και (ΕΕ) 2019/980 της Επιτροπής και το Ν. 4706/2020, όπως ισχύουν, αποκλειστικά προς το σκοπό της Δημόσιας Προσφοράς και της Εισαγωγής και εγκρίθηκε από το Δ.Σ. της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

86. **Επενδυτές Cornerstone**: σημαίνει τις PEAK CHARM HOLDINGS, IREON INVESTMENTS, ALTHEO SHIPPING, INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL και MELVET INVESTMENTS, οι οποίες δεν αποτελούν συνδεδεμένα μέρη (κατά την έννοια των US GAAP) σε σχέση με την Εκδότρια. Οι Επενδυτές Cornerstone θα θεωρηθούν Ειδικοί Επενδυτές σε σχέση με τη συμμετοχή τους στη Δημόσια Προσφορά.

87. **Επιστολή Νομικού Ελέγχου:** Η από 06.10.2026 επιστολή συμπερασμάτων του Νομικού Ελεγκτή προς τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους και τους Συμβούλους Έκδοσης, η οποία συντάχθηκε στο πλαίσιο του διενεργηθέντος Νομικού Ελέγχου.

88. **Εργάσιμη Ημέρα:** Οποιαδήποτε ημέρα κατά την οποία η Euronext Athens, η Euronext Securities Athens και οι τράπεζες λειτουργούν στην Ελλάδα και η οποία είναι Ημέρα Target.

89. **Εταιρεία** ή **Εκδότρια:** Η εταιρεία με την επωνυμία «CAPITAL MARITIME FINANCE CORP.», η οποία συστάθηκε στις 14.05.2025 σύμφωνα με τους νόμους των Νήσων Μάρσαλ και είναι καταχωρημένη στο οικείο μητρώο εταιριών (Corporate Registry) των Νήσων Μάρσαλ με αριθμό 131749.

90. **Εταιρικός Γραμματέας:** Το εταιρικό όργανο που προβλέπεται στο άρθρο VII, παρ. 1 και 4 των Κανονισμών (Bylaws), στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται η τήρηση των πρακτικών των συνεδριάσεων του Δ.Σ. και της Ετήσιας Συνέλευσης ή οποιασδήποτε Ειδικής Συνέλευσης της Εταιρείας και η φύλαξη των εταιρικών εγγράφων και της εταιρικής σφραγίδας.

91. **Ετήσια Συνέλευση**: Η ετήσια Συνέλευση των Μετόχων.

92. **Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις:** Οι ετήσιες ενοποιημένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της χρήσης 2025, οι οποίες καταρτίσθηκαν σύμφωνα με τα US GAAP, ελέγχθηκαν από τον ορκωτό ελεγκτή λογιστή κ. Γεώργιο Μπαλαφούτη (Α.Μ. ΣΟΕΛ 38911), της DELOITTE ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ (Α.Μ.ΣΟΕΛ Ε120), που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, στην οδό Φραγκοκλησιάς 3Α και Γρανικού, (Τ.Κ. 151 25) και εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την 09.09.2026. Ως ημερομηνία πρώτης εφαρμογής των US GAAP νοείται η 01.01.2024. Τα στοιχεία της χρήσης 2024 προκύπτουν από τα συγκριτικά στοιχεία της χρήσης 2025.

93. **Εύρος Τιμής Διάθεσης:** Το εύρος της Τιμής Διάθεσης των Νέων Μετοχών το οποίο θα αποφασισθεί από την ειδικώς συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee) της Εταιρείας κατόπιν της ολοκλήρωσης της διαδικασίας του pre-marketing που θα έχουν διεξαγάγει οι Συντονιστές Κύριοι

Ανάδοχοι, και σε συνεργασία με αυτούς και θα δημοσιευθεί σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του Κανονισμού ΕΔ το αργότερο την προτεραία της έναρξης της περιόδου της Δημόσιας Προσφοράς, ώστε να γνωστοποιηθεί στο επενδυτικό κοινό.

94. **Η.ΒΙ.Π.** ή **Ηλεκτρονικό Βιβλίο Προσφορών:** Το ηλεκτρονικό βιβλίο προσφορών της Euronext Athens που λειτουργεί σύμφωνα με την Απόφαση 34/8.3.2017 της Διοικούσας Επιτροπής Χρηματιστηριακών Αγορών της Euronext Athens με τίτλο «Υπηρεσία κατάρτισης Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών – Η.ΒΙ.Π.», όπως κάθε φορά τροποποιείται και ισχύει.

95. **Ημέρα TARGET:** Κάθε ημέρα, κατά την οποία διενεργούνται συναλλαγές στο Διευρωπαϊκό Σύστημα Αυτόματων Πληρωμών σε Πραγματικό Χρόνο (Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer Payment System TARGET 2).

96. **Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου:** Η 07.10.2026, κατά την οποία εγκρίθηκε το Ενημερωτικό Δελτίο από το Διοικητικό Συμβούλιο της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

97. **Ηνωμένες Πολιτείες** ή **Η.Π.Α.:** Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

98. **Θυγατρικές:** Κάθε νομικό πρόσωπο το οποίο τελεί σε σχέση μητρικής – θυγατρικής με την Εκδότρια, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους λογιστικούς κανόνες που διέπουν αντίστοιχα την Εκδότρια.

99. **Ιδιώτες Επενδυτές:** Όλα τα φυσικά και νομικά πρόσωπα και οντότητες που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των Ειδικών Επενδυτών.

100. **Κανονισμοί** ή **Bylaws:** Οι Δεύτεροι Τροποποιημένοι και Αναδιατυπωμένοι Κανονισμοί («Second Amended and Restated Bylaws») της Εταιρείας, οι οποίοι συνιστούν εσωτερικούς κανόνες της Εταιρείας που συμπληρώνουν ή εξειδικεύουν το Καταστατικό της, όπως ισχύουν.

101. **Κανονισμός MRV της Ε.Ε.:** Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2015 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ως ισχύει.

102. **Κανονισμός FuelEU Maritime:** Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ως ισχύει.

103. **Κανονισμός ΕΔ:** Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1129 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το ενημερωτικό δελτίο που πρέπει να δημοσιεύεται κατά τη δημόσια προσφορά κινητών αξιών ή κατά την εισαγωγή κινητών αξιών προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 2003/71/ΕΚ, ως ισχύει.

104. **Κανονισμός (ΕΕ) 2019/979:** Ο κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2019/979 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 14ης Μαρτίου 2019 για τη συμπλήρωση του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά ρυθμιστικά τεχνικά πρότυπα σχετικά με τις βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες στο περιληπτικό σημείωμα ενημερωτικού δελτίου, τη δημοσίευση και την ταξινόμηση των ενημερωτικών δελτίων, τις διαφημίσεις για κινητές αξίες, τα συμπληρώματα του ενημερωτικού δελτίου και την πύλη κοινοποίησης, και για την κατάργηση του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 382/2014 της Επιτροπής και του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2016/301 της Επιτροπής, ως ισχύει.

105. **Κανονισμός (ΕΕ) 2019/980:** Ο κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμός (ΕΕ) 2019/980 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 14ης Μαρτίου 2019 για τη συμπλήρωση του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1129 όσον αφορά τη μορφή, το

περιεχόμενο, τον έλεγχο και την έγκριση του ενημερωτικού δελτίου που πρέπει να δημοσιεύεται κατά τη δημόσια προσφορά κινητών αξιών ή κατά την εισαγωγή κινητών αξιών προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 809/2004 της Επιτροπής, ως ισχύει.

