инж. Димитър Великов ДИМИТРОВ - НЕЗАВИСИМ ОЦЕНИТЕЛ на МАШИНИ и СЪОРЪЖЕНИЯ – Сертификат № 300100011 от 14.12.2009г.
гр.Варна, ул. Ангел Кънчев № 20, ап.50 ; тел/факс : 622 886 ; GSM 0888 609910

ЕКСПЕРТНА ОЦЕНКА

за определяне на пазарната стойност на ДМА
- моторен кораб „**VERA SU**" – IMO № **8611219**
собственост на "VES SHIP MANAGEMENT LTD"

03 август 2022г.

"ДИМИТРОВ КОНСУЛТ"ООД – *инж. Димитър Великов ДИМИТРОВ*
ЛИЦЕНЗИРАН ОЦЕНИТЕЛ на МАШИНИ и СЪОРЪЖЕНИЯ
гр.Варна, ул. Ангел Кънчев № 20, ап.50 ; тел/факс : 622 886 ; GSM 0888 609910

Д О К Л А Д

за извършена пазарна оценка на
дълготрайни материални активи – м/к „ВЕРА СУ"
IMO № 8611219

I. ДЕФИНИРАНЕ НА ЗАДАНИЕТО

1. ПРЕДМЕТ НА ОЦЕНКАТА

Предмет на настоящата експертна пазарна оценка е МОТОРЕН КОРАБ „ВЕРА СУ" **- IMO № 8611219**, плаващ под панамски флаг до задържането му със заповед **№ В-З-194** от 27.09.2021г. на Директора на Дирекция "Морска администрация – Варна" и Капитан на пристанище Варна на основание текущо производство по реда на чл.363 от Кодекса на търговското корабоплаване(КТК) и към настоящия момент е дислоциран в акваторията на ТЕРЕМ"КРЗ Флотски арсенал – Варна", швартован на кейово място №6 под денонощно наблюдение и осушаване на корпуса на кораба до приключване на процедурите за неговото спасяване и разпореждане по КТД и законодателството на Република България.

2. ЦЕЛ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА

Съгласно поставените условия на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ – Дирекция „Морска администрация Варна", ЦЕЛТА на оценката Е определяне на **СПРАВЕДЛИВА ПАЗАРНА СТОЙНОСТ** на ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ – м/к „ВЕРА СУ" и разпореждането с тях съгласно българското законодателство.

3. ИЗПЪЛНИТЕЛ

Експертната пазарна оценка е изготвена от лицензиран оценител на МАШИНИ И СЪОРЪЖЕНИЯ - **инж. Димитър Великов ДИМИТРОВ** със **СЕРТИФИКАТ № 300100011** от 14.12.2009 г. от Камара на независимите оценители в България(КНОБ) и включен в Списъка на вещите лица при ВОС и НАП-РД – Варна ;

4. ДАТА НА ИЗГОТВЯНЕ НА ОЦЕНКАТА

Пазарната оценка на ДМА е изведена към ***03.08.2022 год.***, и към Законите и Наредбите, които са в сила към тази дата. Оценката е изготвена на базата на анализ на предоставената ни информация и документация към същата дата и извършване на обстоятелствен оглед на оценяваните активи на кораба на 26.07.2022г. в ТЕРЕМ"КРЗ Флотски арсенал – Варна"

5. СРОК НА ВАЛИДНОСТ НА ОЦЕНКАТА

Съгласно нормативните документи за оценителската дейност в Република България и МЕЖДУНАРОДНИТЕ СТАНДАРТИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ на IVSC в сила от 01.07.2017г. становището на оценителя е валидно само към датата на оценката.

6. СТАНДАРТ НА СТОЙНОСТТА

Всички анализи, хипотези и заключения, които са използвани в настоящата пазарна оценка за определяне на справедливата пазарна стойност на оценяваните материални активи, са подчинени на изискванията тя ***да отговаря на стандарта "справедлива пазарна стойност /Fair Market Value/", като е приета за основа следната дефиниция:***

Справедливата пазарна стойност е тази стойност, която в еднаква степен задоволява интересите на хипотетичен купувач и хипотетичен продавач в процеса на осъществяване на сделка за прехвърляне на собствеността, при което и двамата действат с желание, без да им е оказан натиск и достатъчно добре познават имащите отношение факти.

7. ДОПУСКАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Настоящият Доклад е изготвен въз основа на предоставената документация, огледите и конкретните данни, установени на място. Оценителският екип счита официално предоставената информация и техническа документация за достоверна и са изградили своята оценка на нейна основа. Документацията е предмет на търговска тайна и конфиденциалност и не може да бъде предоставяна на трети лица без разрешение на Възложителя.

Съгласно чл.6, ал.3 от ЗНО ...***"Оценката на обект представлява становище на независимия оценител относно стойността на обекта за конкретна цел в определен момент от време и в условията на конкретен пазар, изготвено под формата на доклад в писмена форма, подписан и подпечатан. Становището на независимия оценител не е задължително за възложителя" ...***

Оценителят декларира, че няма никакви настоящи или бъдещи интереси към оценяваните активи, както и към Възложителя, които биха повлияли върху оценката.

При изготвяне на оценката, направените изводи и заключения са взети в предвид и следните документи и нормативни актове:

- SHIPS PARTICULARS of m/v "VERA SU" – IMO 8611219 ..... ***Приложение № 1***
- NAVIGATION STATUTORY REGISTRY **№45871-14-A** от 30.11.2017г. на AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA с валидност до 29.11.2022г. .... ***Приложение № 2***
- CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS **№ WRC-051704** тип PC283H21A000 с валидност до 16.08.2022г. ..... ***Приложение № 3***
- SHIPS PARTICULARS, ПРАВНО-ЮРИДИЧЕСКИ СТАНОВИЩА, ТЕХНОЛОГИЧНИ и КОНСТРУКТИВНИ ДОКУМЕНТИ за м/к „ВЕРА СУ"- IMO 8611219 - ***Приложение № 4***
- БРОКЕРСИ БЮЛЕТИНИ за продажба на аналогични кораби ..... ***Приложение № 5***
- НАРЕДБА за анализите на правното състояние и приватизационните оценки и за условията и реда за лицензиране на оценители; /изм. ДВ. бр.115 от 30.12.2004г./
- ЗАКОН ЗА НЕЗАВИСИМИТЕ ОЦЕНИТЕЛИ (ЗНО)/публ. ДВ бр. 98 от 14.11.2008г./
- МЕЖДУНАРОДНИ СТАНДАРТИ за ОЦЕНЯВАНЕ (IVSC) приети и въведени от КНОБ съгласно ЗНО и влизащи в сила за изпълнение от 01.07.2017г.
- БЪЛГАРСКИ СТАНДАРТИ за ОЦЕНЯВАНЕ (БСО) приети и въведени от КНОБ съгласно ЗНО и влизащи в сила за изпълнение от 01.07.2018г.

II. ОПИСАНИЕ НА ОЦЕНЯВАНИТЕ АКТИВИ

А. ПРАВЕН СТАТУТ НА ОЦЕНЯВАНИТЕ АКТИВИ

Оценяваните ДМА в състава на МОТОРЕН КОРАБ **"ВЕРА СУ" - IMO № 8611219**, плаващ под панамски флаг до задържането му със заповед **№ В-3-194** от 27.09.2021г. на Директора на Дирекция "Морска администрация – Варна" и Капитан на пристанище Варна на основание текущо производство по реда на чл.363 от Кодекса на търговското корабоплаване(КТК) и към настоящия момент е дислоциран в акваторията на ТЕРЕМ"КРЗ Флотски арсенал – Варна", швартован на кейово място №6 под денонощно наблюдение и осушаване на корпуса на кораба до приключване на процедурите за неговото спасяване и разпореждане по КТД и законодателството на Република България.

Б. ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ОЦЕНЯВАНИТЕ АКТИВИ

1. МОТОРЕН КОРАБ **"ВЕРА СУ" - IMO № 8611219**

МОТОРЕН КОРАБ **"ВЕРА СУ"** е построен от Корабостроителният завод на „DAMEN GORINCHEEM" - Холандия през 1989 година със строителен номер 8209 за промишлени цели като кораб за генерални товари – GENERAL CARGO. През 2014г. е закупен от „VES SHIP MANAGEMENT LTD" и вписан в регистъра на PANAMA MARITIME AUTHOTITY под №46871-14-A, с IMO № **8611219** и позивни **H9YA** ; През изминалите години до момента на аварията през **месец СЕПТЕМВРИ 2021г**. корабът плава под панамски морски флаг в техническа и експлоатационна годност със следните основни технически показатели :

1.1 - Тип на кораба – МОТОРЕН, самоходен ; Еднопалубен с надстройка за жилищни помещение, КПУ и машинно отделение разположени в кърмата зад товарния трюм, едновинтов, задвижван от един дизелов двигателя директно куплиран с 4-лопусен бронзов винт с постоянна крачка.

1.2 - Материал – основен корпус от нисковъглеродна корабостроителна стомана и надстройка в кърмовата част от нисколегирани стомани.

1.3 - Предназначение на кораба – Превоз на генерални товари, насипни неприсипващи се товари и дървен материал в еднообемно трюмно помещение(хамбар) окомплектовано с люкови закрития(2x4 бр. капаци – хидравлика с телескопи за издърпване и спускане на капаците тип MacGregor) и оборудван за превоз на контейнери по приложена схема.. Корабът е тип „РЕКА-МОРЕ" пригоден за плаване в акваторията на Черно море и някой перспективни речни и морски райони при вълнение не по-голямо от 6 бала и височина на вълната h 3% ≤ 5 м с отдалечаване от местоубежище до 200 мили; Корабът не е окомплектован със самостоятелни товарно-разтоварни у-ва ;

1.4 - Клас на кораба – SUL, EQUIPPED FOR CARRIAGE OF CANTAINERS, RESTRICED INTERNATIONAL SERVICE, IN GENERAL UP TO 200 NAUTICAL MILES OFFSHORE, the NORTH SEA, the MEDITERRANEAN, the BLACK SEA and WATER WITH :

1.5 – Товароподемност (Tragfaehigkeit) - 2829 тона.(DWT)
Водоизместване (общо с товара) – 4229,63 mt
Deadweight (all told) - 3217 тона . При газене до 4,7 метра (на лятна марка).

1.6 - Главни размери на кораба:
- дължина по главната палуба - L.O.A./ L.B.P. : 89.29 м / 85.67 м ;
- най голяма ширина - 12.50 м ;
- височина на борда - 6.36 м ;

1.7 - Газене на кораба празен - 2.40 м ; Леко тегло **(LIGHT SHIP) – 1097,55 mts** ;

1.8 - Нето тонаж /обща маса на кораба / NRT - 1056,00 тона.

1.9 - Бруто тонаж /на лятна марка / GRT - 1984,00 тона.

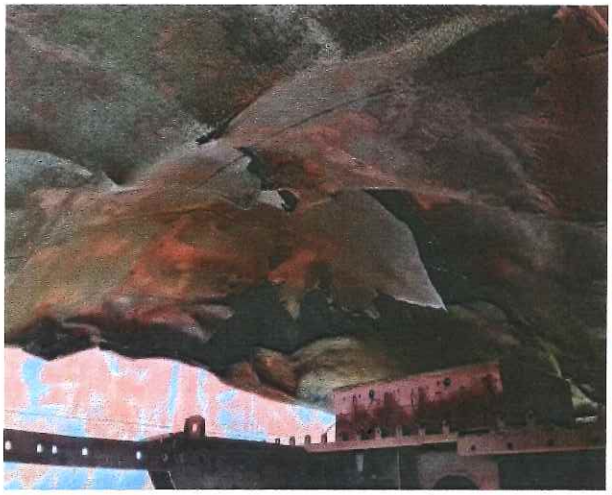
Към датата на оценката МОТОРЕН КОРАБ **"ВЕРА СУ" НЕ Е** в експлоатация извършващ превози на генерални товари в акваторията на Черно море с валиден Сертификат за клас до 29.11.2022г.(последен класов ремонт и освидетелстван на 30.11.2017г.).

2. Технически средства , оборудване и съоръжения на кораба

2.1 – Корпус ; Общо разположение и архитектура

- Корабът е построен с метален корпус от нисковъглеродна корабостроителна стомана и надстройка в кърмовата част. Класическа килева и плоскодънна конструкция (с наклонен вълнорез) и стандартна бимсова линия. Корпусът на кораба по цялата си дължина е по напречна/надлъжна(смесена) система на набора, изцяло заварна конструкция с двойно дъно. ВИДНО ОТ ПРИЛОЖЕНИЯ СНИМКОВ МАТЕРИАЛ СА УСТАНОВЕНИ РАЗКЪСВАНИЯ И ПРОБОЙНИ В ЗДРАВИЯ КОРПУС ПО ДЪНОТО НА КОРАБА, ДЕФОРМИРАН(СМАЧКАН) В НОСОВАТА ЧАСТ ПОД ВАТЕРЛИНИЯТА и В ОБЛАСТТА НА БОУТРЪСТЕРА, ДЕФОРМАЦИИ И ПУКНАТИНИ В РАЙОНА НА МИДЕЛА НА ДЕСЕН

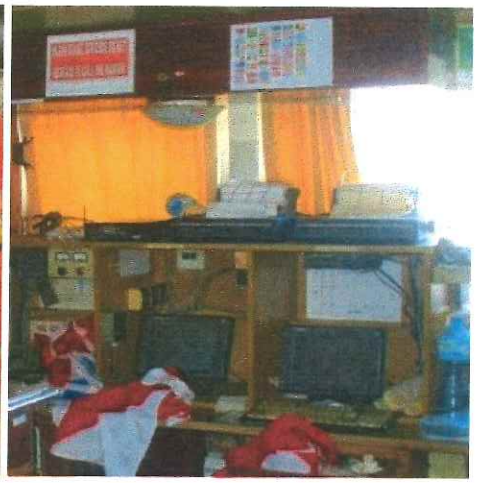
БОРД, ФОРПИКА И НЯКОЛКО ДЪННИ И БОРДОВИ БАЛАСТНИ ЦИСТЕРНИ. ЦЯЛЯТА КОНСТРУКЦИЯ НА ДВОЙНОТО ДЪНО Е КОМПРОМЕТИРАНА ;



На и под главната палуба са разположени някои кабини и служебни помещения, машинно отделение, оборудването обезпечаващо живучеста на кораба, товарният трюм, складове, баластни и горивни цистерни, енергетични и санитарни системи и други. ВСИЧКИ ПОМЕЩЕНИЯ ПОД НИВОТО НА ВОДОЛИНИЯТА СА ЗАТОПЕНИ И НАВОДНЕНИ С МОРСКА ВОДА и ПРИМЕСИ ОТ РАЗТВОРИ ГСМ и УРЕЯ („КАРБАМИД“ от товара)

В надстройката са разположени КПУ(команден пост за управление), радиорубка, кабини за екипажа, кухня и столова. Корабът е оборудван със санитарно-битови помещения и баня. Всички врати по надстройката на ляв и десен борд и кърма на ниво главна палуба са водоплътни, а също така и вратите на магазиите на бака. Финистрини – водоплътни.

ПРИ ОГЛЕДА ВСИЧКИ ПОМЕЩЕНИЯ, ПРИБОРИ и УРЕДИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НЕ БЯХА В СЪСТОЯНИЕ ЗА РЕДОВНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ, С МНОГО ПОВРЕДИ, ЩЕТИ и ЛИПСИ – НЕГОДНИ ЗА ПОСЛЕДВАЩА УПОТРЕБА БЕЗ РЕМОНТ или ПОДМЯНА С НОВИ ;



2.2 – Главен двигател – 1 брой **DEUTZ SBV 6M 628,** шест цилиндров четиритактов дизелов двигател, с мощност 600 kW (805 к.с.) и **Спомагателни двигатели** - дизел генератори - D 234-V6 85 KW +110 KW=2X, работещи със същото гориво и масло, както главния двигател, маслени помпи, маслен филтър, охлаж. помпи за сладка и морска вода, компресори и други КММ.

ПРИ ОГЛЕДА НА МЕСТО МАШИННО ОТДЕЛЕНИЕ БЕШЕ НАВОДНЕНО С МОРСКА ВОДА СМЕСЕНА С ГСМ и ЕМУЛСИЯ на УРЕЯ(КАРБАМИД за торене)

ДОСТЪПЪТ ДО МАШИННО ОТДЕЛЕНИЕ и ОГЛЕДЪТ НА КОРАБНИТЕ МАШИНИ И МЕХАНИЗМИ Е НЕВЪЗМОЖЕН НА ТОЗИ ЕТАП БЕЗ ОСУШАВАНЕ и ПОЧИСТВАНЕ НА ВСИЧКИ НАВОДНЕНИ ПОМЕЩЕНИЯ ; ОБЩОТО СЪСТОЯНИЕ и ТЕХНИКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ КАЧЕСТВА НА КОРАБНАТА СИЛОВА УРЕДБА, МАШИНИТЕ и МЕХАНИЗМИТЕ НЕ МОГАТ ДА СЕ УСТАНОВЯТ ПОД ВОДА – ВЕРОЯТНИ СА КОМПРОМЕТИРАНИ И ЗА БРАК , КОЕТО ДАВА ОТРЖЕНИЕ НА СТОЙНОСТТА НА ОЦЕНЯВАНИЯ ОБЕКТ ;

2.3 - КОРАБНИ СИСТЕМИ :

- **Охлаждаща система и Трюмно-баластно осушителна система**, състоящи се от охлаждаща помпа морска вода, Хидрофори с помпи сладка вода, Баластна помпа центробежна, вертикална, Осушителна помпа, Сепаратор за трюмни води, окомплектовани със съответната тръбопроводна инсталация и арматура.
- **ПОЖАРНА водна система** , предназначена за обезпечаване на ППО и почистване на котвените вериги, оросяване, охлаждане, пеногасене и други технологични нужди. Системата се обслужва от двустепенна центробежна вертикална помпа, Аварийна пожарна помпа, Система за обемно гасене, пеногасене и CO_2 предназначена за гасене на пожари в МО, шумозаглушителите на ДГ, димохода на ГД, помещението на АДГ и хидравл. станция, окомплектовани със съответната тръбопроводна инсталация и арматура.
- **Вентилационна и климатична система** – вентилатори, вентилатор/климатик, хладилни компресори и помпи за хранителни продукти и други - предназначени за естествена и изкуствена вентилация на неклиматизираните корабни помещения, машинно и компресорно отделение, а също така и за пълното климатизиране на жилищните помещения, столовата, кухнята, рулевата и щурманска рубки ;

2.4 – Електрооборудване и радионавигационно обзавеждане на кораба са обезпечени със захранване от трипроводна с-ма с изолиран звезден център за трифазната мрежа и двупроводна изолирана за еднофазните и постояннотокови мрежи. Главно разпределително табло обезпечава разпределението на електроенергията към всички консуматори на кораба с.380/220/127V, 50Hz ; Осветлението на кораба е изпълнено като **основно**(вътрешно и външно на 220V), **аварийно ГАО** захранвано от АДГ- 65kW и **МАО** – автономно захранвано от сухи акумулаторни батерии и **преносно (ремонтно)** с индивидуални щепсел-трансформатори 220V/12V включени в основната мрежа.

На кораба са обезпечени всички основни и запасни комплекти от навигациони ходови и сигнални светлини, прожектори, машинен телграф, безбатерийни телефонни връзки, командно-швартова и разговорна уредба, радиоуредба, комбинирана(температурна и йонизационнаа) пожарна и аврална сигнализация.

Корабът има стандартно радио-навигационно оборудване : Стандартен магнитен компас, Жирокомпас, Система за проследяване на курса и автопилот; GPS навигация /приемник FURUNO; Навигационен ехолот; Системи за корекция на курса и пеленга, Опознавателна система, Радиопеленгатор, Корабни предаватели и радиостанции и други;

2.5 – Спасителни и палубни устройства – Корабът е оборудван с една спасителна лодка ; Спасителни плотове общо 2 броя , Спасителни пояси – 6 броя и Спасителни жилетки общо 12 броя; Термозащитни костюми и сигнални маяци(буйове);

На кораба са монтирани кнехтове и швартови лебедки 4 броя съответно на носа и кърмата(ляв и десен борд) за обезпечаване на швартовите дейности.

ВСИЧКИ СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА НА КОРАБА С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА ЕДИН СПАСИТЕЛЕН ПЛОТ СА ИЗПОЛЗВАНИ И ПОГИНАЛИ ПРИ АВАРИЯТА И ИЗВАЖДАНЕ НА ПОТЪНАЛИЯ КОРАБА ОТ СКАЛИТЕ НА БРЕГА.

2.6 – Котви и котвени вериги – Корабът е оборудван с котви общо 2(два) броя(материал стоманена) и котвени вериги калибър Ф=42/43мм с обща дължина 250 метра.

2.7 – Рулево устройство – Корабът е оборудван с рулево у-во - правоъгълен, балансиран, обтекаем ръчно водим рул и завъртането на руля става посредством щанги, съединени с румпелите набити на балера.

В. ТЕХНИЧЕСКО СЪСТОЯНИЕ НА КОРАБА

Корабът е пуснат в експлоатация през 1989 год. На 20.09.2021г. корабът аварира и засяда на скалите на българския бряг в местността „Яйлата"(включена в Нарура-2000). Извършват се необходимите действия за спасяване на екипажа и изваждане на кораба с буксиране до най близкото пристанище – Варна. Всички корабни съоръжения, машини и механизми са НЕИЗПРАВНИ и НЕРАБОТЕЩИ в съответствие с регистровите изисквания. Съгласно доклада и становището с вх.№1854/28.06.2022г. на юридическата кантора корабът ще се предложи за публична продажба с явен търг на основание чл.333а(2) от КТК, тъй-като корабособственикът и неговият застраховател отказват да заплатят разходите за неговото спасяване и изваждане, като го изоставя в полза на българската държава - вх.№1854/23.12.21г.

Г. ЕКСПЛОАТАЦИОННА ГОДНОСТ НА КОРАБА

МОТОРЕН КОРАБ „ВЕРА СУ" - **IMO № 8611219**, е НЕГОДЕН за експлоатация съгласно всички регистрови и класификационни документи на търговското корабоплаване, поради значителни деформации и разкъсвания на дънната обшивка и носовата част, НЕГОДНИ за експлоатация силова уредба и КММ, като в настоящия момент е дислоциран в ТЕРЕМ"КРЗ Флотски арсенал – Варна", швартован на кейово място №6 под денонощно наблюдение и осушаване на корпуса на кораба до приключване на процедурите за неговото спасяване и разпореждане по КТД и законодателството на Република България.

ВЪСТАНОВЯВАНЕТО И ПУСКАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА КОРАБА ПО ИЗИСКВАНИЯТА НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ И БЪЛГАРСКИ СТАНДАРТИ И НОРМАТОВНИ ДОКУМЕНТИ Е ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВО НЕЕФЕКТИВНО СЪОБРАЗНО СЪСТОЯНИЕТО НА КОРПУСА И КОРАБНИТЕ МАШИНИ И МЕХАНИЗМИ.

III. ОЦЕНЪЧНИ ПОДХОДИ И МЕТОДИ

Съгласно ***Методиката за оценка на машини и съоръжения,*** оценката на активите е изготвена по ***Метода на амортизираната възстановителна стойност на активите с Метода на сравнителните продажби/по аналог/ и Метода на Ликвидационна стойност***

А/ Метод на амортизираната възстановителна стойност на активите

При този метод се постига основния стандарт на стойността: т.нар. ***"справедлива пазарна стойност"***. В теорията и практиката на пазарното оценяване, справедливата пазарна стойност е онази цена, при която ще се извърши сделката между продавача и купувача, при положение, че и двамата са добре информирани за обекта на сделката и нито един от тях не се намира под въздействието на външен натиск.