106. **Κανονισμός (ΕΕ) 596/2014:** Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 596/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για την κατάχρηση της αγοράς (κανονισμός για την κατάχρηση της αγοράς) και την κατάργηση της οδηγίας 2003/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 2003/124/ΕΚ, 2003/125/ΕΚ και 2004/72/ΕΚ, ως ισχύει.

107. **Κανονισμός Λειτουργίας της Euronext Securities Athens:** Ο «Κανονισμός Λειτουργίας Ελληνικού Κεντρικού Αποθετηρίου Τίτλων», που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 4569/2018 (ΦΕΚ Α/179/11.10.2018), την από 22.02.2021 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Euronext Securities Athens και την υπ' αριθμ. 6/904/26.2.2021 εγκριτική απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (ΦΕΚ Β1007/16.03.2021), ως ισχύει.

108. **Κανονισμός της Euronext Athens:** Ο Κανονισμός της Euronext Athens (10η τροποποίηση), ο οποίος εκδόθηκε σύμφωνα με την από 212/19.05.2025 απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής της Euronext Athens που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 1054/5.6.2025 απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (ΦΕΚ Β3557/08.07.2025), και ο οποίος είναι διαθέσιμος στην ακόλουθη ιστοσελίδα: https://athens.euronext.com/el/about/regulatory/athex

109. **Καταστατικό:** Το Πρώτο Τροποποιημένο και Αναδιατυπωμένο Καταστατικό («First Amended and Restated Articles of Incporporation») της Εταιρείας, όπως ισχύει δυνάμει της από 16.07.2026 πράξης τροποποίησης του καταστατικού της Εκδότριας («Articles of Amendment»).

110. **Κατευθυντήριες Γραμμές ESMA:** Οι από 04.03.2021 Κατευθυντήριες Γραμμές της ESMA σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να γνωστοποιούνται στο πλαίσιο του Κανονισμού ΕΔ (ESMA32-382-1138).

111. **Κύριοι Ανάδοχοι:** Από κοινού η CrediaBank και η Optima bank.

112. **Κύριος Μέτοχος:** Ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης του Μιλτιάδη, ο οποίος κατέχει έμμεσα το σύνολο των εκδοθεισών μετοχών της Εταιρείας κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου.

113. **Κώδικας IMDG** ή **IMDG:** Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Ειδών.

114. **Κώδικας ISM** ή **ISM:** Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης.

115. **Κώδικας ISPS** ή **ISPS:** Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

116. **Λογαριασμός Αξιογράφων (Ιδίου/Πελάτη/Πελατείας):** Ο λογαριασμός αξιογράφων (Ιδίου/Πελάτη/Πελατείας), όπως ορίζεται στην Ενότητα Ι, Μέρος 1, σημεία 52-55 του Κανονισμού Λειτουργίας της Euronext Securities Athens.

117. **Μέλος ή Μέλος Η.ΒΙ.Π.:** Το Μέλος Αγοράς της Αγοράς Αξιών της Euronext Athens, η οποία λειτουργεί ως ρυθμιζόμενη αγορά του Ν. 4514/2018, ως κάθε φορά ισχύει, που δηλώνει συμμετοχή ως Μέλος Η.ΒΙ.Π. στη Δημόσια Προσφορά σύμφωνα με την Απόφαση Η.ΒΙ.Π. και τους όρους του παρόντος.

118. **Μερίδα:** Έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στην Ενότητα Ι, Μέρος 1, σημείο 61 του Κανονισμού Λειτουργίας της Euronext Securities Athens.

119. **Μετοχές:** Κατά περίπτωση, οι υφιστάμενες κοινές μετοχές, οι Νέες Μετοχές και οι τυχόν έτερες κοινές μετοχές της Εταιρείας που δύνανται να εκδίδονται, από καιρού εις καιρόν, σύμφωνα με το νόμο, το Καταστατικό και τις οικείες αποφάσεις των αρμοδίων εταιρικών οργάνων της Εταιρείας.

120. **Μετοχές Cornerstone:** Οι συνολικά τουλάχιστον 8.928.570 Νέες Μετοχές που οι Επενδυτές Cornerstone

έχουν δεσμευτεί να καλύψουν στην Τιμή Διάθεσης, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις των Συμβάσεων Επενδυτή Cornerstone, και υπό την παραδοχή της διάθεσής τους στην Ανώτατη Τιμή Διάθεσης.

121. **Μέτοχοι:** Οι εκάστοτε μέτοχοι της Εταιρείας.

122. **Νέα Πλοία:** Τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία καθώς και τα υπό ναυπήγηση πλοία που θα παραδοθούν στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες.

123. **Νέες Μετοχές:** Οι έως 42.000.000 νέες κοινές ονομαστικές μετά ψήφου Μετοχές ονομαστικής αξίας US$0,04 εκάστη, που θα εκδοθούν και θα διατεθούν μέσω της Δημόσιας Προσφοράς σύμφωνα με την από 02.10.2026 απόφαση του Δ.Σ. της Εταιρείας.

124. **Νήσοι Μάρσαλ:** Η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ (Republic of the Marshall Islands).

125. **Νομικός Ελεγκτής**: Η δικηγορική εταιρεία με την επωνυμία «Σουριαδάκις Τσιμπρής Δικηγορική Εταιρία» (Α.Μ.Δ.Σ.Α. 80010), οδός Ακαδημίας 18, Αθήνα, 106 71, τηλ.: 210 3626 888.

126. **Νομικός Έλεγχος:** Ο νομικός έλεγχος ο οποίος ανατέθηκε κατόπιν εντολής των Συμβούλων Έκδοσης και των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων στο Νομικό Ελεγκτή.

127. **Ν. 4706/2020:** Ο νόμος για την «Εταιρική διακυβέρνηση ανωνύμων εταιρειών, σύγχρονη αγορά κεφαλαίου, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2017/828 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, μέτρα προς εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1131 και άλλες διατάξεις», ως ισχύει.

128. **Όμιλος**: Η Εκδότρια από κοινού με τις Θυγατρικές.

129. **Πλεόνασμα (Surplus):** Το πλεόνασμα που υπάρχει όταν τα καθαρά περιουσιακά στοιχεία υπερβαίνουν το κεφάλαιο της Εταιρείας (διευκρινίζεται ότι τα καθαρά περιουσιακά στοιχεία προκύπτουν από την αφαίρεση του συνόλου των υποχρεώσεων από το σύνολο του ενεργητικού της Εταιρείας).

130. **Προσαρμοσμένα Καθαρά Κέρδη:** Ο Εναλλακτικός Δείκτης Μέτρησης της Απόδοσης (ΕΔΜΑ) που περιλαμβάνει τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους, εξαιρουμένων των έκτακτων και μη επαναλαμβανόμενων κονδυλίων καθώς και των μη ταμειακών κονδυλίων (ενδεικτικά, μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες, απομειώσεις της αξίας πλοίων και λοιπών στοιχείων ενεργητικού, και κέρδη ή ζημίες από την πώληση περιουσιακών στοιχείων), όπως παρουσιάζονται στις Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις.

131. **Ρυθμιζόμενη Αγορά της Euronext Athens:** Η Αγορά Αξιών της Euronext Athens ή και κάθε ρυθμιζόμενη αγορά του άρθρου 4 παρ. 21 του Ν. 4514/2018, ως εκάστοτε ισχύει, με αντικείμενο διαπραγμάτευσης κινητές αξίες ή άλλα αξιόγραφα του Ν. 4514/2018 και του Ν. 4569/2018, όπως εκάστοτε ισχύουν, της οποίας διαχειριστής αγοράς είναι η Euronext Athens και για την οποία διενεργεί την εκκαθάριση η Euronext Clearing Athens.

132. **ΣΟΕΛ:** Το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών.

133. **Συμβάσεις Αγοραπωλησίας Μετοχών**: Οι από 06.07.2026 συμβάσεις αγοραπωλησίας του συνόλου των μετοχών των εταιρειών Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp. μεταξύ της Εταιρείας ως αγοράστριας και της CMTC ως πωλήτριας.

134. **Σύμβαση AFS:** Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού των Πλοίων του 2001.

135. **Σύμβαση Bunkers:** Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες από Ρύπανση από Καύσιμο Πλοίων του 2001.

136. **Σύμβαση BWM:** Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων του 2004.

137. **Σύμβαση CSC:** Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων του 1972.

138. **Σύμβαση Αναδοχής:** Η από 06.10.2026 σύμβαση τοποθέτησης που υπεγράφη μεταξύ της Εκδότριας και των Συντονιστών Κυρίων Αναδόχων, των Κύριων Αναδόχων και των Αναδόχων, δυνάμει της οποίας οι ανάδοχοι έχουν αναλάβει την τοποθέτηση χωρίς δέσμευση ανάληψης των Νέων Μετοχών με Δημόσια Προσφορά.

139. **Σύμβαση Διαχείρισης**: Η εκάστοτε σύμβαση μεταξύ των Θυγατρικών και της Capital Containers Ship Management σχετικά με την παροχή υπηρεσιών τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης εκάστου πλοίου του στόλου της Εταιρείας.

140. **Συμβάσεις Επενδυτών Cornerstone**: Οι συμβάσεις που έχει συνάψει η Εταιρεία με τους Επενδυτές Cornerstone, βάσει των οποίων οι Επενδυτές Cornerstone ανέλαβαν την δέσμευση να εγγραφούν για Νέες Μετοχές στη Δημόσια Προσφορά.

141. **Σύμβαση Επίβλεψης:** Η εκάστοτε σύμβαση μεταξύ των Θυγατρικών που θα παραλάβουν τα Υπό Ναυπήγηση Πλοία (εξαιρουμένων των πλοίων M/V CMA CGM Gallium, M/V CMA CGM Neptunium, M/V CMA CGM Hydrogene και M/V CMA CGM Cesium που θα παραδοθούν από τα ναυπηγεία στις Υπό Εξαγορά Εταιρείες), και της Capital Containers Ship Management σχετικά με την επίβλεψη της διαδικασίας ναυπήγησης, όπως εκάστοτε ισχύει.

142. **Σύμβαση Παροχής Εταιρικών Υπηρεσιών:** Η από 07.07.2026 σύμβαση μεταξύ της Εκδότριας και της Capital Containers Ship Management σχετικά με την παροχή εταιρικών υπηρεσιών από την Capital Containers Ship Management στην Εκδότρια.

143. **Σύμβουλοι Έκδοσης:** Η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX και η Τράπεζα Eurobank.

144. **Συμμετέχων:** Έχει την έννοια που του αποδίδεται στην Ενότητα Ι, Μέρος 1, σημείο 99 του Κανονισμού Λειτουργίας της Euronext Securities Athens.

145. **Συνέλευση των Μετόχων:** Η συνέλευση των Μετόχων, είτε ετήσια είτε ειδική.

146. **Συντονιστές Κύριοι Ανάδοχοι:** Από κοινού, η Τράπεζα Πειραιώς, η EUROXX, η Τράπεζα Eurobank και η Εθνική Τράπεζα.

147. **Σύστημα Άυλων Τίτλων** ή **Σ.Α.Τ.:** Το Σύστημα Άυλων Τίτλων που λειτουργεί ως σύστημα διακανονισμού αξιογράφων σύμφωνα με το Ν. 2789/2000, ως ισχύει, λογιστικής εγγραφής και τήρησης λογαριασμών αξιογράφων κατά τις έννοιες του Κανονισμού (ΕΕ) 909/2014, το οποίο διαχειρίζεται η Euronext Securities Athens στο πλαίσιο παροχής των αποθετηριακών υπηρεσιών σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στον Κανονισμό Λειτουργίας της Euronext Securities Athens.

148. **Τιμή Διάθεσης:** Η τιμή διάθεσης των Νέων Μετοχών, όπως θα ορισθεί από τους Συντονιστές Κυρίους Αναδόχους, σε συνεργασία με την Εταιρεία, η οποία θα προκύψει εντός του Εύρους Τιμής Διάθεσης που θα ανακοινωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 17 του Κανονισμού ΕΔ, και θα εγκριθεί από ειδικώς συσταθείσα επιτροπή του Διοικητικού Συμβουλίου (Pricing Committee), κατ΄ εξουσιοδότηση της από 02.10.2026 Απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου. Σε κάθε περίπτωση, η Τιμή Διάθεσης θα καθορισθεί εντός του ανακοινωθέντος Εύρους Τιμής Διάθεσης.

149. **Τράπεζα Eurobank** ή **Eurobank:** Το πιστωτικό ίδρυμα με την επωνυμία «Τράπεζα Eurobank Ανώνυμη Εταιρεία» το οποίο εδρεύει στην Αθήνα (διεύθυνση: Όθωνος, 8, Τ.Κ. 105 57, τηλ.: 210 9555 000, ιστότοπος: www.eurobank.gr) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 154558160000.

150. **Τράπεζα Πειραιώς**: Το πιστωτικό ίδρυμα με την επωνυμία «ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Ανώνυμος Εταιρεία», το

οποίο εδρεύει στην Αθήνα (διεύθυνση: Αμερικής 4, Τ.Κ. 105 64, τηλ.: 210 3288 000) και έχει καταχωρηθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. με αριθμό 157660660000.

151. Υπηρεσία Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών ή Υπηρεσία Η.ΒΙ.Π.: Η υπηρεσία κατάρτισης Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών, που παρέχεται από την Euronext Athens, κατά τα οριζόμενα στην Απόφαση Ηλεκτρονικού Βιβλίου Προσφορών.

152. Υπό Εξαγορά Εταιρείες: Οι τέσσερις (4) υπό εξαγορά εταιρείες Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp. και Timon Container Carriers Corp., το σύνολο των μετοχών των οποίων θα μεταβιβαστούν στην Εταιρεία δυνάμει των Συμβάσεων Αγοραπωλησίας Μετοχών.

153. Υπό Ναυπήγηση Πλοία: Τα δεκαεννέα (19) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία θα παραδοθούν σε υφιστάμενες Θυγατρικές κατά την Ημερομηνία του Ενημερωτικού Δελτίου δυνάμει των σχετικών συμβάσεων ναυπήγησης, στις οποίες εταιρείες του Ομίλου είναι συμβαλλόμενα μέρη.

GLOSSARY

This glossary provides an English translation of the definitions from the Greek-language Glossary of Annex I (*Παράρτημα Ι: Γλωσσάρι*) to the Prospectus, limited to the defined terms and abbreviations that appear in the Summary (*Περιληπτικό Σημείωμα*).