Формирането на пазарната стойност на машините, съоръженията и другото оборудване се свързва с определяне на:

- ***експлоатационната годност, и***
- ***продажните цени на активите към деня на оценката.***

Оценката на тези активи отчита характера на производствената дейност и спецификата на наличните съоръжения. За по-висока степен на достоверност при определяне на пазарната стойност на тези дълготрайни материални активи се използва комбинация от следните методи:

- ***Метод за определяне пазарната цена на активите по разходи за придобиването им:***

Определят се реалните разходи за доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на различните машини и съоръжения.

♦ ***Метод за определяне пазарната цена на активите по аналог:***

Пазарната стойност се определя в съответствие с продажните цени на активите или аналогични на тях към датата на оценката. При отсъствие на идентичност между оценяваните активи и предлаганите сега на пазара, по експертен път се определя степента на съответствие между тях. Използвани са различни по своя характер източници на ценова информация, с оглед определяне на реалната пазарна цена.

Справедливата пазарна цена на оборудването се определя по следния алгоритъм:

+ ***Определяне на заместителната стойност*** - ***Физическото изхабяване с отчитане на разходите за ремонт и др. показатели*** - ***Морално изхабяване*** - ***Икономическо изхабяване*** = ***Възстановителна стойност***

Определянето на физическото и морално изхабяване е извършено на базата на оглед на отделните активи, като са отчетени и разходите за ремонт на отделните машини и съоръжения. Взети са в предвид срока на годност и изминалия период на експлоатация на машините и оборудването.

Икономическото изхабяване е свързано с намаляване на стойността на актива, вследствие на редица фактори: конкуренция, намаляване търсенето на произвеждания продукт, увеличаване цените на суровините, пълното натоварване на оборудването, специфичност и универсалност на оборудването, автоматизация на процесите и други.

В конкретният случай **Метода на производствените разходи** се базира на разходите, които могат да се направят за производството на аналогичен моторен кораб (тип РЕКА-МОРЕ / GENERAL CARGO) при сегашните производствени и пазарни условия .

В световната практика производствените разходи се определят обикновено като разходи за произведен килограм конструкция, като тази цифра се използва за анализ на работата на фирмата производител, както и за продажна цена при провеждане на преговори за ново производство. Тенденцията през послените години на миналия век е средногодишно да се произвеждат под 10 нови (тип РЕКА- МОРЕ / GENERAL CARGO) кораби с товароподемност до 5000 тона в нашия регион, което се обуславя от слабото търсене и пазар на подобен тип кораби. В годините след 2000-та и днес независимо от повишаването на цените на суровините и материалите, търсенето на този тип кораби се увеличи, поради големият процент в експлоатацията на значително остарели кораби (над 30 години) в световния флот и необходимоста от последващи кораборемонтни и докови услуги.

Определяне на масата на МОТОРЕН КОРАБ „ВЕРА СУ" се извършва по метода на преизчисляване на натоварването на базата на измерителите на масата на "кораба празен". Изходни данни на базата на наличната документация за МОТОРЕН КОРАБ „ВЕРА СУ" :

= маса на "кораба празен " - $\mathbf{P_{пр}}$ = **1097,55 t** /по данни от завода производител/

Пазарната производствена цена на кораба се определя по следната формула :

$\mathbf{Ц_{пп}} = \mathbf{P_{пр}} \times \mathbf{S_{МК}} \times \mathbf{S_{МС}}$ (USD) където:

$\mathbf{Ц_{пп}}$ - пазарна производствена цена на кораба ;

$\mathbf{P_{пр}}$ - маса на "кораба празен ";

$\mathbf{S_{МК}}$ - цена за производство на тон метална конструкция-комплект (USD/тон), като за корабостроителниците в Черноморския регион е средно 1320 USD/тон, за Западно-европейските корабостроителници е 1450 USD/тон, а за Далечния Изток(Япония, Корея и др.) е средно от 870 до 1240 USD/тон ; Приемаме средно 1420 USD/тон ;

$\mathbf{S_{КМС}}$ – коефициент за сумарната стойност на всички новозакупени машини и съоръжения вложени в кораба за въвеждане в експлоатация през 1988/89г.; $\mathbf{S_{КМС}}$**= 1. 21 ;**

$\mathbf{Ц_{пп}}$ = *1097,55* x *1420* x *1.21* = ***1 885 810.41 USD***

Пазарната стойност на активите(новопостроен МОТОРЕН КОРАБ в експлоатация от 1982г.) по метода на амортизираната възстановителна стойност ще бъде :

$\mathbf{Ц_{авс}} = \mathbf{Ц_{пп}} \times (\mathbf{К_{мф}} + \mathbf{К_{и}})/2$ = 1 885 810.41 x (0.21 + 0.25)/2 = **433 736.39 USD** където :

$\mathbf{Ц_{пп}}$ - пазарна производствена цена на кораба(нова възстановителна);

$\mathbf{К_{мф}}$ - коефициент на морално и физическо изхабяване; Тъй-като кораба е построен по проект от 80-те години на миналия век и не е на нивото на съвременните изисквания, независимо от направените впоследствие подобрения приемаме $\mathbf{К_{мф}}$**= 0,21** ;

$\mathbf{К_{и}}$ - коефициент на икономическо изхабяване ; Тъй-като кораба е в редовна експлоатация от около 32 години (при среден ефективен срок на експлоатационна годност до 35-40 години), извършеният последен класов ремонт (2018г) и аварията през 2021г. със нанесените значителни повреди и щети по корпуса(дъното на кораба) и корабните машини и механизми, които са извън за основен ремонт или брак приемаме за $\mathbf{К_{и}}$**= 0.25 ;**

Общата пазарна стойност на активите, определена по метода на амортизираната възстановителна стойност на активите, след закръгление възлиза на :

433 700.00 USD

Словом: ЧЕТИРИСТОТИН ТРИДЕСЕТ И ТРИ ХИЛЯДИ И СЕДЕМСТОТИН щатски долара

Б/ Метод на сравнителните продажби /по аналог/

В основата на метода стои съпоставянето на достигнатите пазарни цени на подобни кораби, които са били предмет на действителни продажби.

Изготвянето на оценката по този метод става на базата на:

- информация от производители и дистрибутори на подобни съоръжения;
- отчитане на техническите и икономическите параметри с оглед определяне на коригирани цени;
- отчитане на конюнктурата на пазара и др.

Направеното проучване от оценителския екип показва, че броят на предлаганите на пазара подобни(аналогични) нови кораби е незначителен, като има голямо предлагане и много малко сключени сделки за продажби на кораби втора употреба. Пазарът за покупко-продажба на специализираните (тип РЕКА- МОРЕ / GENERAL CARGO) кораби е твърде специфичен и има сравнително слаба връзка с пазарите на еднотипни кораби. Той се отличава с малко източници на нова продукция и липса на постоянно търсене, като обикновено специализираните РЕКА- МОРЕ кораби се строят само по поръчка. Слабата активност на корабоплавателния пазар определя слабото търсене на корабостроителната продукция. Това предполага свободни мощности и общо занижаване на цената на корабостроителната продукция, в това число и на специализираните РЕКА- МОРЕ / GENERAL CARGO кораби. Освен това при определяне на цената по аналоговия метод е необходимо да се вземе предвид, мястото на постройката на кораба, степента на автоматизация на процесите и наситеноста с корабно оборудване. Не е без значение и дали ще се закупи от Черноморския басеин, Америка, Япония или Западна Европа.

По данни от анализи на Lloyd's Shipping economist 2001-2020g. и базата данни в системата FISIS, е приета за сравнение условна стойност за този тип кораби на 1 тон DWT – от 700 до 1150 USD. Базирайки се брокеските бюлетини за периода 2015-2021г. и от първото шестмесечие на 2022г и конкретни данни за продажби на подобен род кораби със същото оборудване, екипировка и тонаж, приемаме за конкретния случай като ценообразуващ параметър товароподемноста – средна стойност 855 USD/DWT.

Съгласно ценовата листа(*Приложение №5*) на предлаганите аналогични кораби и в съответствие с изказаните по горе съображения се приема, че оценяваният обект може да се оцени **по $ 855 на тон** товароподемност , т.е. :

$$Ц_{па} = Q \times C \times К_{техн} = 2829 \times 855 \times 0.21 = 507\,946.95 \text{ USD}$$ където:

Ц$_{па}$ - пазарна цена по средно-статистически аналог на този тип кораби ;

Q - DWT / товароподемност на кораба 2829 тона;

C - средностатистическа цена на тон товароподемност за аналогични по конструкция и технико-експлоатационни характеристики кораби - $ 855 на тон DW;

К$_{техн}$ - коефициент на техническа и експлоатационна годност, за кораб който е над 32 годишна експлоатация и моментното му състояние, се приема равен на 0,.21 ± 2 ;

Ц$_{па}$ **= 508 000.00 USD**

Словом: ПЕТСТОТИН И ОСЕМ ХИЛЯДИ щатски долара

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТНОСНО КРАЙНАТА ЦЕНА

За илюстриране на крайните заключения относно оценката на МОТОРЕН КОРАБ "ВЕРА СУ" – **IMO 8611219**, данните за пазарните стойности по различните методи са приведени в следната *Таблица:*

№ по ред	Методи за оценка	Пазарна стойност в USD
1.	По метода на аморт. възст. стойност	433 700.00
2.	По метода на сравнителните продажби	508 000.00

С оглед формиране на експертното заключение относно крайната оценка, направено е следното претегляне на отделните оценки по двата метода в зависимост от вероятността за сбъдване на приетите хипотези при тяхното изготвяне, а именно :

МЕТОДИ за ОЦЕНКА	**ПАЗАРНА стойност(USD)**	**тегловен коефициент**	**Коригирана стойност(USD)**
Метод на амортизираната възстановителна стойност	**433 700,00**	**0,65**	**281910,00**
Метод на сравнителните продажби	**508 000,00**	**0,35**	**177800,00**

Следователно средната пазарна стойност на оценяваният актив е :

459 710.00 USD

Отчитайки всички факти, по техническото и експлоатационно състояние на оценяваните активи, световните тенденции в корабостроенето и кораборемонта, както и общата макро-икономическа обстановка в страната, изискванията и критериите на кредитиращите институции, оценителят счита за справедливо и предлага крайната пазарна стойност да се отъждестви след закръгление на 460 000.00 USD ;

По метода на **ЛИКВИДАЦИОННАТА СТОЙНОСТ** се оценяват ДМА при условие, че същите се предложат на публичен търг или преговори с потенциални купувачи и реализация за максимално кратък срок на цени по горните два метода съобразно съществуващите в момента икономически условия и предпоставки за атрактивност, местоположение, лесен демонтаж, многократно използуване, морално и физическо остаряване, пригодност за други цели, външен (търговски) вид и други; Ликвидационната стойност отчита пазарният риск за периода на кредита при последваща реализация на обекта на публичен търг и настоящите пазарни условия.

ЛИКВИДАЦИОННАТА СТОЙНОСТ се изчислява по един от трите варианта –

= *УСКОРЕНА ЛИКВИДАЦИОННА СТОЙНОСТ* (брутната сума), която обикновено може да се реализира (получи или даде) за оборудване, изложено на публичен търг, за максимално кратко време при преобладаващите в момента икономически условия. Общоприета практика е в този случай да се приема за ЛИКВИДАЦИОННА СТОЙНОСТ приблизително около 25-30% по-малко от получената СПРАВЕДЛИВА ПАЗАРНА СТОЙНОСТ по горецитираните методи.

= *НОРМАЛНА ЛИКВИДАЦИОННА СТОЙНОСТ* - сумата, която се очаква от продажбата на активите при обичайните тръжни условия и време, включвайки всички разходи за процедури по ликвидация (15 – 20% от СПРАВЕДЛИВА ПАЗАРНА СТОЙНОСТ)

= *ЛИКВИДАЦИОННА СТОЙНОСТ НА МЯСТО* - сумата, която се очаква от продажба на активи при сегашните условия на пазара и без отчитане на фактора-ВРЕМЕ, тъй-като ремонтните и възстановителни разходи (демонтаж, преместване и транспорт) в много случаи са равни или по-големи на изчислената и актуална в момента ПАЗАРНА СТОЙНОСТ ;

КАТО СЕ ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ ДЕФОРМАЦИИТЕ, ПРОБОЙНИТЕ ПО ДЪНОТО, НАНЕСЕНИТЕ ВРЕДИ И ЩЕТИ ПО КОРПУСА И НАДСТРОЙКАТА, ТЕХНИКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННОТО СЪСТОЯНИЕ НА МАШИНИТЕ И МЕХАНИЗМИТЕ, КАКТО И ЛИПСВАЩОТО ОБОРУДВАНЕ ЗА ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС (с валидност до 29.11.2022) и ПРОДЪЛЖАВАНЕ ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ ЖИВОТ НА КОРАБА С НЕОБХОДИМИТЕ и ПРИСЪЩИ РАЗХОДИ ЗА НАСТОЯЩИЯ или БЪДЕЩ КОРАБОСОБСТВЕНИК ВЛИЯЕЩИ ПРЯКО НА ЛИКВИДАЦИОННАТА СТОЙНОСТ, КОЯТО В НАСТОЯЩИЯТ СЛУЧАЙ ЩЕ БЪДЕ РАВНА НА СТОЙНОСТТА НА КОРАБА ЗА ВТОРИЧНИ СУРОВИНИ (СКРАБ до най-близкото пристанище АЛИ АГА - Турция) **275 000,00 USD** (словом – ДВЕСТА СЕДЕМДЕСЕТ И ПЕТ ХИЛЯДИ щатски долара)

Въз основа на изходните данни по оценката и използувайки метода на възстановителната стойност на активите; оценяване по аналог и пазарните условия; ликвидационната стойност и стойността му за скраб(вторични суровини), които позволяват да се отчетът всички фактори на себестойност, пазарна цена по аналог, изхабяване, комплектност, техническо състояние /видимо/, очаквана печалба /приходи/ и пазарните условия в момента се получава следната

"ДИМИТРОВ КОНСУЛТ"ООД – инж. Димитър Великов ДИМИТРОВ
ЛИЦЕНЗИРАН ОЦЕНИТЕЛ на МАШИНИ и СЪОРЪЖЕНИЯ
гр.Варна, ул. Ангел Кънчев № 20, ап.50 ; тел/факс : 622 886 ; GSM 0888 609910

АКТУАЛНА ПАЗАРНА СТОЙНОСТ : **460 000.00 USD**

(словом – ЧЕТИРИСТОТИН и ШЕСТДЕСЕТ ХИЛЯДИ щатски долара)

или по курса на БНБ към 03.08.2022г - 1 USD = 1.91861 лева, след закръгление е :

882 600.00 лева (словом - ОСЕМСТОТИН ОСЕМДЕСЕТ и ДВЕ ХИЛЯДИ и ШЕСТСТОТИН лева)

ЛИКВИДАЦИОННАТА СТОЙНОСТ при горецитираните пазарни условия, техническото и експлоатационното с-ние на кораба към настоящия момент в BGN е :
527 600.00 лева (словом – ПЕТСТОТИН ДВАДЕСЕТ и СЕДЕМ ХИЛЯДИ и ШЕСТСТОТИН лева)

Оценителят съставил настоящия Доклад декларира, че няма лични интереси и отношения към оценявания обект, които биха повлияли върху обективността на направената оценка. Тя е извършена съвестно и на най-доброто ниво на професионалните му знания.

Оценката е собственост на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ и предаването и на трети лица е единствено негово ПРАВО и ОТГОВОРНОСТ.

Оценител на машини и съоръжения: .....

03 август 2022 г. /инж. Димитър В.ДИМИТРОВ/

Камара на независимите оценители в България
Оценителска правоспособност
машини и съоръжения
Регистр. № 300100011 от 14.12.2009 год.
Димитър Великов Димитров

ДЕКЛАРАЦИЯ НА ОЦЕНИТЕЛ

по чл. 21 от Закон за независимите оценители /ДВ бр. 98/2008г/

Декларирам, че:

1. Не съм свързано лице с Възложителя по смисъла на § 1, т. 3 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс;
2. Не съм свързано лице със собственика или ползвателя на обекта на оценката по смисъла на § 1, т. 3 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс;
3. Аз или свързано с мене лице по смисъла на § 1, т. 3 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс нямам/нямаме имуществен или друг интерес, свързан с обекта на оценката;
4. Към момента на извършване на оценката нямам, задължения към собственика или ползвателя на обекта на оценката или към възложителя на оценката;

Независим оценител :...../ инж. Димитър Великов Димитров/

/трите имена, подпис и печат/

Камара на независимите оценители в България
Оценителска правоспособност
машини и съоръжения
Регистр. № 300100011 от 14.12.2009 год.
Димитър Великов Димитров

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

SHIP'S PARTICULARS OF M/V VERA SU

SHIP'S NAME	VERA SU	NATIONALITY	PANAMA	CALL SIGN	H9YA	IMO NO	8611219
PORT OF REGISTRY	PANAMA	MMSI	351299000	GMDSS AREA	A1+A2+A3		
INMARSAT C (1)	435129910@stratosmobile	E-MAIL:	verasu8611219@gmail.com	CELL PHONE	+90 549 658 00 30		
INMARSAT C (2)	435129913@stratosmobile	FBB VOICE:	N/A	FBB FAX	N/A		
REGISTER NUMBER	458771-14-A	EX NAME	RANTUM				
OWNER	VES SHIP MANAGEMENT LTD						
OWNERS ADRESS	TRUST COMPANY COMPLEX, AJELTAKE ISLAND MAJURO / MARSHALL ISLAND						
OPERATORS	MIMOSA MANAGEMENT LTD						
BUILDERS	DAMEN GORINCHEEM, HOLLAND	HULL NR	8209				
KEEL LAID	1989	DELIVERED	DAMEN GORINCHEEM, HOLI				
DATE OF LAST DRY DOCK	JAN.2018	DATE OF LAST SPECIAL SURV	JULY 2018				
TYPE OF VESSEL	GENREAL CARGO	HOLDS / CARGO GEAR	1				
LOADED SPEED/ BALLAST SP	8,0 / 9,0 KNOTS	HOLDS TYPE	BOX				
ENGINE	DEUTZ / 600 KW	HATCH COVERS TYPE	MacGregor				
CONSUMPTION	2,20 MTS D/O	P&I CLUB	THOMAS MILLER SPECIALTY				
GENERATORS	D 234-V6 85 KW +110 KW=2X	CLASS	INDIAN REGISTER SHIPPING				
CONSUMPTION AT SEA	2,20 MTS D/O	PROPELLER (PITCH/FIX)	FIX				
CONSUMPTION AT PORT	250 KGS D/O	HULL & MACHINERY INSURA	ANADOLU SIGORTA				
CLASS NOTATION	SUL, EQUIPPED FOR CARRIAGE OF CANTAINERS, RESTRICTED INTERNATIONAL SERVICE. IN GENERAL UP TO 200 NAUTICAL MILES OFFSHORE, THE NORTH SEA, THE MEDITERRANEAN, THE BLACK SEA AND WATER WITH						
L.O.A	89,29m	DEPHT MOULDED	6,36 m				
L.B.P	85,67 m	EXTREME BREADTH	12,50 m				
AIR DRAFT FROM KEEL (LOA	21 m	DIST 1ST/LAST HATCH	63,34 m				
AIR DRAFT FROM KEEL (BALI	22,5m	DIST WLTOHC IN BLST	5,13 m				
HATCH DIMENSIONS	62,54x10,1x6,25 m						
HATCH COVERS DIA.	63,34x10,10 m						
TYPE OF HOLDS ACCESS	N/A						
MAX MASS OF STEEL COIL		NUM. OF KEY COIL					
NUM. OF TIERS OF STEEL COILS		NUM. OF DUNNAGES SUPPORTING ONE ST					
BOW THRUSTER	220 KW	PROPELLER RIGHT/LEFT HANDED	RIGHT HANDED				
LOCATION OF ENGINE/BRID(	AFT SIDE						
DISTANCE FROM WATER LEVEL TO HATCH COMING (	2,93 m	DISTANCE FROM WATER LEVEL TO HATCH COMING (	5,13 m				

	GROSS	NET
INTERNATIONAL TONNAGE	1984	1056
SUEZ CANAL TONNAGE	N/A	N/A
PANAMA CANAL TONNAGE	N/A	N/A

LOADLINE MARKS	Draughts in meter	Freeboards in meter	Displacement in M/T	Deadweight in M/T		
T.FRESH	N/A	N/A	N/A	N/A	T.P.C at SUMMER DRAFT / 10,48 mts	
FRESH	4,80	1,56 m	4297,19	3199,64		
TROPICAL	4,80	1,56 m	4404,62	3307,07		
SUMMER	4,70	1,66 m	4299,63	3202,08	SUMMER DRAFT BLOCK COEFF.	0,833
WINTER	4,60	1,76 m	4194,92	3097,37		
LIGHT SHIP	1097,55 MTS	LIGHT DRAFTS	F.0,90 / A:2,40			
PROPELLER IMM. ON DRAFT	2,40 m	PROPELLER IMMERSION RAT	100%			
DRAFT REQ. TO IMM. RUDD	2,60 m	PROPELLER DIAMETER	2885 mm			

MAX. HOMOGENOUS CARGO DENSITY	HATCH SIZE	HATCH COVER TYPES
1025 t/m³	62,54x10,1x6,25 m	MacGregor

CARGO HOLDS CAPACITIES (100%)			HOLD SPECIFICATIONS				
HOLDS	GRAIN M³	BALE M³	TANK TOP t/m	HOLD SIZES m	VENTILATON	FLAT FLOOR	
CARGO HOLD NO:1	3983 M3	3935 M3	11,5 t/m2	62,54x10,1x6,25 m	YES		
	140639 ft3	138963 ft3					
TOTAL	3983 M3	3935 M3	11,5 t/m2	62,54x10,1x6,25 m	CARGO HOLD FIRE FIGHTING SYSTEM		

LIQUID CAPACITIES					
	FUEL OIL	N/A	FRESH WATER	32,664 MTS	EFE SYSTEM
	DIESEL OIL	252,652 M3	BALLAST WAT	1488 CBM	
	LUBOIL	11,429 M3	SLUDGE/BILGI	4,8 CBM	COMPANY IMO NUMBER / 5556878

BALAST TANK NO:11

EMERGENCY GENERATÖR	65 KW	
BOW THRUSTER	220 KW	EORI NO:ROTR309592

M/V VERA SU GRT 1984 / NRT 1056

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

PANAMA
MARITIME AUTHORITY

REPÚBLICA DE PANAMÁ | REPUBLIC OF PANAMA
AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMÁ | PANAMA MARITIME AUTHORITY

IMO NUMBER Número OMI	REGISTRATION No. Número Oficial	Call Sign Distintivo de Llamada
8611219	45871-14-A	H9YA

Issued under Law N° 57 dated August 6th, 2008/ Expedido bajo Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008.

NAVIGATION STATUTORY REGISTRY / PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACION

Vessel's Information / Información de la Nave

Name of Vessel / Nombre del Buque	Type Vessel / Tipo de Buque
VERA SU	OTRAS CARGAS / CARGA GENERAL (OTHER CARGO / GENERAL CARGO SHIP)

Registered Owner / Propietario

VES SHIP MANAGEMENT LTD.

Resident Agent / Agente Residente	Radio Accounting Authority / Autoridad de Cuentas de Radio
ROSAS Y ROSAS	INMARSAT MOBILE NETWORKS, INC

Former Name / Nombre Anterior	Previus Flag / Nacionalidad a la que Renuncia
RANTUM	ALEMANIA

Built in / Construido en	Builders / Constructores	Hull Material / Material del casco	Keel Laid / Puesta de Quilla	Construction Date / Año de Construcción
NETHERLANDS	DAMEN SHIPYARD GORICHEM	ACERO	1986	1989

Lenght / Eslora	Brendth / Manga	Depth / Puntal	GRT / TB	NRT / TN	Dead Weight / Peso Muerto
86.28 MTS.	12.50 MTS.	6.35 MTS.	1984.00	1056.00	**********

PROPULSION SYSTEM / SISTEMA DE PROPULSION

Type of Engines / Tipo de Máquina	Vessel Speed / Velocidad del Buque	Manufacture & Cylinders / Fabricantes y Cilindros	Engines Power / Potencia de la Máquina
MOTOR(ES)	11.0 KNOTS / NUDOS	DEUTZ SBV 6M 628 600 KW UNO (1) DE SEIS (6) CYLS	UNO (1) DE 804.29 HP / 600.00 KW

Issuance Date / Fecha de Expedición	Expiration Date / Fecha de Expiración
NOVEMBER, THIRTY (30), 2017	NOVEMBER, TWENTY NINE (29), 2022
Place of Issuance / Lugar de Emisión	**Fees / Derechos**
PANAMA	RECIBO OFICIAL No. 10110200A del 8 de junio de 2017

Remarks / Observaciones

****

FERNANDO SOLÓRZANO

OFFICER SIGNATURE / FIRMA DEL FUNCIONARIO

PANAMA

000275173

000275173

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

PANAMA
MARITIME AUTHORITY

Issued in accordance with the provisions of article 12
of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Particulars of ship

WRC-051704

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	IMO Ship Indentification Number	Port of Registry
VERA SU	**H9YA**	**8611219**	**PANAMA**

Gross Tonnage	Name of the Registered Owner	Full Address of principal place of Business of the Registered Owner
1,984	**VES SHIP MANAGEMENT LTD**	**TRUST COMPANY COMPLEX,AJELTAKE ROAD,AJELTAKE ISLAND,MAJURO, MARSHALL ISLANDS,MH96960**

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security	Duration of Security
PC283H21A000	**August 16, 2021** **To** **August 16, 2022**

Name and address of the insurance(s) and/or guarantor(s)

Full Name of the insurance(s) and/or guarantor	Full Address of the Insurance(s) and/or guarantor(s)
THOMAS MILLER SPECIALTY	**90 Fenchurch Street London EC3M 4ST United Kingdom**

This certificate is valid until **August 16, 2022**

Issued or certified by the Goverment of **the Republic of Panama**

At **SEGUMAR - ISTANBUL** *(Place of issue of certificate)* **On** **July 27, 2021** *(Date of issue)*

W.J.F.

ENG. WILFREDO JAEN
TECHNICAL OFFICER

REPUBLICA DE PANAMA
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA

UTN:WRC-051704

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

Risk Reference Number:- PC283H21A000

THOMAS MILLER SPECIALTY

LONDON
90 Fenchurch Street,
London, EC3M 4ST,
• T +44 (0)20 7283 1227

HAMBURG
Van-der-Smissen-Str. 1,
22767 Hamburg, Germany
• T +49 (0)40 38 90 739 0

www.thomasmillerspecialty.com

THIS CERTIFICATE IS NOT ASSIGNABLE

CERTIFICATE OF INSURANCE

Reference Number: PC283H21A000
Form: TMS P & I Terms and Conditions 01.09.2018
Interest: Protection & Indemnity

ASSURED: Mimosa Management LTD as Manager

ADDRESS: Kemankes Mah. Halilpasa Sok. No:23 K.1 D.103, 34425 Karakoy, Istanbul, Turkey

JOINT ASSURED: VES Ship Management LTD as Owner

ADDRESS: The Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH 96960

VESSEL(S):

Vessel Name	Type	GT	Year Built	Class	IMO	Flag	Port of Registry	Crew#	H&M Value USD
VERA SU	General Cargo	1,984	1989	Indian Register of Shipping	8611219	Panama	Panama City	9	1,200,000

This is to confirm that cover is in place, as per Terms and Conditions set out below. This Certificate of Insurance or any Endorsement to the said Certificate is evidence only of the contract of indemnity between the above named Assured/ Joint Assured and the insurer and shall not be construed as any undertaking whatsoever, on part of the insurer.

POLICY PERIOD: From: 16 August 2021 Noon GMT
To: 16 August 2022 Noon GMT

LIMIT OF LIABILITY (P&I): **USD 100,000,000** any one occurrence, Combined Single Limit

CONDITIONS: TMS P & I Terms and Conditions 01.09.18 amended as follows:

SPECIAL CONDITIONS:

Including liabilities for Crew Members (Clause 1)

Including 4/4th Collision liabilities (Clause 8)

Including liabilities for Damage to the Property of Third Parties (FFO) (Clause 10)

Including liabilities for Wreck Removal (Clause 11)

Including liability to Cargo (Clause 15)

Including liabilities for Pollution (Clause 12)

Including Sanctions Clause (Clause 32)

Including P&I War Risks, in excess of H&M Value (Clause 23)

Thomas Miller Specialty is a trading name of Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Ltd. and Thomas Miller Specialty GmbH.
Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Ltd. Company Number: [illegible] | Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.
[illegible] Registered in England and Wales. Registered office in London.
Thomas Miller Specialty GmbH Managing Director: [illegible] Tomas Schmidt | Trade Reg.: HR B 68 929 Hamburg
VAT-ID: [illegible] | Ins. Agent Reg. No: D-WDHA-18LHU-86 | IPT No: B19/V9081
Registered office in Hamburg.

AIG

Steel Cargo Clause

Subject to pre-load survey on all finished and semi-finished steel products;

a) The Assured will arrange at their cost for surveyors approved by TMS to carry out a pre-loading survey of the cargo in order to establish its condition immediately prior to loading;

b) Bills of Lading to be claused in accordance with the findings of the pre-loading surveys required under this clause.

c)

COVID-19 / SARS-CoV-2 Exclusion (LMA 5395)

This insurance excludes coverage for:

1) any loss, damage, liability, cost, or expense directly arising from the transmission or alleged transmission of:

a) Coronavirus disease (COVID-19);

b) Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2 (SARS-CoV-2); or

c) any mutation or variation of SARS-CoV-2;

or from any fear or threat of a), b) or c) above;

2) any liability, cost or expense to identify, clean up, detoxify, remove, monitor, or test for a), b) or c) above;

3) any liability for or loss, cost or expense arising out of any loss of revenue, loss of hire, business interruption, loss of market, delay or any indirect financial loss, howsoever described, as a result of any of a), b) or c) above or the fear or the threat thereof.

All other terms, conditions and limitations of the insurance remain the same.

Cyber Exclusion (LMA 5403)

1. Subject only to paragraph 3 below, in no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to ,by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus, computer process or any other electronic system.
2. Subject to the conditions, limitations and exclusions of the policy to which this clause attaches, the indemnity otherwise recoverable hereunder shall not be prejudiced by the use or operation of any computer, computer system, computer software programme, computer process or any other electronic system, if such use or operation is not as a means for inflicting harm.
3. Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, paragraph 1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

Certification Clause

It is hereby understood and agreed that with effect from inception, that the COVID-19 / SARS-CoV-2 Exclusion (LMA 5395) and Cyber Exclusion (LMA 5403) clauses contained herein (notwithstanding that they are paramount clauses) shall not apply to liabilities arising from:

a) the Federal Maritime Commission under Section 2 of US Public Law 89-777, and any amendments thereto, and/or

b) the International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 or 1992 and any amendments thereto, and/or

c) the International Oil Compensation Fund 1992 in connection with the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA), or the Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA), and any amendments thereto, and/or

d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, and any amendments thereto, and/or

e) the Athens Convention relating to Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 and Guidelines for its implementation or Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council which gives effect thereto, any amendments thereto, and/or

f) the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 and any amendments thereto, and/or

g) the Maritime Labour Convention, 2006, and any amendments thereto.

Irrespective of any like provisions within LMA 5395 and LMA 5403 contained herein, the above shall be paramount and shall override anything in this Contract inconsistent therewith.

AIG

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

Risk Reference Number:- PC283H21A000

All other terms and conditions remain unchanged.

WARRANTIES:

Vessel is classed with an IACS/Approved Classification Society and vessel to maintain such class throughout the policy period.

Warranted trading Mediterranean Sea, Black Sea (Incl. Sea of Azov), Marmara Sea, Aegean Sea, Europe including UK and West Africa but not south of Dakar, Senegal. Always excluding Syria and Syrian waters. Excluding Crimea and Crimean waters absolutely.

DEDUCTIBLES (P&I):

Collision	USD 20,000 any one accident or occurrence
FFO	USD 20,000 any one accident or occurrence
Cargo	USD 7,500 each single voyage
Crew	USD 5,000 any one accident or occurrence
All other	USD 10,000 any one accident or occurrence

Do not include all costs, fees and expenses approved and/or incurred by the Insurer.

ORDER:

100% of 100%

PREMIUM:

Fixed Premium: as agreed and in accordance with any debit notes issued.

Cancelling returns only unless otherwise agreed.

SECURITY:

Primary Layer- 100% American International Group UK Limited - Binder reference 0067000000
USD 50,000,000 any one occurrence Combined Single Limit

Excess Layer- 100% Lloyds Syndicates- UMR - B0509MARLR2150014
USD 50,000,000 Excess of USD 50,000,000 any one occurrence. Combined Single Limit

Several Liability *-The subscribing insurers' obligations under contracts of insurance to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co- subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.*

All complaints by the Assured must be referred in the first instance to the Coverholder whose name and address are provided on this document. If no satisfaction is obtained, complaints should be referred to the Complaints and Advisory Department, Lloyds, One Lime Street, London EC3M 7HA. Telephone +44 (0) 20 7327 1000

Thomas Miller Specialty is the Managing General Agent (MGA) of American International Group UK Limited. The business underwritten by Thomas Miller Specialty in accordance with the terms of a delegated underwriting authority agreement shall be deemed and honoured as if underwritten by any employed underwriters of American International Group UK Limited

Date: 23 July 2021

Shiladitya Bose
Deputy Head of P&I
Thomas Miller Specialty
Authorised Signatory on Behalf of
Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Limited

T: +44 (0) 20 7204 2058
M: +44 (0) 7789 773 832
E: Shiladitya.Bose@thomasmiller.com
W: www.thomasmillerspecialty.com

Thomas Miller Specialty is a trading name of Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Ltd. and Thomas Miller Specialty GmbH.
Thomas Miller Specialty Underwriting Agency Ltd. Company Number: 02519640 | Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.
[illegible] Registered in England and Wales. Registered office in London.
Thomas Miller Specialty GmbH Managing Directors: Frank Bergen, Thomas Schmidt | Trade Reg.: HR B 68 929 Hamburg
VAT ID: [illegible] | Agent Reg. No: D-WDN6-L8LHU-86 | IPT No: 819/V9081
Registered office in Hamburg.

AIG

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

Etiket: 2

STABILITÄT UND TRIMM

~~M.S. "WALDTRAUT B"~~ "VERA SU" GL

DAMEN Nb. No. 8209

re-approved based on GL approval

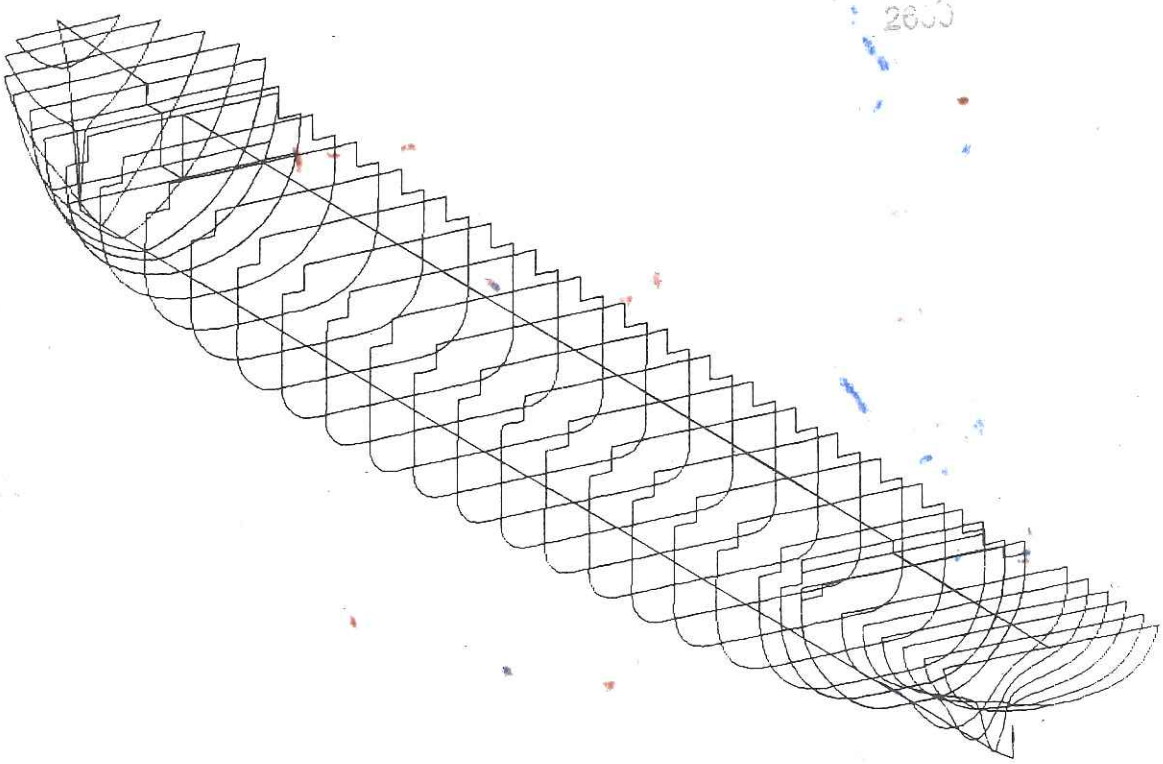
Surveyor to NKK

25 June 2015

Name changed

Istanbul, 2014-03-04

2600



ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 подпис:

PCCE/STABBOOK

TABLE OF CONTENTS

GENERAL PARTICULARS 3

STABILITY CRITERIA (GENERAL) 4

STABILITY REQUIREMENTS FOR GRAIN LOADING 5

CALCULATION OF A LOADING CONDITION 6

EXAMPLE SHOWING THE USE OF CROSS CURVES 10

NOTES ON THE USE OF FREE SURFACE MOMENTS 12

TANK ARRANGEMENT 13

TANK CAPACITIES 14

POSITION OF GRAIN BULKHEADS 17

VOLUMETRIC HEELING MOMENT CURVES 18

DRAUGHT MARKS 25

HYDROSTATIC PARTICULARS 26

CROSS CURVES 57

MAX. ALLOWABLE GRAIN HEELING MOMENTS 88

LOADING CONDITIONS 90

APPENDICES:

- GRAINBULKHEADS, DRW.NO. 8207-0320
- GRAINBULKHEADS, (REMOVABLE PART), DRW.NO.8207-0321

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 подпис

GENERAL PARTICULARS

Type of ship	: Low Profile Coaster
Ship's name	: ~~Sonja~~ B.
Port of registry	: Emden
Owner	: Werner Bockstiegel Bereederungs GmbH
Builder	: Damen Shipyards, Gorinchem, Holland
Yardnumber	: 8210

Main dimensions

Length o.a.	: 89.00	m
Length p.p.	: 85.675	m
Breadth mld.	: 12.50	m
Depth maindeck	: 4.45	m
Dept superstructure deck	: 6.35	m
Summer load draught	: 4,71	m (above base)
Deadweight all told	: ~~3250~~	t 3212

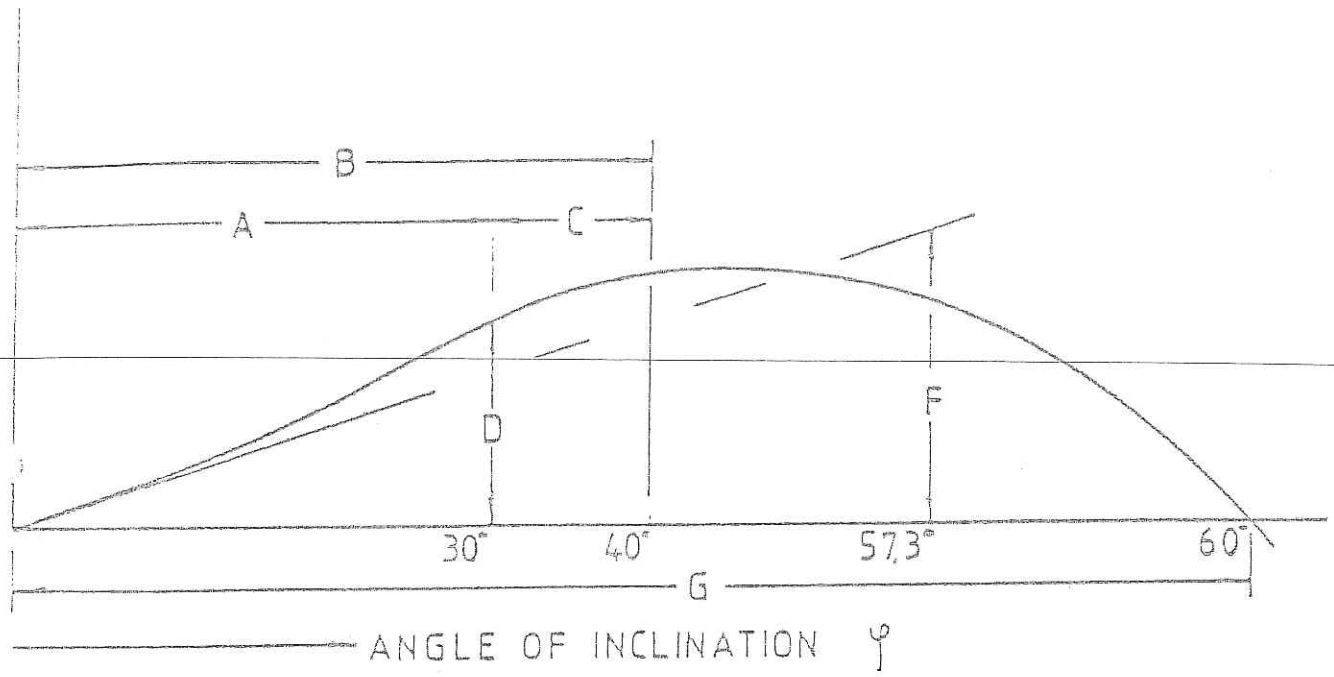
Acc. to London Regulation 1969: below 2000 GT (BRZ)

Acc. to Oslo Convention 1947 : below 1000 BRT

Register number	:
Signal letters	:
Class	: GL + 100 A4, "M", E, G + MC, E, Aut 16/24

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 / подпис:

STABILITY CRITERIA (GENERAL)



MINIMUM CRITERIA

A - Area under curve up to 30° to be not less than 0.055 metre-radians.

B - Area under curve up to 40° to be not less than 0.09 metre-radians.

C - Area between 30° and 40° to be not less than 0.03 metre-radians.

E - Righting lever GZ at an angle of inclination of 30° to be at least 0.20 m.

F - Initial G'M to be not less than 0.15 metre.
(G'M means: after correction for free surface moments).

G - Capsizing angle to be 60°
Between 50° and 60°: for each degree below 60°, the righting lever at 30° to be increased with 0.01 m.
Capsizing angle not to be less than 50°.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.08.23 подпис:

STABILITY REQUIREMENTS FOR GRAINLOADING.
INFORMATION FOR THE CAPTAIN

I. General

The vessel can be loaded with grain in bulk if the requirements of item III are observed.
Loading of the vessel corresponds to Chapt. VI, SOLAS 1974.

II. Definition

The term "GRAIN" includes wheat, maize, oats, rye, barley, rice, pulses, sowing and adapted forms of these with characteristics like natural grain.

III. Stability requirements

At least the following stability characteristics have to be pointed out during the whole voyage of the vessel loaded with grain in bulk, after the heeling moment produced by grain shifting has to be taken into consideration, according the example.

i) Angle of heel derived from grain shifting max. may be 12°

ii) The residual area between the righting arm curve and the curve of heeling leverarms up to the angle of heel of max. difference between the ordinates of the two curves, or 40° or the angle of flooding, which ever is the least, shall in all conditions of loading be not less than 0.075 m./ radians.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 / подпис:

iii) The initial metacentric height reduced by deduction of free surface effects in tanks, shall not be less than 0.3 m.

Calculation of one loading condition.

1. Evaluation of stability values

The usual calculation of trim and stability in present or provided condition first has to be performed. The metacentric height (GM) and the curve of static stability have to be evaluated by means of hydrostatic tables and cross-curves tables.

2. Stowage of cargo

Cargo to be stowed so, that the trim of the vessel will be within the permissable values, and the moment due to the shift of grain will be as small as possible.
Therefore the holds will be completely filled.

Trim of load

To minimize the influence of shift of grains, all necessary and adequate trimming will be carried out.
Trim of load has to be carried out, so that holds are completely filled (cavities beneath decks and hatch covers have to be avoided).

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 / подпис:

Proof of stability criterium

Determination of heeling moments

The heeling moments of grain shift will be calculated as follow:

Mh = VHM / Stowage factor

Here in means:

Mh = heeling moment (mt)
VHM = voumetric heeling moment (m^3.m)

Determination of heeling leverarms curve due to grain shift

At an angle of 0° the heeling leverarms amounts to
λo = Mh / D

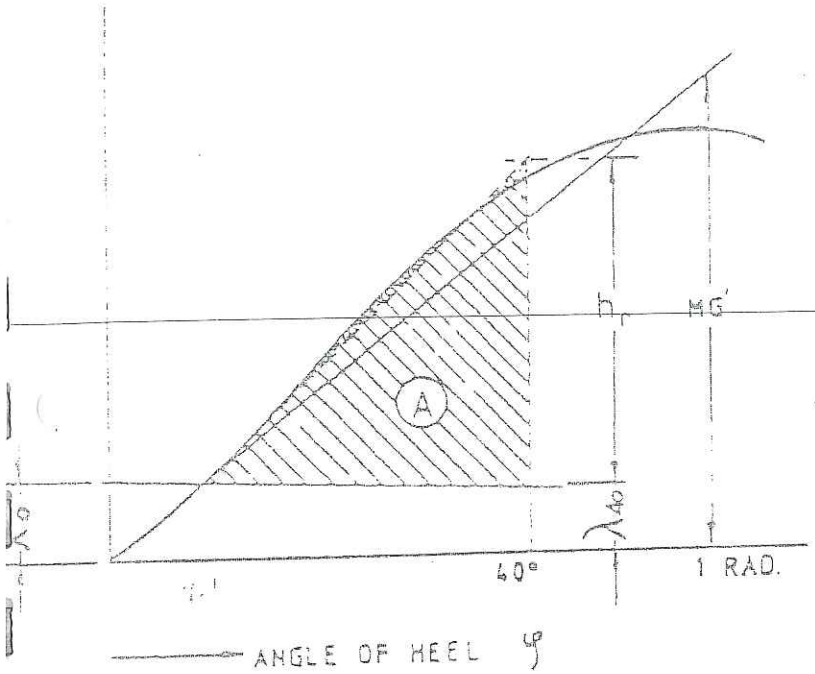
At an angle of 40° the heeling leverarm amounts to
$\lambda 40$ = 0.8 x λo

The resulting curve of heeling leverarms approxemative will be figured by a straight line (see diagram)

Determination of angle of heel and residual area of stability

The angle of heel shows the point of intersection of the curve of static stability leverarms and the curve of heeling leverarms:

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 подпис:



h = leverarms of statical stability after deduction free surf. effect.