1. **Admission:** The admission of the Shares to trading on the Main Market of the Regulated Market of Euronext Athens, in accordance with the provisions of Law 3371/2005, as in force.
2. **ALTHEO SHIPPING:** The corporation under the corporate name "ALTHEO SHIPPING INC.", which has its registered seat in the Marshall Islands (address: Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands, MH 96960) and registered with the relevant Corporate Registry of the Marshall Islands under number 63646.
3. **Ambrosia Capital Hellas** or **Ambrosia:** The investment services société anonyme under the corporate name "AMBROSIA CAPITAL HELLAS SINGLE MEMBER INVESTMENT SERVICES S.A.", which has its registered seat in Athens (address: 18 Amerikis Street, P.C. 106 71, Athens, tel. +30 210 3004 895, website: www.ambrosiacapital.gr) and registered with G.E.MI. under number 157516901000.
4. **Annual Consolidated Financial Statements:** The annual consolidated financial statements for fiscal year 2025, prepared in accordance with U.S. Generally Accepted Accounting Principles, audited by the certified public accountant Mr. Georgios Balafoutis (SOEL Reg. No. 38911) of DELOITTE CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS SOCIÉTÉ ANONYME (SOEL Reg. No. E120), which has its registered seat in the Municipality of Amaroussion, at 3A Fragkoklisias and Granikou Street (P.C. 151 25), and approved by the Board of Directors of the Company on 09.09.2026. The date of the first-time adoption of US GAAP is deemed to be 01.01.2024. The 2024 figures are derived from the comparative data of fiscal year 2025.
5. **Annual Meeting:** The annual Meeting of the Shareholders.
6. **Board of Directors** or **Board:** The Board of Directors of the Issuer or, as the case may be, of other legal persons and legal entities.
7. **Business Day:** Any day on which Euronext Athens, Euronext Securities Athens and banks operate in Greece and which is also a TARGET Day.
8. **Capital Maritime** or **CMTC:** The corporation under the corporate name "Capital Maritime & Trading Corp.", incorporated under the laws of the Marshall Islands and registered with the relevant Corporate Registry of the Marshall Islands under number 13992.
9. **Company** or **Issuer:** The corporation under the corporate name "Capital Maritime Finance Corp.", incorporated under the laws of the Marshall Islands and registered with the relevant Corporate Registry of the Marshall Islands under number 131749.
10. **Cornerstone Investment Agreements:** The agreements entered into between the Company and the Cornerstone Investors, pursuant to which the Cornerstone Investors have committed to subscribe for the Cornerstone Shares in the Public Offering.
11. **Cornerstone Investors:** PEAK CHARM HOLDINGS, IREON INVESTMENTS, ALTHEO SHIPPING, INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL and MELVET INVESTMENTS, which are not related parties to the Issuer. The Cornerstone Investors will be treated as Qualified Investors in connection with their participation in the Public Offering.
12. **Cornerstone Shares:** The 8,928,570 New Shares in aggregate that the Cornerstone Investors have committed to subscribe at the Offer Price, subject to the terms and conditions of the Cornerstone Investor Agreements, and assuming that such New Shares are offered at the Maximum Offer Price.
13. **CrediaBank**: The credit institution under the corporate name "CrediaBank S.A.", which has its registered seat in Chalandri, Attica (address: 260-262 Kifisias Avenue, P.C. 152 31, tel.: +30 210 3669 000, website: https://www.crediabank.com/) and registered with G.E.MI. under number 000255501000.
14. **CrediaPantelakis Securities:** The investment services société anonyme under the corporate name "CrediaPantelakis Securities S.A.", which has its registered seat in Chalandri, Attica (address: 57B Ethnikis Antistaseos Street, Chalandri, P.C. 152 31, tel.: +30 210 6965 000,

website:https://www.crediapantelakis.com) and registered with the G.E.MI. under number 001613801000.

15. **Date of the Prospectus:** 07.10.2026, the date on which the Prospectus was approved by the Board of Directors of the Hellenic Capital Market Commission.
16. **Deloitte:** The audit firm under the corporate name "Deloitte Certified Public Accountants S.A." with Institute of Certified Public Accountants (SOEL) registration number E120, which has its registered seat in the Amaroussion, Attica (address: 3A Fragkoklisias and Granikou Street, P.C. 151 25).
17. **Dematerialised Securities System (DSS):** The Dematerialised Securities System operating as a securities settlement system pursuant to Law 2789/2000, as in force, for the book-entry recording and maintenance of securities accounts within the meaning of Regulation (EU) 909/2014, which is operated by Euronext Securities Athens in the context of providing depository services in accordance with the Rulebook of Euronext Securities Athens.
18. **Dollar** or **US$ dollar(s) or US$:** The national currency of the United States.
19. **EBB** or **Electronic Book-Building Service:** The electronic order book of Euronext Athens operated in accordance with Decision 34/8.3.2017 of the Stock Markets Steering Committee of Euronext Athens entitled "Electronic Book-Building Service – Η.ΒΙ.Π.", as amended and in force from time to time.
20. **EBB Decision:** Decision No. 34/08.03.2017 of the Stock Markets Steering Committee of Euronext Athens entitled "Electronic Book Building Service (EBB)", as in force.
21. **EBB Members:** Market Members of the Securities Market or Alternative Market of Euronext Athens, as the case may be, which declare participation as an EBB member in the Public Offering in accordance with the EBB Decision.
22. **EBITDA:** Total revenue from charters less charting expenses, vessel operating expenses, and general and administrative expenses.
23. **ESMA:** The European Securities and Markets Authority.
24. **ESMA Guidelines:** The ESMA Guidelines on the information to be disclosed under the Prospectus Regulation (ESMA32-382-1138) dated 04.03.2021.
25. **EU:** The European Union.
26. **Eurobank:** The credit institution under the corporate name "Eurobank S.A.", which has its registered seat in Athens (address: 8 Othonos Street, P.C. 105 57, tel.: +30 210 9555 000, website: www.eurobank.gr) and is registered with G.E.MI. under number 154558160000.
27. **Euronext Athens:** The société anonyme under the corporate name "EURONEXT ATHENS HOLDING S.A.", which acts as the market operator of the Regulated Market of Euronext Athens in accordance with Law 4514/2018 and the Euronext Athens Rulebook, as approved by Decision 19/697/10-11-2014 of the Hellenic Capital Market Commission (published in the Government Gazette B/3195/27.11.2014).
28. **Euronext Athens Rulebook:** The Rulebook of Euronext Athens (10th amendment), issued pursuant to Decision 212/19.05.2025 of the Governing Committee of Euronext Athens, approved by Decision 1054/5.6.2025 of the Hellenic Capital Market Commission (Government Gazette B3557/08.07.2025), available at the following website: https://athens.euronext.com/el/about/regulatory/athex.
29. **Euronext Securities Athens:** The société anonyme under the corporate name "EURONEXT SECURITIES ATHENS S.A.",which operates as a Central Securities Depository (CSD) in accordance with Regulation (EU) 909/2014 and Law 4569/2018, as in force, which has its registered seat in Athens (address: 110 Athinon Avenue, P.C. 104 42), registered with the General Commercial Registry (G.E.MI.) under number 057958104000, which will maintain the New Shares in dematerialised or book-entry form in accordance with its rules and procedures.
30. **Euronext Securities Athens Rulebook:** The Operating Regulation of the Hellenic Central Securities Depository, issued in accordance with Article 3 of Law 4569/2018 (published in the Government Gazette A/179/11.10.2018), the decision of the Board of Directors of Euronext Securities Athens dated 22.02.2021

and the approval decision of the Hellenic Capital Market Commission No. 6/904/26.2.2021 (published in the Government Gazette B1007/16.03.2021), as in force.