λ = heeling leverarms

"A" = area of residual stability

h_r = height of equal area triangle of the area of residual stability.

The area of residual stability between the curves of heeling leverarms and leverarms of static stability up to an angle of 40° may be calculated approx. as follows:

$$"A" = 0,5 \cdot \frac{(40^\circ - \varphi')}{57,3^\circ} \cdot hr \text{ (m.rad)}$$

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.04.22 / подпис:

Example

Calculation grain heeling moment.

Loading: Grain cargo. 65 cft/t = 0.543 t/m3 - 98% stores
Grainbulkheads at frame 21 and 119, totally filled hold

Specific gravity of grain = 0,543 t/m^3 = 1,841 m^3/t

Mh = VHM / Stowage factor
= 405 / 1.841
= 220 tm

λo = Mh / D
= 220 / 3489
= 0.063 m

$\lambda 40$ = 0.8 x λo
= 0.8 x 0.063
= 0.050 m

Angle of heel

φ = 2.5 degrees < 12 degrees (see curve of lever arms cond. 1)

Area of residual stability

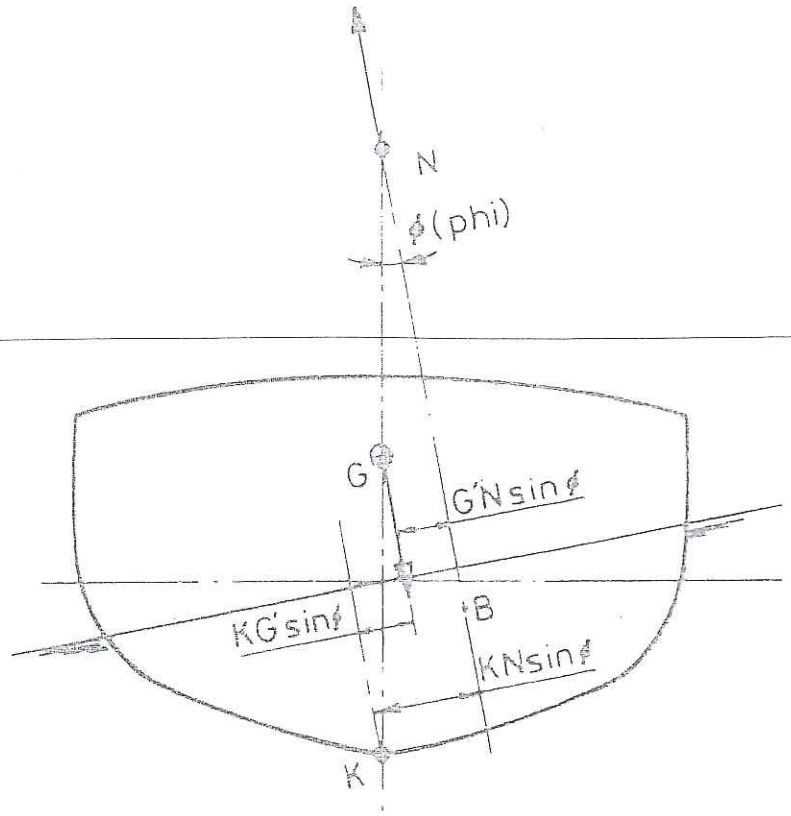
$$A = 0.5 * \frac{40 - \varphi}{57.3} * hr$$

$$= 0.5 * \frac{40 - 2.5}{57.3} * 1.01$$

= 0.330 m rad > 0.075 m.rad

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 05.07.22 / подпис

[illegible] CROSS CURVES DATA



The purpose of the cross curves data is to enable statical stability curves (curves of righting lever) to be drawn for the ship in any sailing condition.

Example:

Assume the displacement of the ship to be 3488.8 tonnes and the vertical centre of gravity 4.[illegible] (virtual rise due to the free surface) =4.226 m above baseline.

The righting lever G'Nsin(phi) - KNsin(phi) - KG'sin(phi), where:

G'Nsin(phi): The actual righting lever; stated as GZ in the loading conditions tables.

KNsin(phi) : The cross curve ordinate based upon the displacement (in fresh or salt water; whichever is applicable)

KG' : Virtual centre of gravity [illegible] above the baseline (corrected for free surface effects)

phi : Angle of inclination

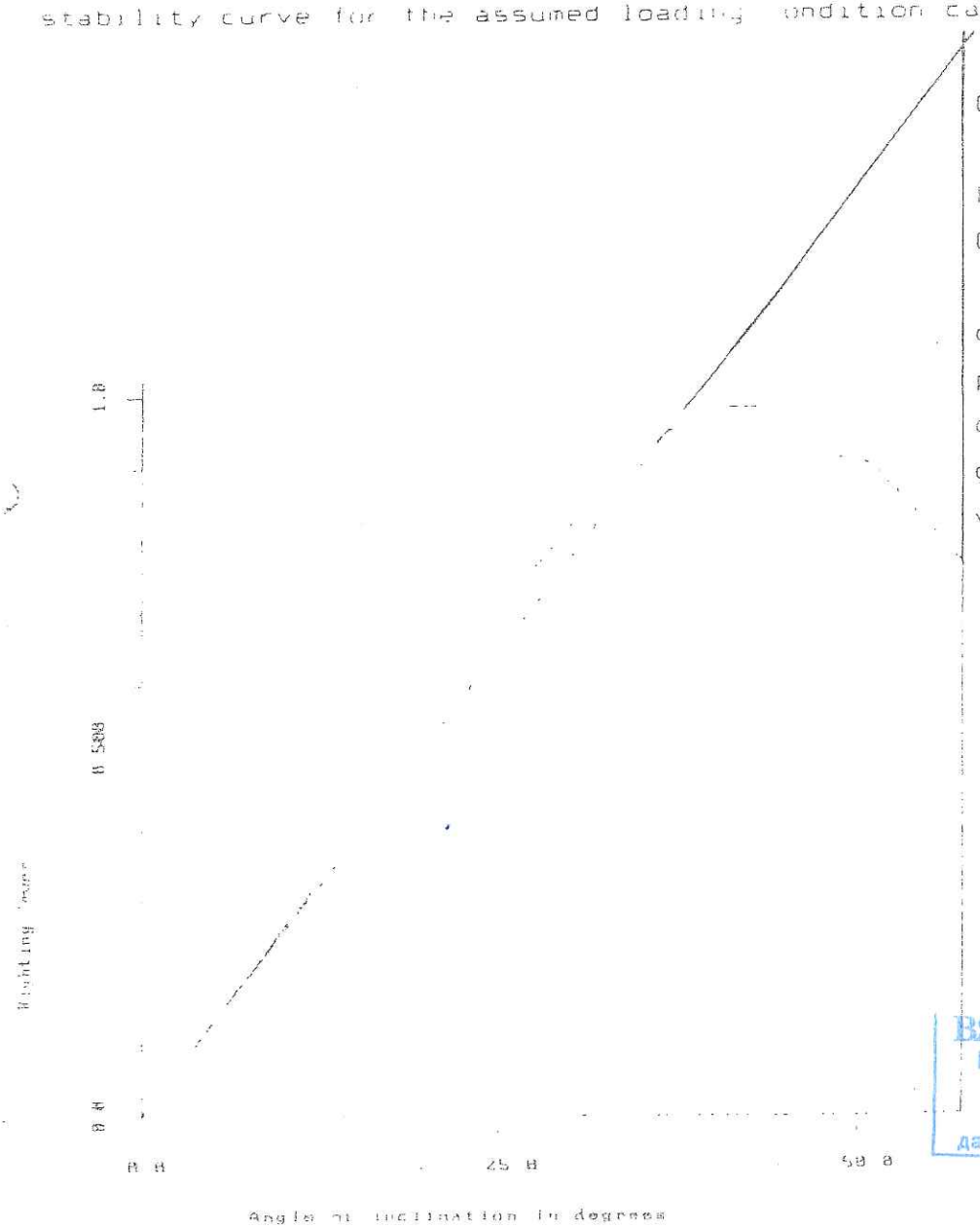
ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 / подпис :

[illegible]
Condition : GRAIN [illegible] 0.542 [illegible] OBSTRUCTORES

Angle (φ)	KN sinφ	KG'sinφ	G'N sinφ
[illegible]	[illegible]	m	m
[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.000
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10.00	[illegible]	0.754	0.264
15.00	1.500	1.094	0.406
[illegible]	[illegible]	1.445	0.562
[illegible]	[illegible]	2.113	0.822
[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.980
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

KG' = 4.[illegible]6 m.

By using the G Nsin(phi) values in the last column the statical stability curve for the assumed loading condition can be drawn.



G'M = 1.485 m

By erecting the G'M at 1 rad (57.3 deg.) and connecting this point to the origin the tangent of the curve is obtained.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 / подпис:

[illegible]

Provided a tank is completely filled with liquid, no movement of the liquid is possible and the effect on the ship's stability is precisely the same as if the tank contained solid material. Immediately a quantity of liquid is withdrawn from the tank, the situation changes completely and the stability of the ship is adversely affected by what is known as the "free surface effects". This effect on the stability is referred to as a "loss in GM" or as a "virtual rise in the vertical centre of gravity (VCG)" and is calculated as follows:

Loss in GM due to free surface effects:

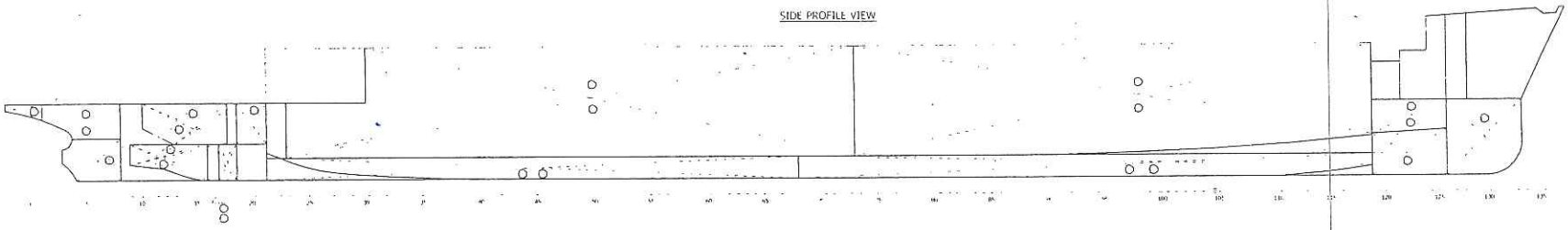
$$GG' = \frac{\text{Free surface moments (tonnes*metres)}}{\text{Displacement of the vessel (tonnes)}} \quad \text{(m.)}$$

The free surface moment of a tank is the transverse moment of inertia (see tanksounding tables) multiplied by the specific weight of the liquid.

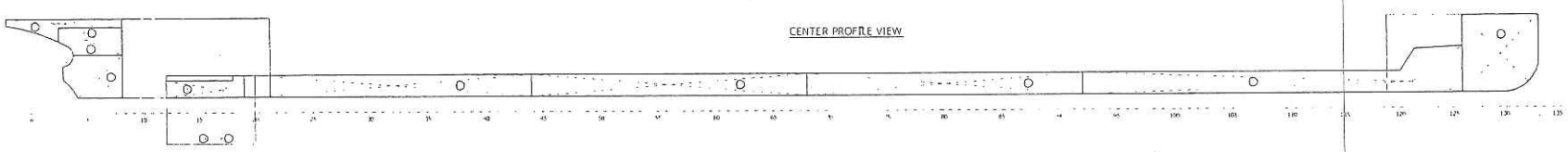
The free surface effects of all tanks which are not completely filled or completely empty are to be taken into account.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 23.07.22 / подпис:

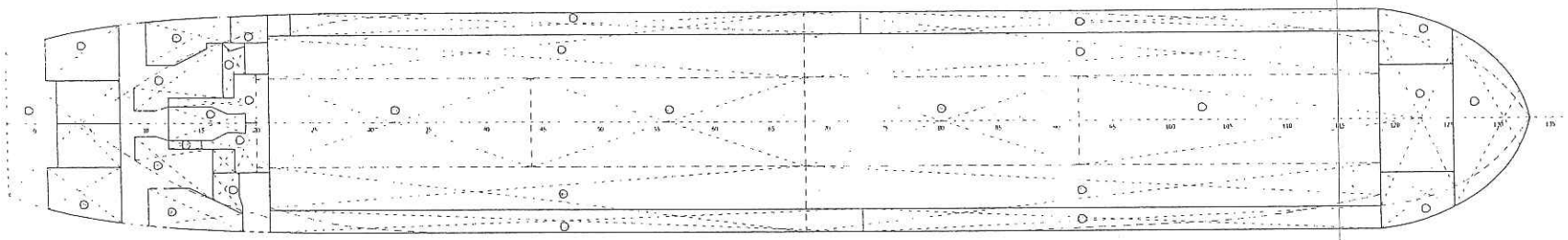
SIDE PROFILE VIEW



CENTER PROFILE VIEW



INNER BOTTOM



TANKS (100 % full)

No	Compartments	Frame	Contents	Volume (m3)
1	FORE PEAK TANK (C)	126-133	Water ballast	70,789
2	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	92-126	Water ballast	154,896
3	SIDE TANK (S)	119-126	Dry	17,062
4	SIDE TANK (P)	119-126	Fuel oil	17,062
5	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	66-119	Water ballast	114,633
6	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	66-119	Water ballast	114,633
7	SIDE TANK (S)	73-119	Water ballast	192,837
8	SIDE TANK (P)	73-119	Water ballast	192,837
9	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	66-92	Fuel oil	87,650
10	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	21-66	Water ballast	122,125
11	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	44-66	Fuel oil	97,455
12	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	21-66	Water ballast	122,125
13	SIDE TANK (S)	21-73	Water ballast	104,702
14	SIDE TANK (P)	23-73	Water ballast	181,473
15	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	20-44	Water ballast	97,233
16	SIDE TANK (S)	10-19	Fuel oil	13,343
17	SIDE TANK (P)	18-21	Fuel oil day tk.	4,063
18	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	15-20	Leakoil/F.O./Overflow	8,200
19	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	12-20	Lub oil	8,050
20	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	12-19	Lub oil main engine	2,579
21	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	15-19	Bilge water	6,400
22	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	9-17	Sewage	11,570
25	SIDE TANK (P)	10-18	Fuel oil settling	13,027
26	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	9-16	Fuel oil	9,253
27	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	12-15	Lub oil sludge	2,300
28	AFT PEAK TANK	3-8	Dry	6,034
29	SIDE TANK (S)	1-8	Fresh water	16,332
30	STERN TANK	(-3)-5	Dry	25,007
31	SIDE TANK (P)	1-8	Fresh water	16,332
33	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	17-19	Dirty oil	2,501

TANK ARRANGEMENT & CAPACITY PLAN

M/V VERA SU

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 15.07.21 подпис:

CATEGORY HFO–HEAVY FUEL OIL TANKS (SG=0,840 tonnes/cu.m 100 % full)

NO	COMPARTMENTS	FRAME	CONTENTS	VOLUME (m3)	WEIGHT (t)	V.C.G (m)	L.C.G (m)	T.C.G (m)	F.S.M. max. (tm)
4	SIDE TANK (P)	119–126	Fuel oil	17,062	14,332	3,578	79,033	–4,211	5
9	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	68–92	Fuel oil	97,650	82,026	0,651	52,179	0	127,5
11	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	44–68	Fuel oil	97,455	81,862	0,652	36,581	0	127,5
16	SIDE TANK (S)	10–19	Fuel oil	13,345	11,209	3,740	9,678	4,715	3,5
17	SIDE TANK (P)	18–21	Fuel oil day tk.	4,865	4,087	3,527	12,895	–5,261	0,4
25	SIDE TANK (P)	10–18	Fuel oil settling	13,022	10,938	3,732	9,089	–4,520	4,5
26	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	9–16	Fuel oil	9,253	7,773	1,481	8,740	2,069	4,5
	TOTAL			252,652	212,228				

CATEGORY LO–LUBRICATION OIL TANKS (SG=0,900 tonnes/cu.m 100 % full)

NO	COMPARTMENTS	FRAME	CONTENTS	VOLUME (m3)	WEIGHT (t)	V.C.G (m)	L.C.G (m)	T.C.G (m)	F.S.M. max. (tm)
19	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	12–20	Lub oil	8,850	7,965	0,688	11,181	–1,157	2,6
20	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	12–19	Lub oil main engine	2,579	2,321	0,621	10,377	0	0,2
	TOTAL			11,429	10,286				

CATEGORY FW–FRESH WATER TANKS (SG=1,000 tonnes/cu.m 100 % full)

NO	COMPARTMENTS	FRAME	CONTENTS	VOLUME (m3)	WEIGHT (t)	V.C.G (m)	L.C.G (m)	T.C.G (m)	F.S.M. max. (tm)
29	SIDE TANK (S)	1–8	Fresh water	16,332	16,332	3,688	3,725	2,235	23,5
31	SIDE TANK (P)	1–8	Fresh water	16,332	16,332	3,688	3,725	–2,235	23,5
	TOTAL			32,664	32,664				

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 8.07.22
подпис:

CATEGORY WB-BALLAST TANKS (SG=1,025 tonnes/cu.m 100 % full)

NO	COMPARTMENTS	FRAME	CONTENTS	VOLUME (m3)	WEIGHT (t)	V.C.G (m)	L.C.G (m)	T.C.G (m)	F.S.M. max. (tm)
1	FORE PEAK TANK (C)	126-133	Water ballast	70,799	72,569	2,890	82,970	0	157,0
2	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	92-126	Water ballast	154,996	158,871	0,916	71,822	0	276,8
5	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	68-119	Water ballast	114,633	117,498	0,716	58,111	4,014	117,7
6	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	68-119	Water ballast	114,633	117,498	0,716	58,111	-4,014	117,7
7	SIDE TANK (S)	73-119	Water ballast	162,837	166,907	3,942	61,589	5,630	4,3
8	SIDE TANK (P)	73-119	Water ballast	162,837	166,907	3,942	61,589	-5,630	4,3
10	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	21-68	Water ballast	122,125	125,178	0,698	30,296	4,110	124,2
12	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	21-68	Water ballast	122,125	125,178	0,698	30,296	-4,110	124,2
13	SIDE TANK (S)	21-73	Water ballast	184,702	189,320	3,756	32,106	5,647	5,1
14	SIDE TANK (P)	23-73	Water ballast	181,473	186,010	3,766	32,420	-5,649	5,1
15	DOUBLE BOTTOM TANK (C)	20-44	Water ballast	97,233	99,664	0,654	20,987	0	155,5
	TOTAL			1488,393	1525,603				

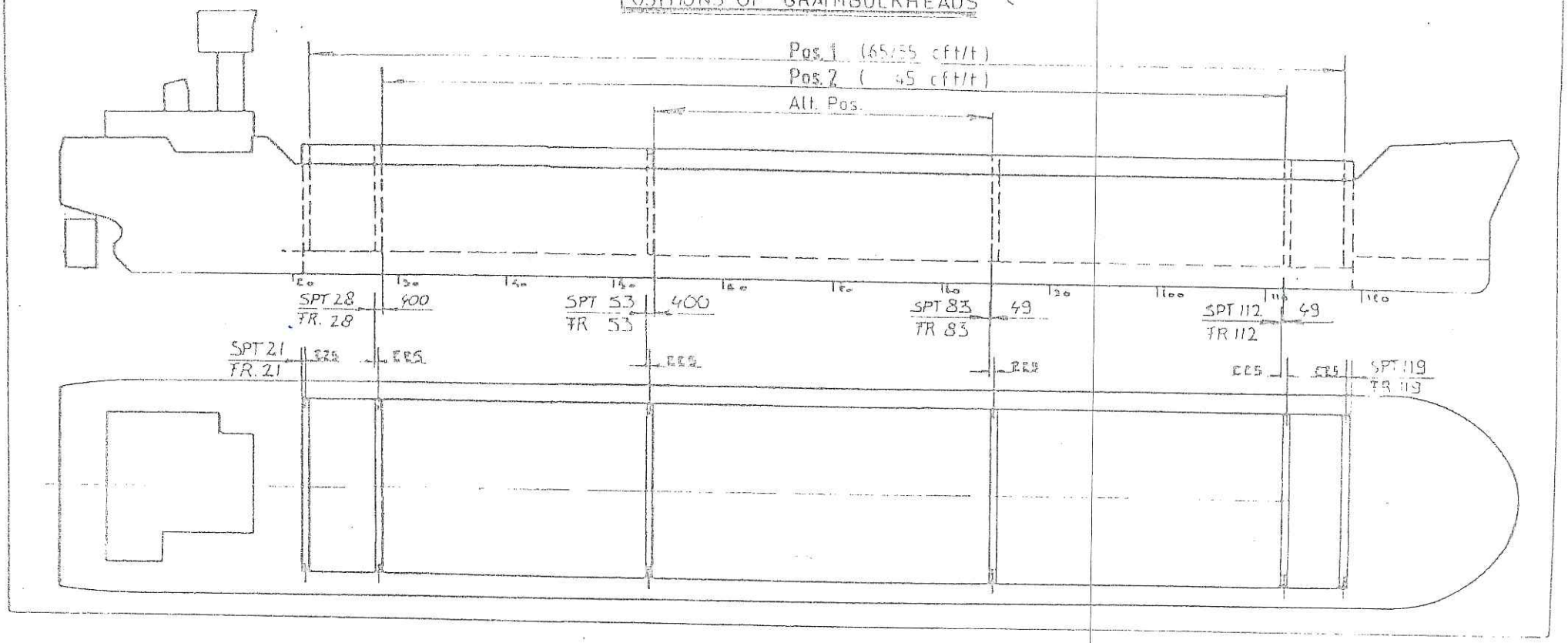
ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
Дата 23.07.22 подпис:

CATEGORY OTR–OTHER TANKS (100 % full)

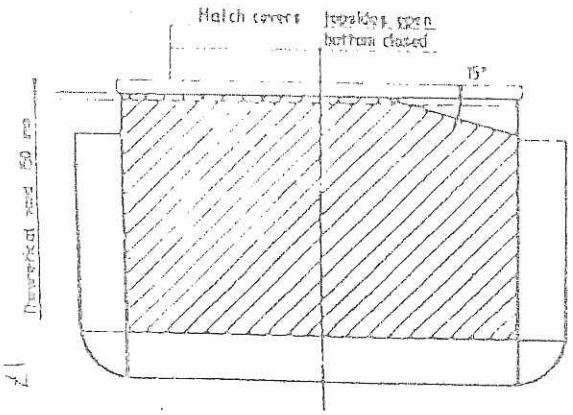
NO	COMPARTMENTS	FRAME	CONTENTS	VOLUME (m3)	SG (t/m3)	WEIGHT (t)	V.C.G (m)	L.C.G (m)	T.C.G (m)	F.S.M. max. (tm)
18	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	15–20	Leakoil/F.O./Overflow	6,200	0,840	5,208	0,679	11,850	1,315	1,8
21	DOUBLE BOTTOM TANK (S).	16–19	Bilge water	6,400	1,000	6,400	1,418	11,393	2,856	3,7
22	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	9–17	Sewage	11,970	1,050	12,569	1,456	9,220	−2,224	8,4
27	DOUBLE BOTTOM TANK (S)	16–18	Lub oil sludge	2,300	1,000	2,300	0,720	9,001	0,903	0,2
33	DOUBLE BOTTOM TANK (P)	17–19	Dirty oil	2,500	0,950	2,375	1,184	11,596	−2,664	1,3
3	SIDE TANK (S)	119–126	Dry	17,062	–	–	3,578	79,033	4,211	6,0
28	AFT PEAK TANK	3–8	Dry	6,034	–	–	1,481	4,387	0	2,0
30	STERN TANK	(−3)–8	Dry	25,007	–	–	4,143	1,764	0	159,7

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
ДАТА: 22.02.22 подпис:

STELLUNG DER GETREIDE SCHOTTE
POSITIONS OF GRAINBULKHEADS

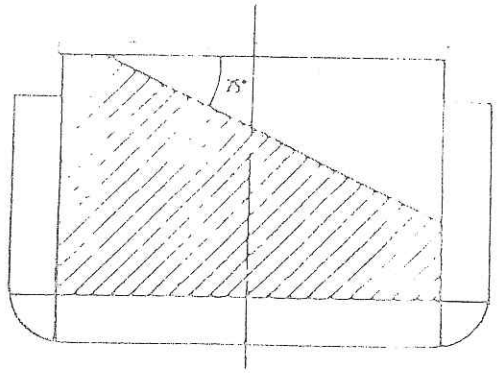


"Filled" hold



GETREIDE KAPAZITAT DES VOLLEN RAUMES GRAIN CAPACITIES FOR FILLED HOLD				
Pos.	Volumen Volume m³	Hohe Schw.p. VCG ab. base [m]	Lange Schw.p. LCG from AP. m]	Vol Krängungsmom. Vol heeling moment [m4
1	1974.62	4.448	45.45	405
2	3412.59	4.443	45.99	350

Partly filled hold



ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 подпис:

VOLUMETRIC HEELING MOMENT CURVES

- Volumetric heeling moment of partly filled hold, with grainbulkheads at frame 21 and 119.

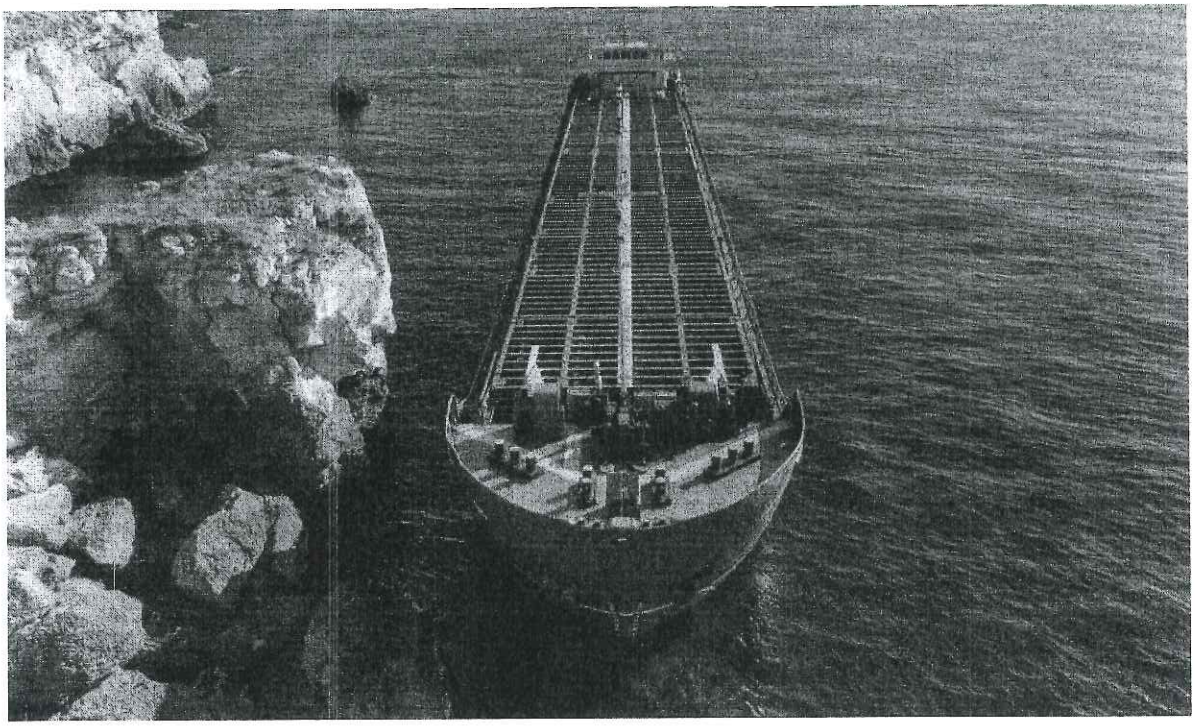
- Volumetric heeling moment of partly filled hold, with grainbulkheads at frame 28 and 112.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 20.07.22 подпис:

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Агенция „Морска администрация"
Дирекция „Морска администрация - Варна"

ПЛАН ЗА ИЗВЕЖДАНЕ
м/к „VERA SU"



v.3.2 / 17.10.2021

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.05.22 подпис

СЪДЪРЖАНИЕ

Част 1
Цел на плана

Част 2
Данни за кораба

Част 3
Описание на събитията

Част 4
Състояние на кораба след засядането

Част 5
Изводи и заключения, базирани на състоянието на кораба

Част 6
Методология за освобождаване на кораба и товара, провлачване и приемане в място за убежище

Част 7
Дневни оперативни планове

Част 8
Опазване живота и здравето на лицата, участващи в операцията

Част 9
Правна обосновка

Част 10
Финансови параметри

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
25.07.22

ЧАСТ 1
ЦЕЛ НА ПЛАНА

Този план има за цел да опише подробно случилите се събитията и да подпомогне бъдещите операции по спасяването/извеждане на кораба, екипажа и товара с цел опазване на живота на море и предотвратяване от замърсяване на околната среда.

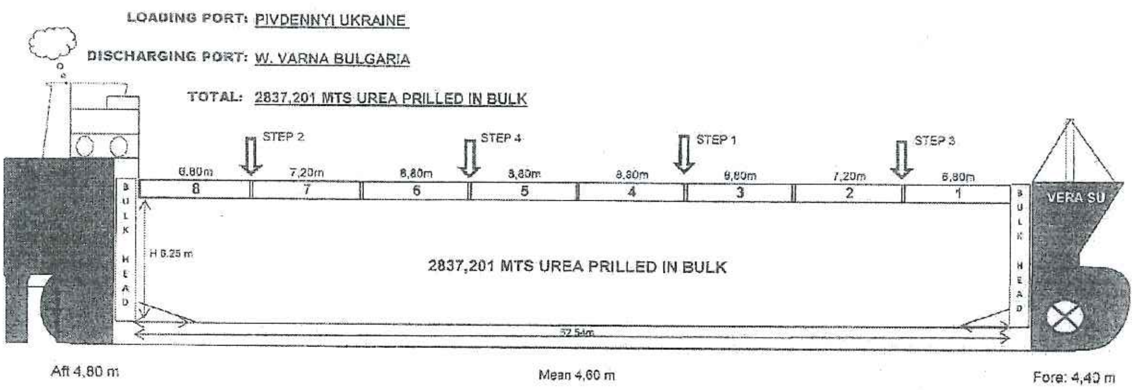
Този документ може да бъде допълван, променян и е в процес на осъвременяване в зависимост от последващите събития, с цел подпомагане на операцията.

Обект на спасяване: м/к “Vera Su” IMO 8611219, знаме - Панама, плаващ от пристанище Pivdennyi, Украйна до пристанище Варна Запад.

Екипаж: 9 души (приложен екипажен списък – Приложение 1)

Товар на борда: 2837,20 мт „Карбамид“ – насипно, съгласно товарния план на кораба. (приложени характеристики на товара – Приложение 2)

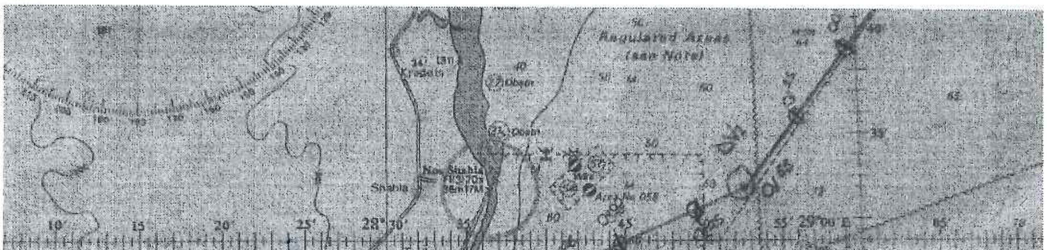
CARGO STOWAGE PLAN



HOLD DIMENSION : L 62,54m x B 10,10m x H 6,25m
HOLD CAPACITY: 3983 m3
DRAFTS CALC. WITH SW DNS: 1,012 t/m3
CARGO SF: ABT 1,375 m3/t (49,4 f3/lt)
ATTENTION ON DISCH. OPR.
MAX. TRIM 1,5 MTRS TO AFT
MAX. LIST 2 DEGREES

DISCHARGING SEQUENCE PLAN		
STEP1	710 MTS BETWEEN HC NO 3&4	HOLD 1
STEP 2	710 MTS BETWEEN HC NO 7&8	
STEP 3	710 MTS BETWEEN HC NO 1&2	
STEP 4	707 MTS BETWEEN HC NO 5&6	
FINNAL	SWIPPING OPERATION	

На 20.09.2021 в 04:15 местно време, при навлизане в част първа на схемата за разделно движение на Република България, корабът не следва планирания курс съгласно плана за прехода и засяда в точка с координати: 43° 25’928 N 028° 32’449 E (маркирано на картата по-долу с знак „+“), в района на защитена зона „Яйлата“ включена в проект Натура 2000.



ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 / подпис

ЧАСТ 2
ДАННИ ЗА КОРАБА

Най-голяма дължина	89,9 м
Ширина	12,50 м
Височина на борда	6,36 м
Лятно газене	4,70 м
Товароподемност	3202,08 мт
Бруто тонаж	1984
Нето тонаж	1056
Водоизместване	4229,63 мт
Т.Р.С.	10.48 мт

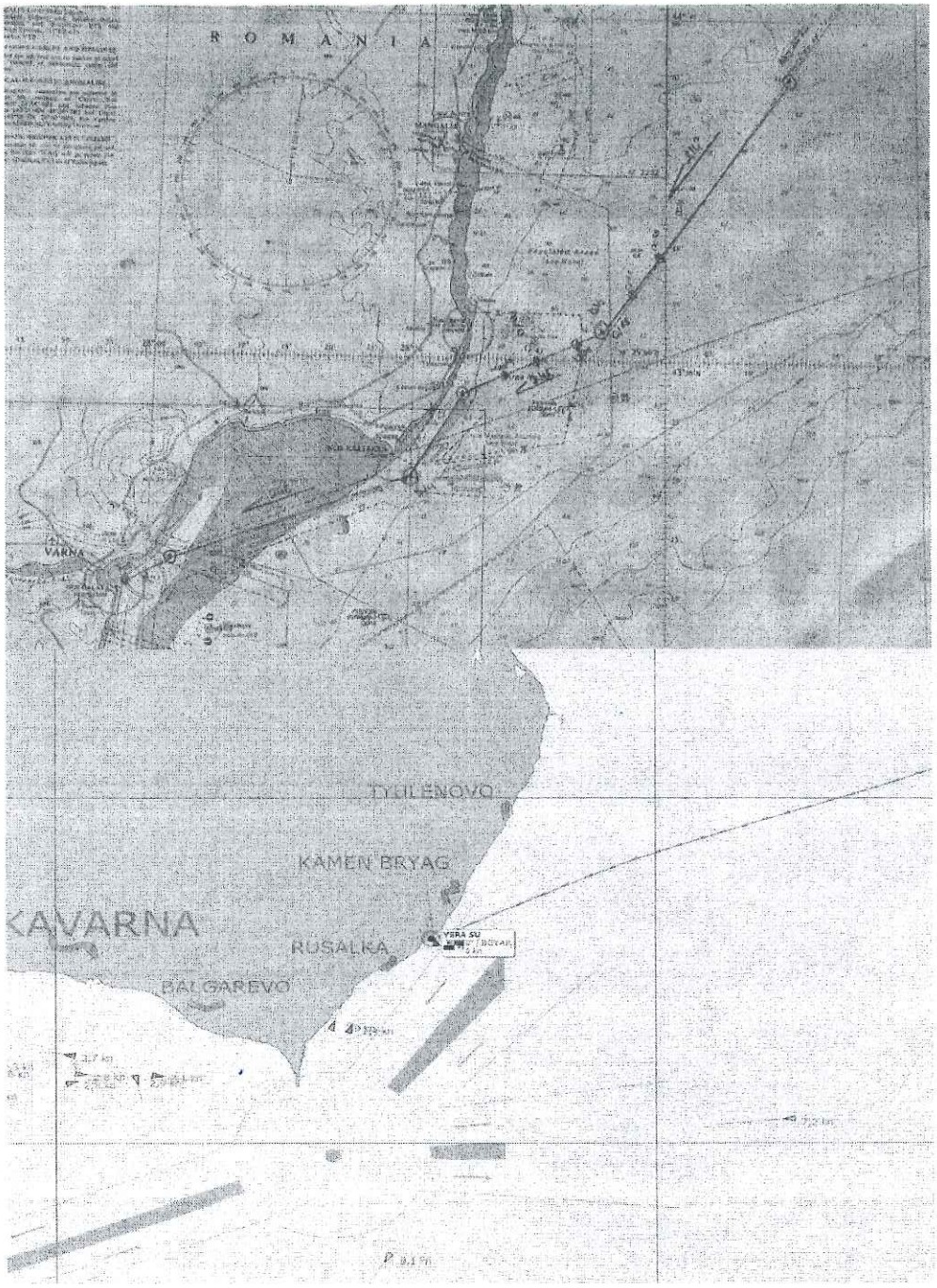
Конструктивни чертежи – Приложение 3

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 / подпис:

ЧАСТ 3
ОПИСАНИЕ НА СЪБИТИЯТА

На 20.09.2021 в 04:00 местно време, забелязан м/к "Vera Su" (IMO 8611219), плаващ под знамето на Република Панамски, движещ се на опасен курс посока брега и напускащ схемата за разделно движение. Кораба не отговаря на 11 и 16 канал на повиквания на дежурния оператор от Системата за управление на трафика (СУТ) (Приложение 4 - "Доклад за нарушението в района на действие на СУТ" и „ Доклад за произшествие №6 / 2021") .

На 20.09.2021 в 04:15 местно време, корабът засяда в точка с координати: 43° 25'928 N 028° 32'449 E, в района на защитена зона „Яйлата" включена в Натура 2000.



ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 / подпис:

На 20.09.2021 в 05:10 местно време, е осъществен контакт с кораба на 16 канал от дежурния оператор от Системата за управление на трафика (СУТ). Получена информация от капитана на кораба, че кораба е заседнал близо до брега. Няма пострадали, няма разлив и е започната проверка на товарните помещения и баластни и горивни танкове. На същия ден е извършен водолазен оглед, от който е видно, че кораба е заседнал в областта на носа и предната част, установени са пробойни по вълнореза и обшивката в предната част на кораба.

На 22 и 23 септември 2021 г. Хидро Мап" ЕООД извършва промери на дълбочините в акваторията около точката на засядане на кораба, в резултат на които се установява, че предварително планираната мярка претоварване на превозвания товар с кран на по-малки кораби, е практически неосъществима.

На 23 септември 2021 г. корабособственикът обявява обща авария и предлага изхвърляне на част от товара в морето. На същата дата за предложението на корабособственика са уведомени ..Басейнова дирекция „Черноморски район", РИОСВ Варна и областният управител на област Добрич. На 23 септември 2021 г. заместващият директора на дирекция Морска администрация Варна" и капитан на пристанище Варна к.д.п.Джамбазов издава заповед № В-3 190/23.09.2021 г., с която разпорежда на корабособственика да представи подробен план за действия, които възнамерява да предприеме с оглед снемане на кораба от засядане и провлачването му до безопасно място. На 24 септември 2021 г. корабособственикът представя план включващ предложението му за изхвърляне на част от товара в морската околна среда. На 24 септември 2021 г. постъпва писмо на директора на Басейнова дирекция Черноморски район", с което се забранява изхвърлянето на товара или части от него в морската околна среда.

На 24 септември 2021 г. заместващият директора на дирекция Морска администрация Варна" и капитан на пристанище Варна издава Заповед № В-3 193/24.09.2021 г., с която разпорежда на корабособственика в срок до 10:00 часа на 27 септември 2021 г. да предложи технически осъществими варианти за претоварване на превозвания товар и да представи план за източване на остатъчното гориво на кораба.

В периода 25-26 септември 2021г. е осигурен фарватер за подхождане на малки плавателни средства към кораба.

На 26 септември 2021г. е издадена Заповед № 134 на ИД на ИАМА, отменяща заповеди 190 и 193 на к.д.п.Джамбазов, забранява на корабособственика да извършва действия по изваждане на кораба и товара и разпорежда да се проведе операция за сметка на собственика на имуществото. На същата дата е издадена Заповед № РД-08-377 на министъра на ТИТС, с която се разпорежда на ИАМА да се предприемат необходимите действия по задържане на кораба и товара. На същия ден е издадена Заповед № 194 на к.д.п.Джамбазов за задържане на кораба.

На 28 септември 2021г. е извършено претоварване на част от товара, поставено на съхранение и отговорно пазене в 7-ма магазия на ПТ"Варна-изток" на 78 880 кг товар.

На 28 септември 2021г. е направен опит за снемане на кораба – неуспешен.

В периода между 28 септември и 04 октомври 2021г. са източени гориво, слъдж, масла и отпадни води от кораба в общ обем от 29.8 м3, както следва: гориво § слъдж – 25.1 м3, масла – 2.2 м3, отпадни води по Анекс IV на конвенция МАРПОЛ – 2.5 м3.

На 02 октомври 2021г., при частично разкриване на кърмово люково закритие за проверка състоянието на товара, е установено нахлуване на вода в товарния отсек през баластен танк №7. Екипажа изпомпва постоянно нахлуващата вода.

На 04 октомври 2021г. са поставени 3 котви и 4 въжета за допълнително швартоване на кораба предвид предстоящо влошаване на времето (Приложение 5).

На 06 октомври 2021г. капитана обявява напускане на кораба поради предстоящо лошо време. Екипажа слиза от кораба през брега, като предварително му е разпоредено от Капитана на пристанище Варна чрез МСКЦ и чрез представителя на корабопритежателя г-н Левент да се затворят всички отверствия (врати, кранове, клапани, аварийни изходи и т.н.) и преустановено действието на генераторите.

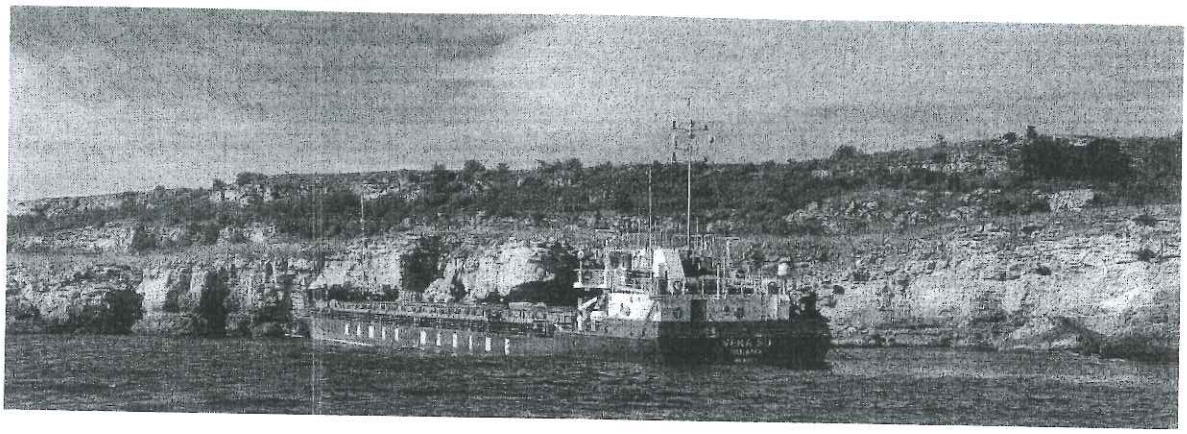
На 10 октомври 2021г. вода нахлува в МО. Корабът губи плавучест и ляга изцяло на дъното. Фактът е потвърден от водолази на фирма „Хидроремонт" на 11 октомври 2021г.

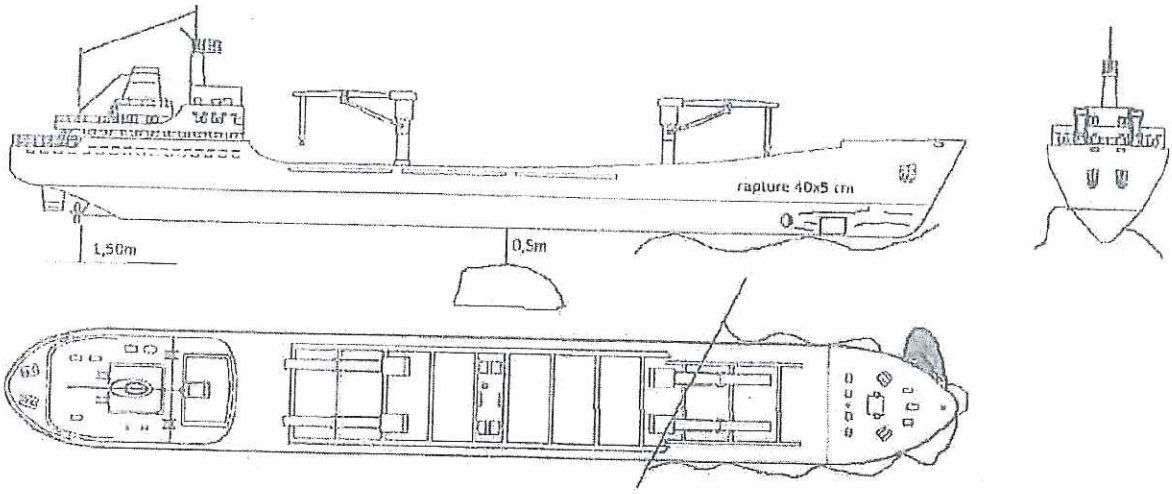
ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 20.07.22 / подпис :

ЧАСТ 4
СЪСТОЯНИЕ НА КОРАБА СЛЕД ЗАСЯДАНЕТО

4.1 Относно корпуса на кораба

След направеният водолазен оглед на 20.09.2021 е установено нарушаване на водопроницаемостта на корпуса на кораба в района на носовата част съгласно рапорт № 0127/20.09.2021 от "Black Sea Diving Center" Ltd (Приложение 6).