31. **EUROXX:** The investment services firm under the corporate name "EUROXX SECURITIES INVESTMENT SERVICES SOCIÉTÉ ANONYME", which has its registered seat in Chalandri, Attica (address: 7 Palaiologou Street, P.C. 152 32, tel.: +30 210 6879400, website: www.euroxx.gr) and registered with the G.E.MI. under number 002043501000.
32. **G.E.MI.:** The General Commercial Registry.
33. **Group:** The Issuer together with the Subsidiaries.
34. **IFRS:** The International Financial Reporting Standards, as adopted by the European Union.
35. **Increase of the Issued Share Capital:** The envisaged issuance of new shares within the context of the authorised share capital of the Company, pursuant to the resolution of the Board of Directors dated 02.10.2026 and in accordance with the provisions of the BCA, through payment of cash and issuance of up to 42,000,000 new common registered voting shares with a par value of four cents of US Dollar (US$0.04) each, without pre-emptive rights for the sole shareholder, with the aim of raising approximately two hundred and fifty million Euro (€250,000,000) (or any other amount approved by a specially constituted committee of the Board of Directors (the Pricing Committee)), including any amount of share premium.
36. **Independent Financial Auditor:** The audit firm "Deloitte Certified Public Accountants S.A." with Institute of Certified Public Accountants SOEL registration number E120), which has its registered seat in Amaroussion, Attica (address: 3A Fragkoklisias and Granikou Street, P.C. 151 25)
37. **Interim Condensed Consolidated Financial Statements:** The interim condensed consolidated financial statements for the first half of 2026 (01.01-30.06.2026), prepared in accordance with U.S. Generally Accepted Accounting Principles, reviewed by the certified public accountant Mr. Georgios Balafoutis (SOEL Reg. No. 38911) of DELOITTE CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS SOCIÉTÉ ANONYME (SOEL Reg. No. E120), which has its registered seat in the Municipality of Amaroussion, at 3A Fragkoklisias and Granikou Street (P.C. 151 25), and approved by the Board of Directors of the Company on 09.09.2026.
38. **Intermediary** or **Intermediaries:** An investment firm (as defined in paragraph 1(a) and (b) of Article 4 of Law 4514/2018, as in force) or a credit institution under Law 4514/2018 and Directive 2014/65/EU which executes transactions in its own name but on behalf of its clients, which are cleared in accordance with the Euronext Clearing Athens Rulebook.
39. **INTRACOM HOLDING INTERNATIONAL:** The company under the corporate name "INTRACOM HOLDINGS INTERNATIONAL LIMITED", which has its registered seat in the Republic of Cyprus (address: Arch. Makariou III Street, METHONIS TOWER 3RD, Nicosia, P.C. 1070) and registered with the Cyprus commercial registry under number HE 178162.
40. **Investor Share:** Has the meaning given to this term in Section I, Part 1, item 61 of the Rulebook of Euronext Securities Athens.
41. **IREON INVESTMENTS:** The company under the corporate name "IREON INVESTMENTS LTD", which has its registered seat in the Republic of Cyprus (address: 66 Akropoleos Street, ACROPOLIS TOWER, Strovolos, Nicosia, P.C. 2012) and registered with the Cyprus commercial registry under number HE 318348.
42. **ISIN:** International Securities Identification Number.
43. **Issue Advisors:** Piraeus Bank, EUROXX, and Eurobank.
44. **Joint Coordinators and Bookrunners:** Collectively, Piraeus Bank, EUROXX, Eurobank, and the National Bank of Greece
45. **Lead Underwriters:** Collectively, CrediaBank and Optima bank.
46. **LEI:** The 20-digit Legal Entity Identifier.
47. **Marshall Islands:** The Republic of the Marshall Islands.

48. **Marshall Islands Business Corporations Act (BCA):** The corporate law of the Republic of the Marshall Islands.

49. **Maximum Offer Price:** The amount of €7.84 per New Share, determined by the Joint Coordinators, in cooperation with the Company, pursuant to Article 17 of the Prospectus Regulation, and approved by a specially constituted committee of the Board of Directors (the Pricing Committee) on 06.10.2026.

50. **Meeting of Shareholders**: The meeting of the shareholders, whether annual or special.

51. **MELVET INVESTMENTS:** The company under the corporate name "MELVET INVESTMENTS LTD" which has its registered seat in the Republic of Cyprus (address: 2 Agias Elenis Street, STASINOS BUILDING, Floor 7, Nicosia, P.C. 1060) and registered with the Cyprus commercial registry under number HE 414199.

52. **National Bank of Greece** or **NBG:** The credit institution under the corporate name "National Bank of Greece S.A.", which has its registered seat in Athens (address: 86 Aiolou Street, P.C. 105 59, tel.: +30 210 3337 000) and registered with G.E.MI. under number 237901000.

53. **New Shares:** The up to 42,000,000 new common registered voting Shares with a nominal value of US$0.04 each per share, to be issued and offered through the Public Offering pursuant to a resolution of the Board of Directors of the Company dated 02.10.2026.

54. **New Vessels:** The Newbuilding Vessels as well as the newbuilding vessels to be delivered to the Target Companies.

55. **Newbuild vessels:** The nineteen (19) container carrier vessels to be delivered to existing Subsidiaries as at the Date of the Prospectus pursuant to the relevant shipbuilding contracts, in which Group companies are contracting parties.

56. **Offer Price:** The offer price of the New Shares, as determined by the Joint Coordinators, in cooperation with the Company, which will fall within the Offer Price Range to be announced, in accordance with Article 17 of the Prospectus Regulation, and approved by a specially constituted committee of the Board of Directors (the Pricing Committee), pursuant to an authorisation of the Board of Directors' resolution dated 02.10.2026. In any case, the Offer Price shall be determined within the announced Offer Price Range.

57. **Offer Price Range:** The range of the Offer Price of the New Shares to be determined by a specially constituted committee of the Board of Directors (the Pricing Committee) of the Company following completion of the pre-marketing process to be conducted by the Joint Coordinators, and in cooperation with them, and to be published in accordance with paragraph 2 of Article 21 of the Prospectus Regulation at the latest on the day before the commencement of the Public Offering period, so as to be made known to the investing public.

58. **PEAK CHARM HOLDINGS:** The company under the corporate name "PEAK CHARM HOLDINGS LIMITED", which has its registered seat in the Republic of Cyprus (address: 58 Arch. Makariou III Street, IRIS TOWER, Floor 8, Nicosia, P.C. 1075) and registered with the Cyprus commercial registry under number HE 366564.

59. **Principal Shareholder:** Mr. Evangelos Marinakis, son of Miltiadis, who indirectly holds all of the issued shares of the Company as at the Date of the Prospectus.

60. **Prospectus:** This document drawn up by the Company in accordance with the Prospectus Regulation of the European Parliament and of the Council and Commission Delegated Regulations (EU) 2019/979 and (EU) 2019/980 and Law 4706/2020, as in force, solely for the purposes of the Public Offering and the Admission, and approved by the Board of Directors of the Hellenic Capital Market Commission.

61. **Prospectus Regulation:** Regulation (EU) 2017/1129 of the European Parliament and of the Council of the European Union on the prospectus to be published when securities are offered to the public or admitted to trading on a regulated market, and repealing Directive 2003/71/EC, as in force.

62. **Public Offering**: The public offering of up to 42,000,000 New Shares to the investing public, pursuant to a resolution of the Board of Directors of the Company dated 02.10.2026.