Съгласно доклада от "Black Sea Diving Center" Ltd. на левия борд в носовата част обшивката на кораба е нагъната и разкъсана. На десния борд в носовата част има разкъсване и нагъване на обшивката на кораба в следствие на удара с подводните скали с приблизителни размери 40 см. на 5 см. Според доклада на фирмата осъществила водолазния оглед щетите по кораба в следствие на удара с подводните скали се простират на 25 м. от носа към кърмата на кораба от двата борда. Посочената по-горе диаграма показва разположението на скалите около кораба. Не са констатирани поражения по кърмовата част и винто-рулевата група на кораба.

На 27.09.2021г. е направен втори водолазен оглед. Трети такъв е извършен на 04.10.2021г.

На 12.10.2021г. е извършен нов водолазен оглед, удостоверящ сядане на почти целия корпус на дъното, наличие на камък от десния борд, върху който е седнал кораба, както и нова пукнатина по корпуса в района на мидела, десен борд.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 / подпис:

4.2 Относно нахлуване на вода в баластни и горивни танкове

Съгласно извършена проверка от инспектор на Капитана на пристанище Варна № 124/2021 на 24.09.2021 г. е установено наличие на вода в някои от предните баластни танковете на кораба. В следващите дни се увеличава броя на запълнените танкове. Към 06.10.2021г., по данни от екипажа преди напускането му, състоянието на танковете на кораба е както следва:

DATE: 06.10.2021 08:00 LT VESSEL SOUNDING AND DRAFTS INFO.

DRAFTS	FWD: CALCULATED 5,75 METERS / AFT: 4,65 METERS	TRIM: 1,10 CM FWD	SHIP LIST : 1 DEGREE TO PORT (yeterday checked)
FORE CASTLE AREA, BOW THRUSTER ROOM, CARGO CO2 ROOM AND COFERDAM UNDER WATER CONDITION			

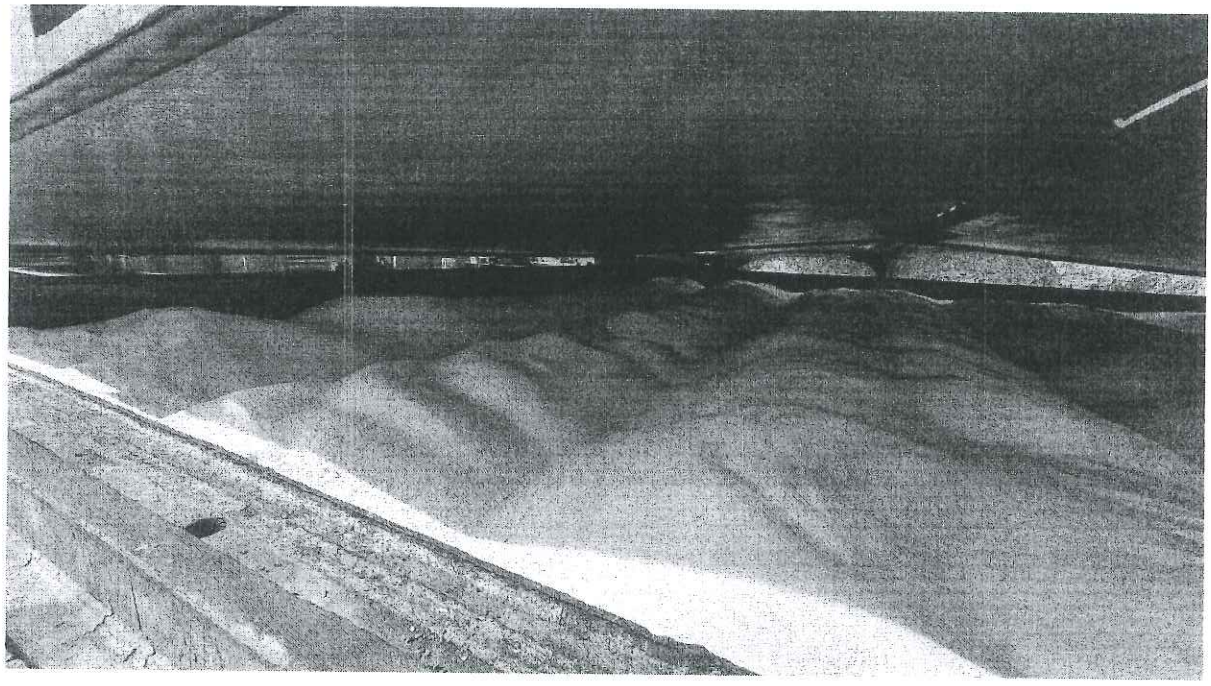
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS
HOLD BILGES						
1	FWD	0.1	305	N/A	N/A	
2	AFT	0.1	255	N/A	N/A	
BALLAST TANKS						
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS
1	FPT	70.799	?	70.799	70.799	SOUNDING PIPE UNDER WATER AREA
2	DBT C	154.996	610	154.996	154.996	FULL
5	DBT STB	114.633	575	114.633	114.633	FULL
6	DBT PS	114.633	5.75	114.633	114.633	FULL
7	SIDE STB	162.837	21	?	?	UNBALLASTING FROM 02.10.2021 1700
8	SIDE PS	162.837	170	55	?	UNBALLASTING FROM 02.10.2021 1700
10	DBT STB	122.125	30	40	?	FULL
12	DBT PS	122.125	36	45	?	THIS WATERS COME AFTER START BALLAST OPR
13	SIDE STB	184.702	110	ABT 50	?	?
14	SIDE PS	181.473	?	?	?	THIS WATERS COME AFTER START BALLAST OPR
15	DBT C	97.233	45	41	?	LEAGAGE FROM DBT 10 OR 12
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS
MGO TANKS						
4	SIDE PS	17.062	24	2.3		
9	DBT C	97.65	129	97.65	97.65	FULL - NO LEAKAGE TO SEA ALL AIR FLOW CLOSED
11	DBT C	97.455	124	97.4	97.455	SEA WATER
16	SIDE STB	13.345	0	0		
17	SIDE PS	4.865	n/a	2.6		
25	SIDE PS	13.022	0	0		
26	DBT STB	9.253	5	0.27		
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS
LUBRICATION OIL TANKS						
19	DBT PS	8.85	60	3.6		
20	DBT C	2.579	2	0.13		
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 подпис:

FW TANKS						
29	SIDE STB	16.332	1.5	1.5		
31	SIDE PS	16.332	5	5		
NO	NAME	CAP. M3	SOUNDINGS CM	VOLUME M3	SAILING COND. M3	REMARKS
MISCELLANEOUS TANKS						
18	DBT STB	6.155	0	0		
21	DBT STB	6.384	65	0.75		
22	DBT PS	11.97	205	11.4		
27	DBT STB	2.253	72	0.9		
33	DBT PS	2.501	0	0		
3	SIDE STB	17.072	0	0		
28	APT	6.034	0	0		
30	STERN	25.007	0	0		

4.3 Относно състоянието на товарния отсек и товара в него

До 01.10.2021г. не е установено наличие на вода в товарното помещение на кораба (снимката по-долу).



На 02.10.2021г., при частично разкриване на кърмово люково закритие за проверка състоянието на товара, е установено нахлуване на вода в товарния отсек през баластен танк №7. Разпоредено на екипажа от Капитана на пристанището да изпомпва постоянно нахлуващата вода. Извърщва се до напускането от тяхна страна на кораба.

На 15.10.2021г. са взети проби от товара през втори фланец от носа към кърмата десен борд. Установено наличие на вода до комингса, товара под вода, в твърдо състояние („кейк с твърда кора отвън“).

Предстои повторен оглед за потвърждаване на наблюденията.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 25.07.22 подпис:

ЧАСТ 5
ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ, БАЗИРАНИ НА СЪСТОЯНИЕТО НА КОРАБА

Последните инспекции и водолазен оглед, които са направени, недвусмислено показват, че е налице:

1. Силно повредено плоско двойно дъно на кораба – външна обшивка и прилежащи конструкции.
2. Нахлуване на вода във форпик, минимум три дънни и три бордови баластни танка.
3. Нахлуване на вода в товарния отсек. Пълната картина за състоянието на товара е неизвестна – каква е неговата консистенция и как са се променили физичните му свойства. Няма възможност да се вземат представителни проби от товара.
4. Затопено машинно отделение.

В резултат на т.1-4 имаме компрометирана надлъжна здравина на корабния корпус и претоварване на неговата конструкция поради огъващи моменти и срязващи сили, които силно надвишават проектните.

Има възможност от изтичане на ограничено количество нефтоводни смеси през затопеното машинно отделение и неконтролирано изтичане на товар през повреден настил и/или надлъжни прегради на товарния отсек.

Поради тежките метеоусловия и постоянното заливане на главна палуба с вода се очаква постъпването на морска вода да продължи и пречупване на надлъжните греди в двойното дъно.

Извод: С цел избягване загуба на целостта на кораба и изтичане на товара е необходимо да се изготви план за извеждане и провлачване на кораба

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 25.07.22 подпис:

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
Изпълнителна агенция „Морска администрация"
гр. Дякон Игнатий № 9, 1000 София
регистрационен индекс и дата
Вх N 1854 / 28.06.2022г.

АДВОКАТСКО ДРУЖЕСТВО КИРОВ АТАНАСОВ

гр. Варна, бул. „Мария Луиза" 21, ет.3 / Тел.: +359 52 601705; Е-мейл: office@kirovatanasov.com

ДО: МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. Дякон Игнатий" 9, гр. София 1000

На вниманието на: г-н Николай Събев /Министър/

На вниманието на: г-н Владимир Върбанов /Заместник-министър/

На вниманието на: г-жа Красимира Стоянова /Директор Дирекция „Правна"/

ДО: ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ"

Ул. „Дякон Игнатий" 9, гр. София 1000

На вниманието на: г-н Венцислав Иванов /Изпълнителен директор/

ДО: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА"

Бул. „Шипченски проход" №69

На вниманието на: г-жа Анна Натова /Генерален Директор/

ОТНОСНО:

ПРЕТЕНЦИЯ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ" И НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА" ЗА СТОРЕНИ РАЗНОСКИ ВЪВ ВРЪЗКА С ИНЦИДЕНТ В ТЕРИТОРИАЛНИТЕ ВОДИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, ПРОИЗЛЯЗЪЛ С МОТОРЕН КОРАБ „ВЕРА СУ" НА 20.09.2021

Във връзка със сключения на 25 февруари, 2022г договор между Министерство на транспорта и съобщенията, Изпълнителна агенция „Морска администрация", Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" от една страна и Адвокатско дружество „Киров Атанасов" от друга страна, Адвокатско дружество „Киров Атанасов" изпълни възложените с договора задачи. С настоящото представяме нашия окончателен доклад и правен анализ.

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата 05.08.2022 подпис

му да представи план за изваждане на кораба, то българските инситуции пристъпват към тази операция. Такива действия от българските институции действително са били наложителни предвид факта, че инцидентът с кораба е възникнал в защитена зона „Калиакра", а ситуацията около кораба непрекъснато се е влошавала, особено след като на 11.10.2021г. е установено наводняване на машинното отделение и времето се влошава. По силата на чл.332 КТК Изпълнителна Агенция „Морска администрация" има право да **не** разреши на собственика на потъналото имущество да го извади със свои средства, или със средства на избрани от него физически или юридически лица. При такива случаи изваждането на имуществото се извършва от органите на агенцията за сметка на собственика на имуществото.

След успешното изваждане на кораба, Изпълнителна Агенция „Морска администрация" надлежно е поканила корабособственика първо на 29.10.2021г. и след това с ново писмо от 26.11.2021г. изпратено до корабособственика, застрахователя и флаговата администрация на кораба да получи кораба след заплащане на разноските направени от българските институции за изваждането, за което е даден 14-дневен срок съгласно чл. 333а от КТК. Корабособственикът е също така предупреден, че при неплащане в този срок, ще се пристъпи към продажба на имуществото на търг чрез явно наддаване съгласно чл. 333а (2) от КТК. На 10.12.2021г корабособственикът е поискал подробно описание на разходите по изваждането на кораба. Подробно описание на разходите и доказателствата за тях са му били изпратени на 23.12.2021г. Още на същия ден, корабособственикът в отговор е заявил, че не желае да получи обратно кораба си и че го изоставя в полза на българската държава, като потвърждава съгласието си получените суми от продажбата на кораба да бъдат използвани за покриване на сторените разноски за изваждането на кораба. С други думи, при изтичане на дадения му 14 дневен срок, корабособственикът не е извършил заплащане на разноските, за което е бил надлежно поканен.

При тази фактическа обстановка, считаме, че Изпълнителна агенция „Морска администрация" е изпълнила задълженията си по закон и би могла да пристъпи към продажбата на кораба на търг с явно наддаване съгласно чл. 333а (2) от КТК. Тъй като корабът е на възраст доста голяма за кораб – 33 години, тежко повреден е след инцидента, без клас и е заличен от регистъра на Република Панама, той ще може да се продаде не като функциониращ кораб, а като скрап. Ако цената, постигната при публичната продан на кораба се окаже недостатъчна, за да покрие всички сторени разноски за изваждането на кораба, то за разликата продължава да отговаря собственикът на кораба и неговия застраховател. Тъй като собственикът на кораба – дружеството VES Ship Management Ltd най-вероятно (каквато е известната в морските бизнес среди практика с регистрираните на Маршаловите острови корабособственици), не притежава никакви други активи освен кораба, обезщетение при всички случаи следва да се търси и от платежоспособните застрахователи на кораба.

По силата на чл. 12 от Международната конвенция за изваждане на потънало имущество от Найроби, 2007г, за кораб „Вера Су" следва да е налице задължителна застраховка или доказателства за финансово обезпечение за покриване на задълженията по конвенцията:

„чл.12

1. Регистрираният собственик на кораб с бруто тонаж 300 или повече тона, плаващ под знамето на държава – страна по тази Конвенция, се задължава да поддържа застраховка или друго финансово обезпечение – например гаранция от размер, равен на размера на задълженията, определен от приложимия национален или

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ
ДИРЕКЦИЯ - ВАРНА
дата: 05.08.23 подпис:

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

RE: Detailed breakdown of costs incurred by the Bulgarian Authorities regarding the m/v "Vera Su",
KAMER Marine/Canatay YILMAZ
to:
bma
23.12.2021 16:49
Cc:
specialty, burak.begde, alterego, 'Kalya Shipping - Engin Dönmez', emir.yildiz, "'info'", "'Michael Wilson'", "'Maria Borg Barthet'", "'William Stansfield'", "'Dmitrij Didenko'", "'TMS Claims'", "'Seda Siri'", "'Ceyda Seri'", "'Seda Baransel'", "'KAMER Marine / Canatay YILMAZ'"
Hide Details
From: "KAMER Marine / Canatay YILMAZ" <ops@kamermarine.com> Sort List...
To: <bma@marad.bg>
Cc: <specialty@thomasmiller.com>, <burak.begde@neo-broker.com>, <alterego@varna.net>, 'Kalya Shipping - Engin Dönmez' <engin@kalyaship.com>, <emir.yildiz@neo-broker.com>, "'info'" <info@neo-broker.com>, "'Michael Wilson'" <Michael.Wilson@thomasmiller.com>, "'Maria Borg Barthet'" <Maria@CJCLaw.com>, "'William Stansfield'" <william@cjclaw.com>, "'Dmitrij Didenko'" <Dmitrij.Didenko@thomasmiller.com>, "'TMS Claims'" <TMSpecialty.claims@thomasmiller.com>, "'Seda Siri'" <seda.siri@neo-broker.com>, "'Ceyda Seri'" <ceyda.seri@neo-broker.com>, "'Seda Baransel'" <Seda.Baransel@neo-broker.com>, "'KAMER Marine / Canatay YILMAZ'" <ops@kamermarine.com>
History: This message has been forwarded.

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
Вх № 1854 / 23.12.2021

1 Attachment

image001.gif CCF_002962.pdf

Dear Sirs,

We confirm we have received copy of attached letter regarding the delivery of MV Vera Su.

Please note we have declared constructive total loss and abandoned our vessel to Hull and Machinery Insurers. Due to the high refloating and removal costs to be paid in order to take delivery of the vessel Hull and Machinery Insurers rejected our notice of abandonment. That means neither us as Owners nor H&M Insurers have any interest on vessel's wreck.

Vessel's class is suspended and vessel is deleted from Panama Flag. We have no intention to take delivery of the vessel and we hereby confirm that we abandon the vessel to the Bulgarian State. We also confirm funds earned from vessel's eventual sale to be use covering refloating and removal costs.

Kind Regards,

Mr. Canatay YILMAZ
KAMER Marine
Fleet Manager/DPA
Unlimited Chief Engineer
Bsc/Bms
+90532 216 13 91

KAMER Marine Denizcilik Ic ve Dis Tic. Ltd. Sti.
Guzelyali Mah. Yarenler Sk. No.1/3 KAMER Plaza

34903, Pendik/Istanbul/Turkiye
Phn: +90216 507 10 42
www.kamermarine.com

From: bma@marad.bg <bma@marad.bg>
Sent: Thursday, December 23, 2021 11:11 AM
To: alterego@varna.net
Cc: ops@kamermarine.com; specialty@thomasmiller.com
Subject: Detailed breakdown of costs incurred by the Bulgarian Authorities regarding the m/v "Vera Su",

Dear Mr. Popov,

Please find attached a letter detailing the costs incurred by the Bulgarian Authorities regarding the m/v "Vera Su". For your convenience I am providing you with the download link from the letter for the documents detailing the costs:

https://drive.google.com/file/d/1kMwAbqIHPTWgBVWCpYiDf3ItYsZfHWW-/view?usp=sharing

Sincerely yours, TLP:GREEN

VLADIMIR TODOROV
Deputy executive director of Executive agency
"Maritime Administration"

"Maritime administration" -
Ministry of Transport

Sofia 1000
9, Diakon Ignatii str.
Phone: +359 700 10 145
e-mail: bma@marad.bg
www.marad.bg

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

ПАЗАРНИ ЦЕНИ на АНАЛОГИЧНИ КОРАБИ тип BULCARIER/MPP към 30.07.2022г.

SRC187 ПРОДАЖА 1077 (3)

Тип кораб: **Сухогруз . [пр. 1743] тип ОМСКИЙ**

Разряд плавания: **Река-море**
Подтип: **тип ОМСКИЙ, укороченный, клас река-море. ЦЕНА ОБНОВЛЕНА!** Проект: **1743** , Флаг: Русия Дата и място на постройка: 1979, Румъния Длина: 84.78 m. Ширина: 15 м
Височина на борда: 5 м. Осадка в товара: 3.7 м
Дедвейт: **2779 т**
Главен двигател: 2 x 6NVD 48A-2U Обща мощност: 1400 л.с.
Двойное дно/борта: Да / Да Клас: ***М-СП 3,5** , Регистр: Российский Речной Регистр
Дата на разместване/изменения: 08.06.2022 16:44 / 05.08.2022 15:05
Подробнее ... Цена: **17 млн РУБ ~ 274 500 €**

SRC299 ПРОДАЖА 4572 (4)

Тип кораб: **Сухогруз . [пр. 92-040] тип АМУР**

Разряд плавания: **Река-море**
Подтип: **тип АМУР**
Проект: **92-040** , Флаг: Русия Дата и място на постройка: 1986, Чехословакия
Длина: 115.75 м. Ширина: 13 м
Височина на борда: 6 м. Осадка в товара: 4.13 м
Дедвейт: **3340 т**
Главен двигател: 2 x Skoda 6-27,5A2L Обща мощност: 1400 л.с.
Двойно дно/борта: Да / Да Клас: **KM* L3 R2-RSN** , Регистр: (RS) Российский Морской Регистр
Дата на разместване/изменения: 11.07.2021 18:27 / 05.08.2022 00:00
Още... Цена: **19.2 млн РУБ ~ 310 100 €**

RDC149 ПРОДАЖА 2128 (83)

Тип кораб: **Сухогруз . [пр. 21-88] тип КАЛИНИНГРАД**

Разряд плавания: **Река-море**
Подтип: **тип КАЛИНИНГРАД**
Проект: **21-88** , Флаг: Россия
Дата и място на постройка: 1966, Комарно
Длина:103.37 м. Ширина: 12,2 м Височина на борда: 4,9м.
Дедвейт: **2270 т** . Кол-во пътници: **10**
Главен двигател: 2 x Skoda 6L275PN Обща мощност: 1050 л.с.
Двойное дно/борта: Да / Нет Клас: ***О-ПР 2,0** , Регистр: Российский Речной Регистр
Дата на настаняване/изменения: 21.02.2022 11:25 / 17.05.2022 10:22
Подробнее... Цена: **15.5 млн РУБ ~ 250 000 €**

Китай, изработен от 976DWT кораб за насипни товари за евтина продажба, използван товарен кораб с високо качество

- >= 1 комплекта **586 410,00лв**

Ползи: Бързо възстановяване на суми за поръчки под 1000 щатски долара
Номер на модела
Втора употреба кораб за насипни товари

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

Евтина разпродажба 1000DWT кораб за насипни товари, построен 2004 г., използван кораб/плавателен съд, произведен в Китай с високо качество

>= 1 броя **684 145.00лв**

.FRANK SHIPBROKERS.
Phones: +55 21 2287.4750 / 2522.4281 / 2513.0830 / 2522.4109 aoh
Fax : +55 21 2521.3965 / 2287.4750 Mobile: (55-21) 99321.5290
E-Mail: frankship@globo.com / Web: www.frankshipbrokers.com

NOTE: IF BELOW TABLE MISALIGNED CONVERT TEXT TO FONT 'COURIER NEW'
****

THE VESSELS ARE LISTED BY DESCENDING SORT OF TDW
SINGLE/TWEENDECKERS < 10,000 TDW FOR SALE / SUB OPEN/PRICE CONFIRM

TDW DRAFT BUILT HO/HA GRAIN TEUS GEAR M/E SS TRY M U$

SID 3750/83 MED 30.09.2014 ЕДНОДЕКЕР (VRS КЛАС/ОСН. ДВ.: SKODA /DERRICKS: 4x3 T)
3750 6.19 83 TUR 2 2 D 3 SKO VRS CL 0.6 / 0.5

POSEIDON N.EURO MPP КОНТЕЙНЕР(RINA CLASS/DD: 2.2014P/BOX SHAPED/BOWTHRST)
3710 5.47 91 GER 1 1 4666 180 GL0 DTZ 2.2014P 1.1 / 1.0

MIAMI SUPER (SINGLEDDECKER) TRADING MIAMI/USGULF / CARIB 12.06.2015
MPP КОНТЕЙНЕР БЕЗ РЕКОМ.(ICS CLASS/ICE/MCGREGOR/BOWTH+STERNTHRUSTER)
3500 4.90 91 SIN 1 2 4232 161 GL0 B +W 1.2017 1.1 / 1.0

TY LOTUS FAREAST 15.09.2014 ЕДНОПАЛУБЕН (KRS CL/DD/PONT/DER: 2x15 T/13.5 KN)
3366 5.71 00 KOR 2 2 3906 D 15 ALP 4.2014 1.9/1.8

ADATEPE-S MPP SINGLEDECKER (BV CLASS/LDD 2.2014/BOX HO/BOWTHR/MCGR.)
3262 6.174 90 / 2000P 1 1 2570 122 GL0 SLZ 1.2016 1.0 / 0.9

DAYAN MOPE-РЕКА SINGLEDECKER (ML NDD : 12.2015 /BOWT HRUSTER /11 KN)
2890 4. 6 7 82 GER 1 1 130 K Cb f GL0 DTZ 11.2017 0.58 / 0.6

CHRISTOPHER DEAN MPP GEARLESS (CL/DD: 8.2015/BOWTHRUST/STERN 14.5 KNT)
2496 4.85 80 JPN 176 GL0 2 GM 3.2010 0.8 / 0.7

ELA S (SS+DD) TRADING MED MPP (GL ICE E /BOX HOLD/ МОНТИРАН ДЪРВ/8 ВЪЗЕЛА)
2315 4.2 84 GER 1 1 2890 6 4 GL0 MWM 9.2019 0,85 / 0,8

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

Intermodal

Weekly Market Report

Issue: Week 30 |Tuesday 02nd August 2022

Market Insight

By Chara Georgousi

Research Analyst

Amid Europe's effort to cut its dependence on Russian gas, LNG has currently become the most geopolitically important fuel. As of July 27th, Gazprom shipments on the Nord Stream pipeline flow to 20% of its capacity, plummeting to 33cbm. TTF Forward 1 Month price has been rallying, following Gazprom's announcement, to reach €208.5/MWh on August 2nd, +126% m-o-m, +493% y-o-y. Meanwhile, Germany's power prices have soared to €370/MWh, while a year before they were trading below the €60/MWh benchmark, marking a surprising 617% y-o-y increase.