63. **Qualified Investors:** The legal persons that qualify as professional investors within the meaning of Section I ("CATEGORIES OF CLIENTS WHO ARE CONSIDERED PROFESSIONALS") of Annex II of Law 4514/2018, as in

force, or who are recognised as eligible counterparties under Article 30 of the same law, unless they have requested to be treated as Retail Investors, as well as natural or legal persons who, upon their request, are treated as professional investors in accordance with Section II ("CLIENTS WHO MAY BE TREATED AS PROFESSIONALS ON REQUEST") of Annex II of the same law.

64. **Registered Intermediary:** Has the meaning given to it in item 31, Part 1 of Section I of the Euronext Securities Athens Rulebook.

65. **Regulated Market of Euronext Athens:** The Securities Market of Euronext Athens or any regulated market under Article 4(21) of Law 4514/2018, as in force from time to time, on which transferable securities or other financial instruments within the meaning of Law 4514/2018 and Law 4569/2018, as in force from time to time are traded, for which Euronext Athens acts as market operator and for which Euronext Clearing Athens performs the clearing.

66. **Retail Investors:** All natural and legal persons and entities that do not fall within the category of Qualified Investors.

67. **Securities Account (Own/Client/Clientele):** The securities account (own/client/clientele), as defined in Section I, Part 1, items 52-55 of the Rulebook of Euronext Securities Athens.

68. **Share Purchase Agreements:** The share purchase agreements dated 06.07.2026 for the acquisition of all of the shares of the corporations Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp., and Timon Container Carriers Corp., entered into between the Company as purchaser and CMTC as seller.

69. **Shareholders:** The Company's shareholders from time to time.

70. **Shares:** As the case may be, the existing common shares, the New Shares, and any other common shares of the Company that may be issued from time to time in accordance with the law, the Articles of Incorporation, and the relevant resolutions of its competent corporate bodies.

71. **SOEL:** The Institute of Certified Public Accountants of Greece.

72. **Special Meeting:** The special Meeting of the Shareholders.

73. **Subsidiaries:** Any legal person that is in a parent-subsidiary relationship with the Issuer, in accordance with the applicable accounting rules governing the Issuer.

74. **Surplus:** The surplus that exists when net assets exceed the capital of the Company (it being clarified that net assets result from the deduction of total liabilities from total assets of the Company).

75. **Target Companies:** The four (4) target companies, namely Aktaion Container Carriers Corp., Callias Container Carriers Corp., Simon Container Carriers Corp., and Timon Container Carriers Corp., the entirety of whose shares will be transferred to the Company pursuant to the Share Purchase Agreements.

76. **TARGET Day:** Any day on which transactions are carried out through the Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer Payment System (TARGET 2).

77. **United States or U.S.:** The United States of America.

78. **Underwriters:** Collectively, CrediaPantelakis Securities and Ambrosia Capital Hellas.

79. **United States Generally Accepted Accounting Principles or US GAAP:** The generally accepted accounting principles approved and adopted by the U.S. Securities and Exchange Commission (SEC).

80. **Valuation Report:** The report dated 01.10.2026 concerning the valuation of the Company's entire fleet, namely the thirteen (13) existing operating vessels, the nineteen (19) Newbuilding Vessels, as well as the four (4) newbuilding vessels to be delivered to the Target Companies, with a reference date of 01.10.2026, prepared by "MB Shipbrokers Advisory Services A/S", with business address at Midtermolen 1, 2100 Copenhagen, Denmark, as set out in Annex IV of the Prospectus.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΔΙΑΦΟΡΕΣ US GAAP ΚΑΙ ΔΠΧΑ

Πεδίο	Γενικώς Αποδεκτές Λογιστικές Αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (US GAAP)	Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) - όπως έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση
Ενσώματα Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία – (ΔΛΠ 16) Απόσβεση ξεχωριστών στοιχείων του κόστους (asset components) Κόστος δεξαμενισμού & επισκευών και ειδικών εξόδων επιθεώρησης - «Dry-docking & special survey costs»	Στα US GAAP επιτρέπεται η απόσβεση διακριτών στοιχείων του κόστους ενός περιουσιακού στοιχείου (π.χ. πλοίου) εάν τα στοιχεία που το απαρτίζουν έχουν διαφορετική διάρκεια ωφέλιμης ζωής, αλλά η πρακτική αυτή δεν είναι συνηθισμένη. Τα US GAAP δεν παρέχουν καθοδήγηση για κλάδους, όπως η ναυτιλία, σχετικά με τη λογιστικοποίηση του κόστους μεγάλων γενικών επισκευών και επιθεωρήσεων. Ωστόσο μόνο το ASC 908, *Airlines*, παρέχει συγκεκριμένες οδηγίες σχετικά με τα αεροσκάφη και τις επιθεωρήσεις κινητήρων για τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Ως αποτέλεσμα, οι δαπάνες επισκευής και συντήρησης εκτός του πεδίου εφαρμογής του ASC 908 εξοδοποιούνται κατά την πραγματοποίησή τους. Το ASC 908 επιτρέπει τις ακόλουθες λογιστικές μεθόδους: (1) εξοδοποίηση δαπανών γενικών επισκευών κατά την πραγματοποίησή τους, (2) κεφαλαιοποίηση κόστους δαπανών γενικών επισκευών και απόσβεση τους έως την ημερομηνία της επόμενης επιθεώρησης και (3) με την ενσωματωμένη προσέγγιση γενικής επιθεώρησης (δηλαδή, μια προσέγγιση με ορισμένες ομοιότητες με τη σύνθετη απόσβεση). Πιο συγκεκριμένα, στη ναυτιλία **«συνήθως»**: Όταν ένα πλοίο αποκτάται νέο, μεταχειρισμένο ή κατασκευάζεται, το κόστος του δεν κατανέμεται σε τμήματα εάν τα στοιχεία που το απαρτίζουν έχουν διαφορετική διάρκεια ωφέλιμης ζωής. Τα κόστη που αντιπροσωπεύουν το πρώτο «dry-docking & special survey» κεφαλαιοποιούνται ως «Έξοδα επομένων χρήσεων» και αποσβένονται σε σταθερή βάση κατά την εκτιμώμενη	Στα ΔΠΧΑ είναι υποχρεωτική η απόσβεση διακριτών στοιχείων του κόστους ενός περιουσιακού στοιχείου (π.χ. πλοίου) εάν τα στοιχεία που το απαρτίζουν έχουν διαφορετική διάρκεια ωφέλιμης ζωής. Το κόστος των πλοίων χωρίζεται σε δύο μέρη, στο μέρος που αφορά το κόστος του πλοίου και το μέρος που αφορά το κόστος του «dry-docking & special survey». Τα κόστη του «dry-docking & special survey», στο βαθμό που πραγματοποιούνται για να πληρούν κανονιστικές απαιτήσεις, κεφαλαιοποιούνται ως διακριτό στοιχείο του κόστους του πλοίου και αποσβένονται σε σταθερή βάση κατά την εκτιμώμενη περίοδο έως την πραγματοποίηση του επόμενου (60 μήνες), εάν (α) η οικονομική οντότητα αναμένει πιθανά μελλοντικά οικονομικά οφέλη από την πραγματοποίησή του και (β) το κόστος του μπορεί να μετρηθεί αξιόπιστα. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτά τα κόστη εξοδοποιούνται όταν πραγματοποιούνται. Όταν ένα πλοίο αποκτάται νέο, μεταχειρισμένο ή κατασκευάζεται, ένα μέρος του κόστους του πλοίου κατανέμεται στα τμήματα που αναμένεται να αντικατασταθούν στο πρώτο “dry-docking & special survey”, βάσει του αναμενόμενου κόστους τους, και αποσβένονται σε σταθερή βάση κατά την εκτιμώμενη περίοδο έως την πραγματοποίηση του επόμενου. Τα κόστη που αντιπροσωπεύουν την αντικατάσταση ενός ήδη λογιστικοποιημένου «dry-docking & special survey» κεφαλαιοποιούνται στο κόστος του περιουσιακού στοιχείου και η αναπόσβεστη λογιστική αξία του κόστους του προηγούμενου «dry-docking & special survey» διαγράφεται.