Increasing prices translate to mounting pressure on the EU to seek alternative power supplies, to keep the industry operating during the upcoming winter. Failing that and in case of an emergency, EU leaders have agreed on a mandatory 15% cut in gas consumption.

Apart from the EU's current main suppliers, namely the US (accounting for 47% of EU imports during 1H22), and Qatar (accounting for 15% of EU imports during 1H22), some minor suppliers are expected to increase their exports to the EU, thus diversifying the bloc's alternative LNG sources. With the anticipation that the Trans Niger pipeline will reopen after August '22, the EU will be able to increase its imports from the country. The pipeline, which is currently shut due to the country's ongoing issues with thefts and vandalism, is expected to double exports to the EU. EU now sources 14% of its natural gas from the country. Meanwhile, on July 11th, the EU signed a new deal with Azerbaijan, amid fears of a possible complete natural gas cut-off from Russia. The country, which supplied 8.1bn cbm to the EU in 2021, is expected to deliver approximately 12bn cbm in 2022 via the Trans Adriatic Pipeline, while the deal implies that by 2027 the country will deliver a minimum of 20bn cbm per year.

On July 25th, the EU's gas storage was approximately 67% of the capacity, which is in line with the 5-yr average of gas storage for this time of the year. However, on a research note, on August 1st, BofA highlighted that the EU's gas stockpiles for the winter are likely to prove insufficient, while it estimated that gas prices will soar even higher. Concerns about a possible recession in the EU and how the energy prices will impact the EU economy are mounting, adding further pressure to the Euro, which has plummeted to $1.02 at the time of writing. A potential halt of Russian gas supplies to the EU could result in a GDP reduction of up to 1.5% amid a cold winter and the bloc's failure to save energy.

Under the current circumstances, with soaring natural gas and energy prices within the EU area, chances are that the upcoming winter will push supply/demand balance to its limits posing threats to the operation of the industry. Up to 17% of industrial demand for natural gas could be destroyed during the winter, while many companies might need to completely halt their facilities.

Chartering (Wet: Stable- / Dry: Softer)

The dry bulk market saw its rates losing strength during the past days with the main index ending up the week below the 2,000 points mark, a level that it has previously reached back in February. The BDI today (02/08/2022) closed at 1,817 points, down by 244 points compared to previous Tuesday's closing (26/07/2022). Crude sectors saw their rates decline on most routes, however with average profits remaining at significantly healthy levels, especially for the smaller sizes. The BDTI today (02/08/2022) closed at 1,474, an increase of 6 points and the BCTI at 1,365, an increase of 41 point compared to previous Tuesday's (26/07/2022) levels.

Sale & Purchase (Wet: Stable+ / Dry: Firmer)

The SnP market noted increased bulker appetite during the past days, with geared sizes monopolizing owners' interest. On the tanker SnP front, activity remained strong for another week. In the tanker sector, we had the sale of the "TINAT" (316,502dwt-blt '02, S. Korea), which was sold to Far Eastern buyers, for a price in the region of $29.5m. On the dry bulker side sector, we had the sale of the "NAUTICAL ANNE" (63,593dwt-blt '16, China), which was sold to undisclosed buyers, for a price in the region of $31.0m.

Newbuilding (Wet: Firmer / Dry: Softer)

July ended with a total number of 59 units added to the current orderbook. LNG carriers have the lion's share in July's contracting activity, with a total number of 16 vessels ordered through the month, followed by 14 tankers, 11 bulkers, 8 containers, 6 PCTCs, and 4 MPPs. Newbuilding contracting activity remained relatively unchanged over the past week, with 2 LNG orders on behalf of the Qatar LNG project monopolizing interest. More specifically, Meiji Kaiun and Lino Kaiun secured two berths each at DSME for the construction of 4x174,000cbm vessels in total, with expected delivery within 2025, at an undisclosed price. On the wet front, 3 orders for 5 units emerged last week. PCL secured 2x50,000dwt vessels at K Shipbuilding. The vessels will be delivered between 2023-2024 and will comply with NOx-Tier III standards. Helikon Shipping inked a deal for 2x50,000dwt vessels at Hyundai Vietnam, at a price of $42.0m each. The conventionally fuelled vessels will be delivered within 2025 and will comply with EEDI phase 3 and NOx-Tier III standards. Lastly, Furetank ordered a 1x17,999dwt vessel in Jinling at an undisclosed price. The vessel will be LNG and biogas fuelled and will be delivered within 2024. Conclusively, on the container front, 2 orders emerged last week for a total number of 3 boxships. Hyundai Mipo was assigned for the construction of 2x2,500teu vessels by Namsung at the price of $42.5m each with 2024 expected delivery. Lastly, Xiamen ordered a 1x2,206teu vessel at Haidont with expected delivery within 2024.

Demolition (Wet: Stable- / Dry: Stable-)

Sentiment in the demolition sector across the main Indian subcontinent markets remained almost unchanged. Bangladeshi breakers continue to offer the best bids amidst low inventory levels at yards. However, the recent decision to tight LC restriction to $3.0 million will make it extremely difficult for breakers to buy tonnage, especially large LDT units. India's offers remain close to their Bangladeshi competitors amidst healthy steel production which however has started to face pressure due to declining demand. In Pakistan, heavy rainfalls were added as a further difficulty for the construction sector, which is burdened with rising energy costs and weak demand. As a result, breakers' bids are being stuck to the lowest place in the subcontinent region. Lastly in Turkey, a constant decrease in domestic steel prices has resulted in limited activity in the demolition sector.

Intermodal Shipbrokers Co
established in 1984

www.intermodal.gr
research@intermodal.gr

ATHENS
17th km Ethniki Odos Athens - Lamia &
3 Agrambelis Street 145 64
N.Kifisia Athens Greece
Tel: +30 210 6293300
Fax:+30 210 6293333

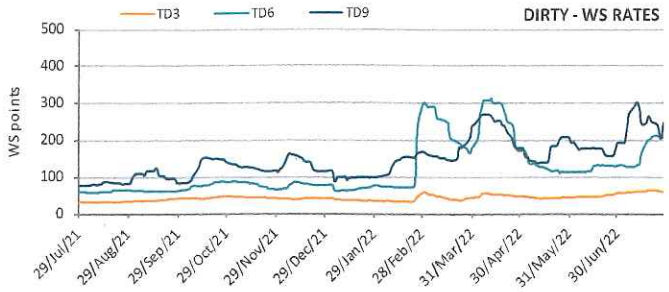
SHANGHAI
D5, 16/F, Jiangsu Mansion,
526 Laoshan Road, Pu Dong Area
Shanghai 200122 China
Tel: (86-21) 6875 0818
Fax: (86-21) 6875 1618

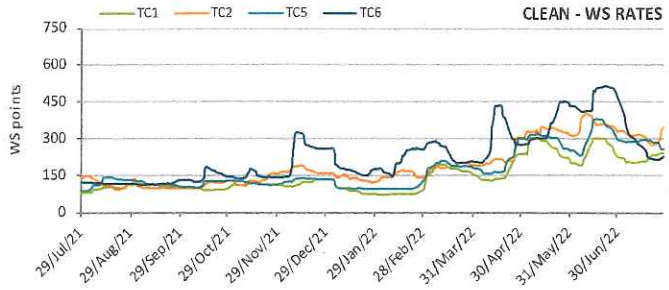
Spot Rates

	Vessel	Routes	29-Jul-22 WS points	29-Jul-22 $/day	22-Jul-22 WS points	22-Jul-22 $/day	$/day ±%	2021 $/day	2020 $/day
VLCC	265k	MEG-SPORE	60	9,616	62	10,322	-6.8%	2,246	52,119
	280k	MEG-USG	34	-18	36	-17,903	99.9%	-15,306	41,904
	260k	WAF-CHINA	60	9,229	63	10,829	-14.8%	3,125	50,446
Suezmax	130k	MED-MED	185	78,552	195	84,379	-6.9%	8,021	28,185
	130k	WAF-UKC	134	32,742	141	37,082	-11.7%	25,082	11,031
	140k	BSEA-MED	207	87,205	208	87,715	-0.6%	8,021	28,185
Aframax	80k	MEG-EAST	199	24,324	195	21,201	14.7%	1,501	17,211
	80k	MED-MED	274	79,208	274	79,641	-0.5%	6,622	15,843
	100k	BALTIC/UKC	216	64,904	230	73,854	-12.1%	5,895	19,322
	70k	CARIBS-USG	246	43,544	248	45,112	-3.5%	5,130	22,707
Clean	75k	MEG-JAPAN	239	42,889	233	39,376	8.9%	6,368	28,160
	55k	MEG-JAPAN	259	34,354	286	39,777	-13.6%	6,539	19,809
	37K	UKC-USAC	345	34,255	272	22,357	53.2%	4,496	12,977

Indicative Period Charters

18 mos	NEXUS VICTORIA $23,500/day	2015	74,910 dwt undisclosed
18 mos	SKS DEMINI $30,000/day	2012	119,456 dwt BP





TC Rates

	$/day	29-Jul-22	22-Jul-22	±%	Diff	2021	2020
VLCC	300k 1yr TC	29,000	28,000	3.6%	1000	25,684	42,038
	300k 3yr TC	34,000	34,000	0.0%	0	28,672	34,772
Suezmax	150k 1yr TC	26,000	26,000	0.0%	0	17,226	29,543
	150k 3yr TC	23,500	23,500	0.0%	0	22,700	27,481
Aframax	110k 1yr TC	25,000	22,750	9.9%	2250	15,854	23,380
	110k 3yr TC	24,000	22,250	7.9%	1750	19,714	21,854
Panamax	75k 1yr TC	26,250	23,500	11.7%	2750	14,184	17,322
	75k 3yr TC	22,000	21,000	4.8%	1000	15,950	16,296
MR	52k 1yr TC	25,000	22,000	13.6%	3000	12,608	15,505
	52k 3yr TC	16,000	16,000	0.0%	0	13,804	15,916
Handy	36k 1yr TC	22,500	21,750	3.4%	750	11,292	13,966
	36k 3yr TC	16,000	17,000	-5.9%	-1000	13,054	14,051

Indicative Market Values ($ Million) - Tankers

Vessel 5yrs old		Jul-22 avg	Jun-22 avg	±%	2021	2020	2019
VLCC	300KT DH	81.0	76.8	5.5%	69.7	71.5	72.1
Suezmax	150KT DH	56.0	52.8	6.2%	46.7	49.9	51.0
Aframax	110KT DH	51.0	48.6	4.9%	38.7	38.8	38.3
LR1	75KT DH	39.7	37.4	6.2%	31.2	30.7	31.3
MR	52KT DH	34.6	34.0	1.8%	27.6	27.5	28.6

Chartering

A downward correction took place across the crude carrier sectors. The slope was milder for the VLCC owners who saw their earnings end up close to their previous week's levels. Suezmax sector activity was limited, yet with average earnings closing the week just under the $60,000/day mark. Pronounced discounts were noted in the Aframax North European market while Med activity remained steady at significantly healthy levels, thus providing a ballasting option for UKC/Baltic open tonnage which could support rates in the respective region.

VLCC T/C earnings averaged $ -3,359/day, up + 4,992/day w-o-w. Despite a w-o-w decline in rates, we have seen a strong injection of enquiries being emerged during the past weeks, which could continue further amidst the significantly higher earnings that both the Suezmax and Aframax sectors are being attached to.

Suezmax T/C earnings averaged $61,559/day, up +$3,256/day w-o-w. Quiet activity materialized in the Suezmax sector with charterers exerting pressure and managing to push rates downward albeit to a small extent. Aframax T/C earnings averaged $47,910/day, up + $1,730/day w-o-w. The med activity was steady, following the strong injection of Libyan and CPC cargoes during the previous week, with TD19 being reported at the whopping number of $79,208/day.

Sale & Purchase

In the VLCC sector we had the sale of the "TINAT" (316,502dwt-blt '02, S. Korea), which was sold to Far Eastern buyers, for a price in the region of $29.5m.

In the Aframax sector we had the sale of the "VOYAGER I" (106,638dwt-blt '02, Japan), which was sold to Chinese buyers, for a price in the region of $14.5m.

Baltic Indices

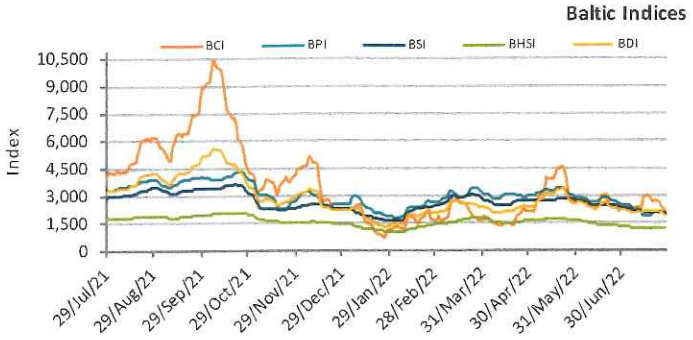
	29/07/2022		22/07/2022		Point Diff	$/day ±%	2021	2020
	Index	$/day	Index	$/day			Index	Index
BDI	1,895		2,146		-251		2,921	1,066
BCI	2,081	$17,255	2,696	$22,362	-615	-22.8%	3,974	1,742
BPI	2,051	$18,463	2,093	$18,838	-42	-2.0%	2,972	1,103
BSI	1,971	$21,681	2,080	$22,880	-109	-5.2%	2,424	746
BHSI	1,173	$21,114	1,211	$21,796	-38	-3.1%	1,424	447

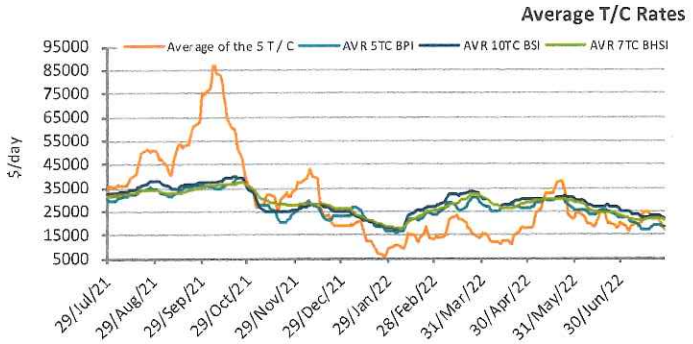
Period

	$/day	29/07/2022	22/07/2022	±%	Diff	2021	2020
Capesize	180K 6mnt TC	23,750	28,750	-17.4%	-5,000	32,684	15,361
	180K 1yr TC	18,750	21,500	-12.8%	-2,750	26,392	14,394
	180K 3yr TC	17,250	19,000	-9.2%	-1,750	20,915	13,918
Panamax	76K 6mnt TC	21,000	21,250	-1.2%	-250	25,533	10,385
	76K 1yr TC	17,500	18,500	-5.4%	-1,000	21,849	10,413
	76K 3yr TC	13,500	14,250	-5.3%	-750	15,061	10,337
Supramax	58K 6mnt TC	22,000	20,750	6.0%	1,250	28,052	10,096
	58K 1yr TC	16,250	18,250	-11.0%	-2,000	21,288	10,048
	58K 3yr TC	14,000	14,500	-3.4%	-500	14,552	9,490
Handysize	32K 6mnt TC	19,000	20,500	-7.3%	-1,500	22,976	8,298
	32K 1yr TC	16,000	17,750	-9.9%	-1,750	18,354	8,356
	32K 3yr TC	12,000	12,500	-4.0%	-500	11,825	8,486

Indicative Period Charters

7-9 mos	MBA FUTURE	2019	82,181 dwt
Japan mid August	$19,750/day		Element
4-6 mos	NEW LONDON EAGLE	2015	63,140 dwt
Singapore 27/31 Jul	$33,000/day		cnr





Chartering

Last week, all dry bulk sectors recorded discounts on rates with the Capesize owners facing most of the pressure. Indeed, a 22.8% decline was reported during the past five days for the Capesize sector as both the Atlantic and the Pacific region faced limited requirements against a built-up of open tonnage. The Panamax sector was more resilient in the North Atlantic, yet with the rest of the Atlantic suffering losses. In the Pacific, coal stems out of Australia provided some support, although the overall sentiment remained subdued. Geared sizes have also witnessed discounts, across both the Atlantic and the Pacific oceans, with demand/supply imbalance starting to slope towards charterers' favor. The period activity was muted for another week, with limited fresh fixtures coming to light.

Cape 5TC averaged $ 19,331/day, down - 16.36% w-o-w. The transatlantic earnings decreased by $6,028/day with transpacific ones decreasing by $3,741/day, bringing transatlantic earnings premium over transpacific to $12,577/day.

Panamax 5TC averaged $ 18,683/day, up + 5.10% w-o-w. The transatlantic earnings increased by $660/day while transpacific earnings decreased by $1,010/day. As a result, the transatlantic earnings premium to the transpacific widened up to $3,794/day.

Supramax 10TC averaged $ 22,354/day, down - 1.22% w-o-w, while the Handysize 7TC averaged $ 21,588/day, down – 0.33% w-o-w.

Indicative Market Values ($ Million) - Bulk Carriers

Vessel 5 yrs old		Jul-22 avg	Jun-22 avg	±%	2021	2020	2019
Capesize	180k	46.0	46.5	-1.1%	36.6	27.6	30.8
Capesize Eco	180k	52.0	52.0	0.0%	43.1	36.1	38.8
Kamsarmax	82K	36.7	38.0	-3.4%	29.8	23.2	24.5
Ultramax	63k	33.5	34.5	-2.9%	26.4	19.4	22.6
Handysize	37K	28.9	29.0	-0.3%	21.4	16.1	17.4

Sale & Purchase

In the Ultramax sector we had the sale of the "NAUTICAL ANNE" (63,593dwt-blt '16, China), which was sold to undisclosed buyers, for a price in the region of $31.0m.

In the Handysize sector we had the sale of the "MISS SIMONA" (34,529dwt-blt '10, S. Korea), which was sold to Greek buyers, for a price in the region of $16.8m.

Tankers

Size	Name	Dwt	Built	Yard	M/E	SS due	Hull	Price	Buyers	Comments
VLCC	TINAT	316,502	2002	HYUNDAI ULSAN, S. Korea	B&W	Sep-22	DH	$ 29.5m	Far Eastern	
VLCC	ALTAIR TRADER	311,110	2005	MITSUI CHIBA, Japan	MAN-B&W	May-25	DH	$ 36.0-36.5m	undisclosed	
SUEZ	RIDGEBURY LINDY B	146,356	2007	UNIVERSAL, Japan	MAN-B&W	Jan-27	DH	$ 32.0m	Greek (Stealth Gas)	Scrubber fitted, Ice 1A
SUEZ	SPM STRENGTH	159,314	2002	HYUNDAI ULSAN, S. Korea	MAN-B&W	Oct-22	DH	$ 17.0m	Chinese	
AFRA	PROSPEROUS	105,355	2009	SUMITOMO, Japan	MAN-B&W	Jan-24	DH	$ 28.7m	undisclosed	BWTS fitted
AFRA	VOYAGER I	106,638	2002	TSUNEISHI, Japan	B&W	Oct-22	DH	$ 14.5m	Chinese	
AFRA	CHOLA QUEEN	104,996	2002	IMABARI, Japan	B&W	Oct-22	DH	$ 17.0m	undisclosed	
PMAX	ARCTIC CHAR	74,996	2008	BRODOSPLIT, Croatia	MAN-B&W	Mar-23	DH	$ 40.0m	undisclosed	Ice 1A, epoxy coated
PMAX	ARCTIC FLOUNDER	74,925	2009	BRODOSPLIT, Croatia	MAN-B&W	Apr-24	DH			
PMAX	KARADENIZ POWERSHIP ANATOLIA	72,515	2004	SAMSUNG, S. Korea	MAN-B&W	Jul-24	DH	mid/high $ 13.0m	undisclosed	
MR2	PRIORITY	46,847	2005	NAIKAI ZOSEN, Japan	B&W	Mar-25	DH	$ 13.4m	Greek	BWTS fitted

Bulk Carriers

Size	Name	Dwt	Built	Yard	M/E	SS due	Gear	Price	Buyers	Comments
UMAX	NAUTICAL ANNE	63,593	2016	JIANGSU HANTONG, China	MAN-B&W	Jun-22	4 X 30t CRANES	$ 31.0m	undisclosed	BWTS & Scrubber fitted. Long subs.
SUPRA	ESHIPS PROGRESS	56,897	2012	COSCO GUANGDONG, China	MAN-B&W	Aug-22	4 X 30t CRANES	$ 18.0m	undisclosed	
SUPRA	SOPHIA K	55,612	2011	MITSUI TAMANO, Japan	MAN-B&W	Jul-26	4 X 30t CRANES	$ 22.9m	undisclosed	BWTS fitted
SUPRA	TERESA OETKER	58,018	2010	YANGZHOU DAYANG, China	MAN-B&W	Nov-25	4 X 35t CRANES	low $ 17.0m	undisclosed	BWTS fitted, TIER II
SUPRA	DENALI	53,800	2009	JIANGSU EASTERN, China	MAN-B&W	Jan-24	4 X 36t CRANES	$ 16.0m	undisclosed	BWTS fitted
HANDY	MISS SIMONA	34,529	2010	SPP, S. Korea	MAN-B&W	Jun-25	4 X 35t CRANES	$ 16.8m	Greek	BWTS fitted
HANDY	GLOBAL AQUARIUS	28,328	2010	IMABARI, Japan	MAN-B&W	Jan-25	4 X 30,5t CRANES	$ 14.8m	Vietnamese	BWTS fitted
HANDY	ECO ANGELBAY	32,165	2009	HAKODATE, Japan	Mitsubishi	Aug-22	4 X 30t CRANES	$ 39.0m	Greek (Imperial Petroleum)	BWTS fitted
HANDY	ECO BUSHFIRE	32,081	2011	HAKODATE, Japan	Mitsubishi	Apr-26	4 X 30t CRANES			BWTS fitted
HANDY	AFRICAN FALCON	27,101	2003	NEW TIMES, China	MAN-B&W	Jun-23	4 X 30t CRANES	$ 11.7m	Egyptian	BWTS fitted
HANDY	MARIA L	28,404	1998	HAKODATE, Japan	B&W	Oct-22	4x30.5, 4x30.0	$ 7.3m	Syrian	