	περίοδο έως την πραγματοποίηση του επόμενου (60 μήνες) ή εναλλακτικά εξοδοποιούνται όταν πραγματοποιούνται. Τα κόστη που αντιπροσωπεύουν την αντικατάσταση ενός ήδη λογιστικοποιημένου «dry-docking & special survey» κεφαλαιοποιούνται ως «Έξοδα επομένων χρήσεων» και η αναπόσβεστη λογιστική αξία του κόστους του προηγούμενου «dry-docking and special survey» διαγράφεται. Σε αντίθετη περίπτωση εξοδοποιούνται όταν πραγματοποιούνται.	
Ενσώματα Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία - Μέθοδος προσδιορισμού απομείωσης (ΔΛΠ 36)	Στα US GAAP όλα τα πάγια περιουσιακά στοιχεία ελέγχονται για απομείωση, όποτε γεγονότα ή αλλαγές στις περιστάσεις υποδεικνύουν ότι η λογιστική αξία ενός περιουσιακού στοιχείου ενδέχεται να μην είναι ανακτήσιμη. Η μέθοδος προσδιορισμού απομείωσης πραγματοποιείται με προσέγγιση δύο βημάτων. **Βήμα 1**: Ελέγχεται εάν η λογιστική αξία ενός περιουσιακού στοιχείου είναι ανακτήσιμη. Δηλαδή συγκρίνεται η λογιστική αξία του περιουσιακού στοιχείου με το άθροισμα των εκτιμώμενων μελλοντικών μη προεξοφλημένων ταμειακών ροών που αναμένεται να προκύψουν από τη συνεχή χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου συν την εκτιμώμενη αξία διάθεσής του στο τέλος της ωφέλιμης ζωής του. Εάν διαπιστωθεί ότι η λογιστική αξία του περιουσιακού στοιχείου υπερβαίνει το ανακτήσιμο ποσό του, απαιτείται υπολογισμός ζημίας απομείωσης.	Στα ΔΠΧΑ όλα τα πάγια περιουσιακά στοιχεία ελέγχονται για απομείωση, όποτε γεγονότα ή αλλαγές στις περιστάσεις υποδεικνύουν ότι η λογιστική αξία ενός περιουσιακού στοιχείου ενδέχεται να μην είναι ανακτήσιμη. Όταν η λογιστική αξία ενός περιουσιακού στοιχείου υπερβαίνει το ανακτήσιμο ποσό του, αναγνωρίζεται ζημία απομείωσης (προσέγγιση ενός βήματος).
Ενσώματα Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία - Υπολογισμός ζημιάς απομείωσης (ΔΛΠ 36)	**Βήμα 2**: Ζημία απομείωσης είναι το ποσό κατά το οποίο η λογιστική αξία ενός περιουσιακού στοιχείου υπερβαίνει την εύλογη αξία του. Εύλογη αξία είναι το ποσό που μπορεί να αποκτηθεί από την πώληση ενός περιουσιακού στοιχείου σε μια συναλλαγή ίσων αποστάσεων (arm's length), σύμφωνα με το ASC 820, *Accounting for Fair Value measurement*. Η αντιστροφή ζημιάς απομείωσης	Το ανακτήσιμο ποσό είναι το υψηλότερο μεταξύ (α) της εύλογης αξίας ενός περιουσιακού στοιχείου μείον του κόστους διάθεσης του και (β) της «αξίας χρήσης» του. Η εύλογη αξία μείον το κόστος διάθεσης είναι το ποσό που μπορεί να αποκτηθεί από την πώληση ενός περιουσιακού στοιχείου (ή μίας μονάδας δημιουργίας ταμειακών ροών) σε μια συναλλαγή ίσων αποστάσεων (arm's length) μείον το κόστος διάθεσης. «Αξία χρήσης» είναι η παρούσα αξία των εκτιμώμενων

	απαγορεύεται για όλα τα περιουσιακά στοιχεία που κατέχονται και χρησιμοποιούνται.	μελλοντικών ταμειακών ροών που αναμένεται να προκύψουν από τη συνεχή χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου συν την εκτιμώμενη αξία διάθεσής του στο τέλος της ωφέλιμης ζωής του. Αν η επιχείρηση δεν έχει τη δυνατότητα να εκτιμήσει το ανακτήσιμο ποσό ενός περιουσιακού στοιχείου για το οποίο υπάρχει ένδειξη απομείωσης της αξίας του, τότε προσδιορίζει το ανακτήσιμο ποσό της μονάδας που δημιουργεί ταμειακές ροές στην οποία ανήκει το περιουσιακό στοιχείο. Ζημία απομείωσης είναι το ποσό κατά το οποίο η λογιστική αξία του περιουσιακού στοιχείου υπερβαίνει το ανακτήσιμο ποσό του. Τα περιουσιακά στοιχεία ελέγχονται στο τέλος κάθε περιόδου αναφοράς για ικανές ενδείξεις αντιστροφής ζημίας απομείωσης. Σε περίπτωση αντιστροφής ζημίας απομείωσης, η λογιστική αξία του περιουσιακού στοιχείου αυξάνεται στο ανακτήσιμο ποσό του. Αυτό το αυξημένο ποσό δεν μπορεί να υπερβεί τη λογιστική αξία που θα είχε το περιουσιακό στοιχείο μετά την απόσβεση, εάν δεν είχε αναγνωριστεί ζημιά απομείωσης τα προηγούμενα έτη. Η αντιστροφή ζημιάς απομείωσης απαγορεύεται για την υπεραξία (goodwill).
Μισθώσεις, λογιστική εκμισθωτή – Πρακτικές λύσεις για μη διαχωρισμό μισθωτικών (lease components) και μη μισθωτικών (non-lease components) στοιχείων (ΔΠΧΑ 16)	Σύμφωνα με τα US GAAP, οι εκμισθωτές μπορούν να επιλέξουν, ανά κατηγορία περιουσιακού στοιχείου, να μην διαχωρίσουν τα μισθωτικά (lease components) και μη μισθωτικά (non-lease components) στοιχεία των εσόδων τους από μισθώσεις των περιουσιακών τους στοιχείων, εφόσον πληρούνται ορισμένα κριτήρια. Επιπλέον, εάν το μη μισθωτικό στοιχείο (non-lease component) είναι το κύριο συστατικό της μίσθωσης, τότε τα έσοδα από τη μίσθωση λογιστικοποιούνται σύμφωνα με το ASC 606, *Revenue from contracts with customers*.	Σύμφωνα με το ΔΠΧΑ 16 οι εκμισθωτές υποχρεούνται να γνωστοποιούν στις σημειώσεις των οικονομικών καταστάσεων τα μισθωτικά (lease components) και μη μισθωτικά (non-lease components) στοιχεία των εσόδων τους από μισθώσεις των περιουσιακών τους στοιχείων, εκτός εάν πρόκειται για περίοδο μικρότερη των 12 μηνών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΜΕΣΩ ΠΑΡΑΠΟΜΠΗΣ

Οι πληροφορίες που ενσωματώνονται μέσω παραπομπής στο παρόν Ενημερωτικό Δελτίο πρέπει να διαβάζονται σε συνδυασμό με τον ακόλουθο πίνακα διασταύρωσης:

Ενότητα Ενημερωτικού Δελτίου	**Περιγραφή**	**Ιστοσελίδα**	**Σελίδες εγγράφου παραπομπής**
10.1.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Χρήσης 2025	Οι Ετήσιες Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις μαζί με την αντίστοιχη Έκθεση Ελέγχου του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή	https://www.capitalmaritimefinance.com/financial-reports	4-25
10.2.1 Χρηματοοικονομικές Πληροφορίες Ενδιάμεσης Χρήσης Α' Εξαμήνου 2026	Οι Ενδιάμεσες Συνοπτικές Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις μαζί με την αντίστοιχη Έκθεση Επισκόπησης του Ορκωτού Ελεγκτή Λογιστή	https://www.capitalmaritimefinance.com/financial-reports	3-16

Docusign Envelope ID: 86E61167-146D-8E47-83F6-D92D5BF2AC59

MB SHIPBROKERS
TRUSTED SINCE 1914

Valuation

As of 1 October 2026
for CAPITAL MARITIME FINANCE CORP

On the assumption that the vessel is in good order and in a condition in hull and machinery which is to be expected of vessel of its age, size and type, we are of the opinion - based on the available information and without sighting the vessel or its classification records - that the present market value of this vessel, as equipped, is approximately as stated below, cash on delivery and on the basis that it is sold together with the vessel's charter commitments. This valuation does not include any assessment by us of the validity or the terms of any charter party or of the financial standing of the charterers as these are assumed to be in order. Our price assessment is furthermore based on a "willing seller and willing buyer" scenario.

The vessel's details have been provided to us and have not been verified by us. They are reproduced without guarantee as to their accuracy or completeness. Any discrepancy between the figures used in this valuation and the vessel's actual specifications can materially affect the valuation given. The figure mentioned above reflects our opinion of the market value of the above vessel on the date of this evaluation. No assurance can be given that such valuation can be sustained or is realisable in actual transaction.

Vessels On Water:

Name and IMO number	Type	Built	TEU	T/C rate (USD per day)	Valuation in USD mill.
Androklis 9961441	Container	2024	1,809	20,946	57.5
Astraios 9961465	Container	2024	1,809	20,946	57.5
Avios 9961453	Container	2024	1,809	20,946	57.5
Adamastos 9951147	Container	2023	1,809	21,550	56
Adrastos 9951185	Container	2023	1,809	21,550	56
Aias 9951159	Container	2023	1,809	21,550	56
Amoureux 9951161	Container	2023	1,809	21,550	56
Arionas 9951173	Container	2023	1,809	20,946	55
Asterios 9951135	Container	2023	1,809	20,946	55
Adonis 9972892	Container	2026	2,862	25,500	74
Anaxagoras 9972983	Container	2026	2,862	25,500	74
Acheloos 9972995	Container	2026	2,862	25,500	74
Acastos 9973004	Container	2026	2,862	25,500	74

Docusign Envelope ID: 86E61167-146D-8E47-83F6-D92D5BF2AC59

Vessels On Order:

Name and IMO number	Type	Built	TEU	T/C rate (USD per day)	Valuation in USD mill.
CMA CGM CESIUM 1088982	Container	2028	8,742	54,000	188.5
CMA CGM GALLIUM 1075997	Container	2027	8,742	54,000	190.5
CMA CGM NEPTUNIUM 1076018	Container	2027	8,742	54,000	190.5
CMA CGM HYDROGENE 1088968	Container	2028	8,742	54,000	188.5
Dp World Maputo 1126382	Container	2028	8,700	55,625	189
Dp World Mundra 1123330	Container	2027	8,700	55,625	192
Dp World Qingda 1126370	Container	2028	8,700	55,625	189
HD HYUNDAI SAMHO 8292 1123304	Container	2027	8,700	55,625	192
HD HYUNDAI SAMHO 8293 1123316	Container	2027	8,700	55,625	192
HD HYUNDAI SAMHO 8294 1123328	Container	2027	8,700	55,625	192
HD HYUNDAI MIPO 4307 1145687	Container	2027	2,850	25,800	84
HD HYUNDAI MIPO 4308 1145699	Container	2027	2,850	25,800	84
HD HYUNDAI MIPO 4291 1123366	Container	2027	2,850	25,500	84
HD HYUNDAI MIPO 4293 1123380	Container	2027	2,850	25,500	84
HD HYUNDAI MIPO 4294 1123392	Container	2027	2,850	25,500	84
HD HYUNDAI MIPO 4295 1123407	Container	2027	2,850	25,500	84
HD HYUNDAI MIPO 4297 1123421	Container	2027	2,850	25,500	84
Hd Hyundai Mipo 4305 1133593	Container	2027	2,850	25,800	84
Hd Hyundai Mipo 4306 1133608	Container	2027	2,850	25,800	84
HD HYUNDAI MIPO 4301 1123495	Container	2027	1,809	21,500	61
HD HYUNDAI MIPO 4303 1123512	Container	2027	1,809	21,500	61
HD HYUNDAI MIPO 4309 1145223	Container	2027	1,809	21,500	61
HD HYUNDAI MIPO 4299 1123471	Container	2026	1,809	21,500	63

The figure mentioned above reflects our approximate opinion of the market value of the above vessel on the date of this evaluation. No assurance can be given that such valuation can be sustained or is realisable in actual transaction.

We believe that the above valuation and particulars are reasonably accurate, but the statement made above is a statement of opinion and is not to be taken as a representation of fact.

Anybody contemplating entering a transaction should satisfy himself by inspection or otherwise as to the correctness of the statements and assumptions made in this valuation.

This valuation has been provided solely for the private use of the addressee named above, is not for publication or circulation (except as specified below – 'Specific Use Permission') and we shall not accept any responsibility towards any other person or entity.

Specific Use Permission

We hereby grant consent to the inclusion of the valuation report (and/or any extract or summary thereof), in any prospectus to be drafted and published by Capital Maritime Finance Corp. in any jurisdiction, relating to any offering and/or listing of Company's securities (the "Transaction").

We declare and confirm that, so far as we are aware and based on our knowledge as at the date hereof, neither we or our staff involved in the preparation of the Valuation Report, as at the date hereof, have any material interests in relation to the Company and/or its Group (within the meaning of IAS 24); nor have any interests, including conflicting interests, that are material to the Transaction, in each case having regard to the following criteria: (a) agreements with the major shareholders of the Company and/or its Group; (b) direct or indirect financial interests dependent on the success of the Transaction; (c) employment relationships or receipt of any remuneration from the Company and/or the Company's Group; (d) ownership of shares and/or bonds of the Company and/or the Company's Group; (e) participation in bodies or committees of the Company and/or the Company's Group; and (f) relationships with financial institutions participating in the Transaction.

All other terms of this valuation are subject to our business terms and conditions available at www.mbshipbrokers.com or on request.

Yours faithfully
for MB Shipbrokers Advisory Services A/S

Kasper Holm-Hemmingsen

Mathea Indrevik

MB Shipbrokers Advisory Services A/S
Midtermolen 1, 2100 Copenhagen, Denmark
E-mail: valuations@mbshipbrokers.com
Phone: +45 3344 1400
www.mbshipbrokers.com
CVR 36 49 97 53

© 2026 MB Shipbrokers Advisory Services A/S. All rights reserved.