Containers

Size	Name	Teu	Built	Yard	M/E	SS due	Gear	Price	Buyers	Comments
FEEDER	KALLIROE	1,740	2011	GUANGZHOU WENCHONG, China	MAN-B&W	Jan-26	2 X 45t CRANES	$ 35.4m	undisclosed	
FEEDER	ELA	1,740	2012	GUANGZHOU WENCHONG, China	MAN-B&W	Apr-27	2 X 40t CRANES	undisclosed	German	
FEEDER	A KIBO	1,708	2008	IMABARI, Japan	MAN-B&W	Mar-27		$ 30.0m	undisclosed	
FEEDER	SONGA OCELOT	1,706	2007	AKER MTW WERFT, GERMANY	MAN		3 X 45t CRANES	excess $ 30.0m	undisclosed	SS/DD freshly passed
FEEDER	ENDURANCE	750	2005	DAEWOO MANGALIA, ROMANIA	MaK	Oct-25		$ 8.0m	Turkish	

Gas/LPG/LNG

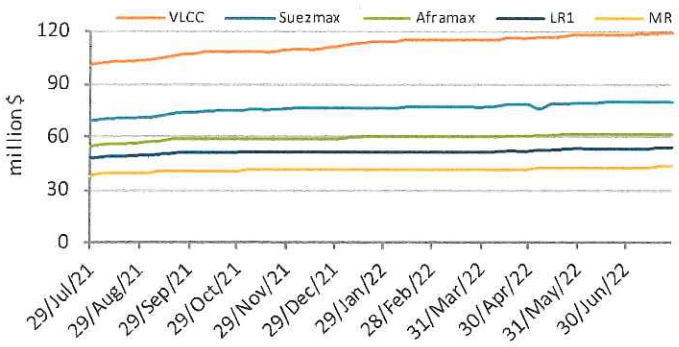
Type	Name	Dwt	Built	Yard	M/E	SS due	Cbm	Price	Buyers	Comments
LNG	METHANE SHIRLEY ELISABETH	78,997	2007	SAMSUNG HEAVY INDUSTRI, S. Korea	Kawasaki	Mar-25	142,100	$ 54.0m	undisclosed	BWTS fitted
LPG	BASTOGNE	26,616	2002	HYUNDAI, S. Korea	MAN-B&W	Jun-27	34,861	$ 20.0m	undisclosed	BWTS fitted
LPG	NAVIGATOR MAGELLAN	23,292	1998	MITSUI CHIBA ICHIHARA, Japan	B&W	May-25	20,900	$ 12.2m	undisclosed	

Indicative Newbuilding Prices (million$)

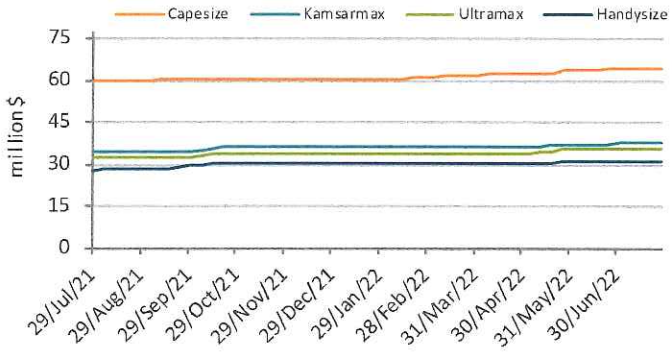
	Vessel		29/07/2022	22/07/2022	±%	2020	2019	2018
Bulkers	Newcastlemax	205k	69.0	69.0	0.0%	51	54	51
	Capesize	180k	64.5	64.5	0.0%	49	52	49
	Kamsarmax	82k	37.5	37.5	0.0%	28	30	29
	Ultramax	63k	35.5	35.5	0.0%	26	28	27
	Handysize	38k	31.0	31.0	0.0%	24	24	24
Tankers	VLCC	300k	119.0	119.0	0.0%	88	92	88
	Suezmax	160k	79.5	79.5	0.0%	58	60	58
	Aframax	115k	61.5	61.5	0.0%	48	49	47
	MR	50k	43.5	43.0	1.2%	35	36	36
Gas	LNG 174k cbm		236.0	235.0	0.4%	187	186	181
	LGC LPG 80k cbm		87.0	87.0	0.0%	73	73	71
	MGC LPG 55k cbm		75.0	75.0	0.0%	63	65	63
	SGC LPG 25k cbm		52.0	52.0	0.0%	42	44	43

July ended with a total number of 59 units added to the current orderbook. LNG carriers have the lion's share in July's contracting activity, with a total number of 16 vessels ordered through the month, followed by 14 tankers, 11 bulkers, 8 containers, 6 PCTCs, and 4 MPPs. Newbuilding contracting activity remained relatively unchanged over the past week, with 2 LNG orders on behalf of the Qatar LNG project monopolizing interest. More specifically, Meiji Kaiun and Lino Kaiun secured two berths each at DSME for the construction of 4x174,000cbm vessels in total, with expected delivery within 2025, at an undisclosed price. On the wet front, 3 orders for 5 units emerged last week. PCL secured 2x50,000dwt vessels at K Shipbuilding. The vessels will be delivered between 2023-2024 and will comply with NOx-Tier III standards. Helikon Shipping inked a deal for 2x50,000dwt vessels at Hyundai Vietnam, at a price of $42.0m each. The conventionally fuelled vessels will be delivered within 2025 and will comply with EEDI phase 3 and NOx-Tier III standards. Lastly, Furetank ordered a 1x17,999dwt vessel in Jinling at an undisclosed price. The vessel will be LNG and biogas fuelled and will be delivered within 2024. Conclusively, on the container front, 2 orders emerged last week for a total number of 3 boxships. Hyundai Mipo was assigned for the construction of 2x2,500teu vessels by Namsung at the price of $42.5m each with 2024 expected delivery. Lastly, Xiamen ordered a 1x2,206teu vessel at Haidont with expected delivery within 2024.

Tankers Newbuilding Prices (m$)



Bulk Carriers Newbuilding Prices (m$)



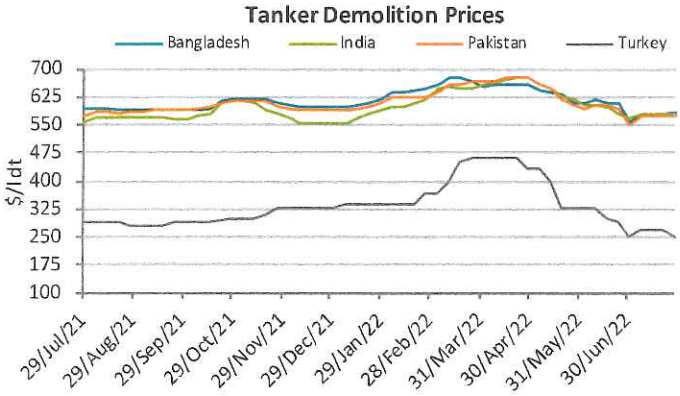
Newbuilding Orders

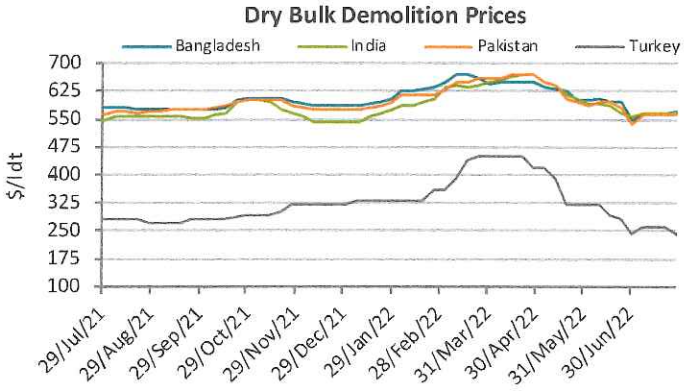
Units	Type	Size		Yard	Delivery	Buyer	Price	Comments
2	Tanker	50,000	dwt	K Shipbuilding, South Korea	2023-2024	Singapore based (PCL)	undisclosed	NOx-Tier III
2	Tanker	50,000	dwt	Hyundai Vietnam, Vietnam	2025	UK based (Helikon Shipping Enterprises)	rgn $ 42.0m	conventionally fuelled, NOx-Tier III, EEDI phase 3
1	Tanker	17,999	dwt	Jinling, China	2024	Swedish (Furetank)	undisclosed	LNG and liquid biogas fuelled
2	LNG	174,000	cbm	DSME, S. Korea	2025	Japanese (Meiji Kaiun)	undisclosed	against T/C to Qatargas, on behalf of Qatar LNG Project
2	LNG	174,000	cbm	DSME, S. Korea	2025	Japanese (Lino Kaiun)	undisclosed	against T/C to Qatargas, on behalf of Qatar LNG Project
2	Container	2,500	teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2024	South Korean (Namsung)	rgn $ 42.5m	
1	Container	2,206	teu	Haidong, China	2024	Chinese (Xiamen Dingxiangshun)	undisclosed	

Indicative Demolition Prices ($/ldt)

	Markets	29/07/2022	22/07/2022	±%	2020	2019	2018
Tanker	Bangladesh	580	580	0.0%	348	410	442
	India	570	580	-1.7%	348	400	438
	Pakistan	565	575	-1.7%	352	395	437
	Turkey	260	260	0.0%	207	259	280
Dry Bulk	Bangladesh	570	570	0.0%	336	400	431
	India	560	570	-1.8%	335	390	428
	Pakistan	555	565	-1.8%	338	385	427
	Turkey	250	250	0.0%	198	249	270

Sentiment in the demolition sector across the main Indian subcontinent markets remained almost unchanged. Bangladeshi breakers continue to offer the best bids amidst low inventory levels at yards. However, the recent decision to tight LC restriction to $3.0 million will make it extremely difficult for breakers to buy tonnage, especially large LDT units. India's offers remain close to their Bangladeshi competitors amidst healthy steel production which however has started to face pressure due to declining demand. In Pakistan, heavy rainfalls were added as a further difficulty for the construction sector, which is burdened with rising energy costs and weak demand. As a result, breakers' bids are being stuck to the lowest place in the subcontinent region. Lastly in Turkey, a constant decrease in domestic steel prices has resulted in limited activity in the demolition sector. Average prices in the different markets this week for tankers ranged between 250-570/ldt and those for dry bulk units between $260-580/ldt.



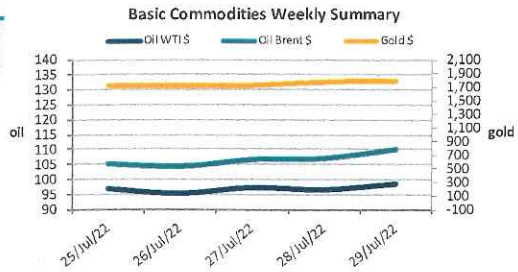


Demolition Sales

Name	Size	Ldt	Built	Yard	Type	$/ldt	Breakers	Comments
BONGKOT STAR	301,242	37,585	1997	HYUNDAI HI, S. Korea	FSU	$ 540/Ldt	undisclosed	"as-is" Malaysia incl. 1,000T of sludge in Cargo Tanks for cleaning"
QUEENSWAY	159,878	23,128	1993	DAEDONG, S. Korea	TANKER	$ 520/Ldt	Indian	HKC recycling
SEOUL GAS	4,197	3,080	1999	SEVERNAV, Romania	LPG	$ 635/Ldt	Bangladeshi	Old sale, delivered Chattogram
PEARL II	2,952	9,590	1981	HDW AG, Germany	BC	undisclosed	Turkish	

Market Data

		29-Jul-22	28-Jul-22	27-Jul-22	26-Jul-22	25-Jul-22	W-O-W Change %
	10year US Bond	2.642	2.681	2.734	2.787	2.820	-5.1%
Stock Exchange Data	S&P 500	4,130.29	4,072.43	4,023.61	3,921.05	3,961.63	4.3%
	Nasdaq	12,390.69	12,162.59	12,032.42	11,562.58	11,782.67	4.7%
	Dow Jones	32,845.13	32,529.63	32,197.59	31,761.54	31,990.04	3.0%
	FTSE 100	7,423.43	7,345.25	7,348.23	7,306.28	7,306.30	2.0%
	FTSE All-Share UK	4,107.01	4,061.26	4,055.16	4,033.75	4,041.31	2.0%
	CAC40	6,448.50	6,339.21	6,257.94	6,211.45	6,237.55	3.7%
	Xetra Dax	13,484.05	13,282.11	13,166.38	13,096.93	13,210.32	2.1%
	Nikkei	27,801.64	27,815.48	27,715.75	27,655.21	27,699.25	0.4%
	Hang Seng	20,622.68	20,622.68	20,670.04	20,905.88	20,562.94	0.2%
	DJ US Maritime	208.24	205.98	217.80	207.85	205.65	3.7%
Currencies	€ / $	1.02	1.02	1.02	1.01	1.02	0.3%
	£ / $	1.22	1.22	1.22	1.20	1.21	1.5%
	$ / ¥	133.25	134.43	136.12	136.97	136.42	-2.2%
	$ / NoK	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	4.4%
	Yuan / $	6.74	6.75	6.76	6.76	6.75	-0.1%
	Won / $	1,303.28	1,296.05	1,306.25	1,311.25	1,310.84	-0.5%
	$ INDEX	105.83	106.22	106.36	107.14	106.43	-0.7%



Bunker Prices

		29-Jul-22	22-Jul-22	Change %
MGO	Rotterdam	1,108.0	1,089.5	1.7%
	Houston	1,150.5	1,143.0	0.7%
	Singapore	1,086.0	1,042.5	4.2%
380cst	Rotterdam	490.5	481.0	2.0%
	Houston	610.5	583.0	4.7%
	Singapore	507.0	479.0	5.8%
VLSFO	Rotterdam	767.5	780.0	-1.6%
	Houston	831.5	836.0	-0.5%
	Singapore	894.0	924.5	-3.3%

Maritime Stock Data

Company	Stock Exchange	Curr.	29-Jul-22	22-Jul-22	W-O-W Change %
CAPITAL PRODUCT PARTNERS LP	NASDAQ	USD	14.98	14.38	4.2%
COSTAMARE INC	NYSE	USD	11.73	11.28	4.0%
DANAOS CORPORATION	NYSE	USD	73.13	66.12	10.6%
DIANA SHIPPING	NYSE	USD	5.65	4.90	15.3%
EAGLE BULK SHIPPING	NASDAQ	USD	52.93	51.12	3.5%
EUROSEAS LTD.	NASDAQ	USD	24.70	22.81	8.3%
GLOBUS MARITIME LIMITED	NASDAQ	USD	1.65	1.60	3.1%
NAVIOS MARITIME HOLDINGS	NYSE	USD	2.43	2.17	12.0%
NAVIOS MARITIME PARTNERS LP	NYSE	USD	29.66	23.02	28.8%
SAFE BULKERS INC	NYSE	USD	3.86	3.58	7.8%
SEANERGY MARITIME HOLDINGS CORP	NASDAQ	USD	0.71	0.71	0.0%
STAR BULK CARRIERS CORP	NASDAQ	USD	26.03	25.44	2.3%
STEALTHGAS INC	NASDAQ	USD	2.70	2.45	10.2%
TSAKOS ENERGY NAVIGATION	NYSE	USD	12.35	10.92	13.1%

Market News

"Safe Bulkers buys back stock after quarterly profit surges 55%

Safe Bulkers, Polys Hajioannou's US-listed company, reported another quarter of solid profit and revealed the first share buy-backs under a programme announced last month.

The Limassol-based owner of about 50 bulkers in the water or under construction announced net income of $50.3m for the second quarter, up 55% compared to the same period of last year.

The company also announced that it has bought back and cancelled 1m of its own shares as of 22 July, exactly one month into a programme to buy back up to 5m shares.

Safe Bulkers did not disclosed the price for the share purchases. Its stock closed at $3.78 on the New York Stock Exchange on Wednesday.

"We believe, our strong liquidity and relatively low leverage will enable us to be flexible with our capital, while still rewarding our shareholders," company president Loukas Barmparis said in a press release...(TradeWinds)

The information contained in this report has been obtained from various sources, as reported in the market. Intermodal Shipbrokers Co. believes such information to be factual and reliable on the date of this report, without making any warranties, express or implied, or representations regarding its accuracy or completeness. Whilst every reasonable care has been taken in the production of the above report, no liability can be accepted for any errors or omissions or for any loss or damage incurred in any way whatsoever by any person who may seek to rely on the information and views contained in this material. This report is being produced for the internal use of the intended recipients only and no reproducing either in whole or in part is allowed, without the prior written authorization of Intermodal Shipbrokers Co .

Intermodal Shipbrokers Co
established in 1984
www.intermodal.gr

Written by Intermodal Research & Valuations Department | research@intermodal.gr
Mr. Yiannis Parganas | y.parganas@intermodal.gr

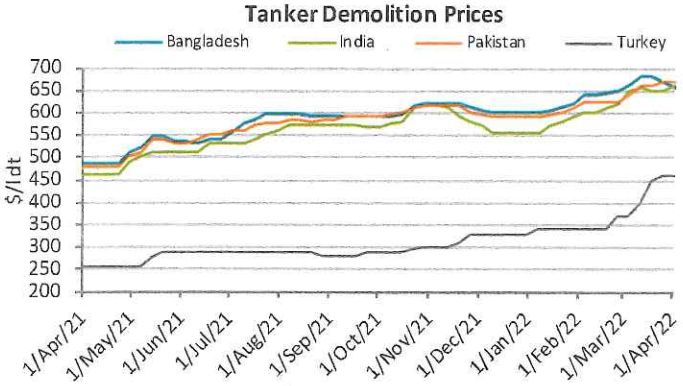
Intermodal

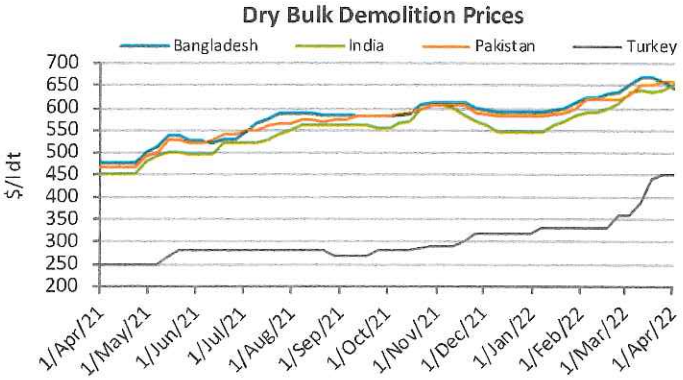
Demolition Market

Indicative Demolition Prices ($/ldt)

	Markets	01/04/2022	25/03/2022	±%	2021	2020	2019
Tanker	Bangladesh	655	670	-2.2%	542	348	410
	India	660	650	1.5%	519	348	400
	Pakistan	670	670	0.0%	536	352	395
	Turkey	460	460	0.0%	284	207	259
Dry Bulk	Bangladesh	645	660	-2.3%	532	336	400
	India	650	640	1.6%	508	335	390
	Pakistan	660	660	0.0%	526	338	385
	Turkey	450	450	0.0%	276	198	249

Activity in the demolition sector was slow last week due to a very short supply of demo candidates in the market coupled with the ongoing Ramadan period. Competition among scrapyards remains intense with not a steady price board across the main Indian-subcontinent demo nations. Indeed, Bangladesh which was leading the course so far, has lost its primacy last week amidst decreased domestic steel plate prices and adequate inventory volume at yards. In contrast, steel prices in India experienced an upward trajectory. Breakers have increased their bids correspondingly, providing owners a very lucrative option even for conventional vessels which were traditionally destined to their neighboring competitors. In Pakistan, despite the ongoing economic disruption, breakers' bids continue in line with the overall subcontinent sentiment, having the leading role in the pricing board last week. Average prices in the different markets this week for tankers ranged between 460-670/ldt and those for dry bulk units between $450-660/ldt.





Demolition Sales

Name	Size	Ldt	Built	Yard	Type	$/ldt	Breakers	Comments
HAMPSTEAD	72,663	13,476	2004	SAMSUNG, S. Korea	TANKER	$ 700/Ldt	undisclosed	sub-cont options
CAMILLA D	7,480	4,821	1982	KROEGERWERFT RENDSBURG, Germany	RORO	undisclosed	undisclosed	sub-cont options

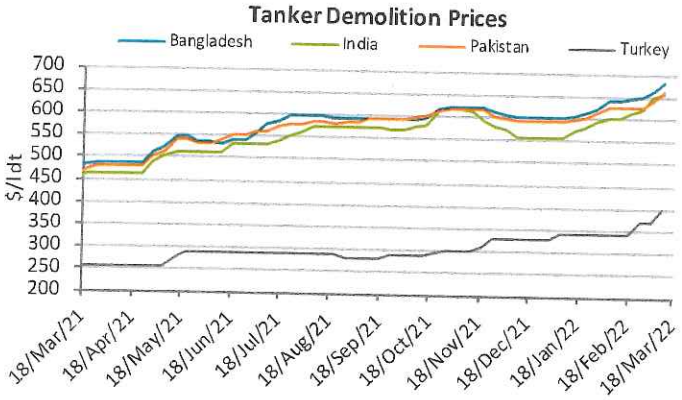
Intermodal

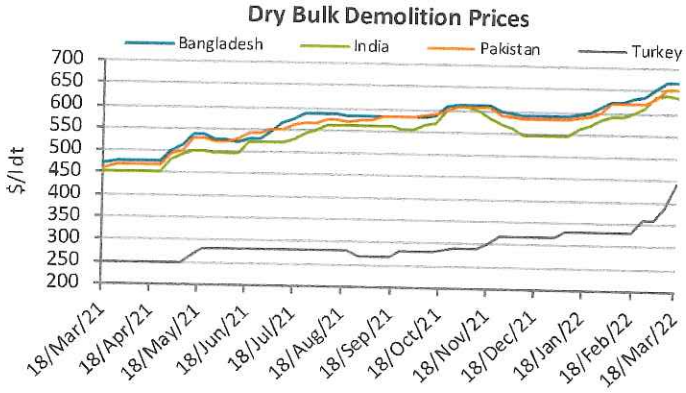
Demolition Market

Indicative Demolition Prices ($/ldt)

	Markets	18/03/2022	11/03/2022	±%	2021	2020	2019
Tanker	Bangladesh	680	680	0.0%	542	348	410
	India	640	655	-2.3%	519	348	400
	Pakistan	660	660	0.0%	536	352	395
	Turkey	455	450	1.1%	284	207	259
Dry Bulk	Bangladesh	670	670	0.0%	532	336	400
	India	625	640	-2.3%	508	335	390
	Pakistan	650	650	0.0%	526	338	385
	Turkey	445	440	1.1%	276	198	249

The ongoing volatility on the commodities prices amidst the Russia-Ukraine war has made the demolition market outlook unclear in regard to the breaker's levels offered in the India- subcontinent region. Indeed, the steel prices witnessed a short downward correction last week, making buyers to adopt a more wait and watch approach. However, the volume of fresh units remains significantly low, shaping intense competition among the main demo nations, while despite the early-week decrease in steel prices, levels remain strong. As a result, breakers' bids continue to hover at the mid-high $600/ldt, with Bangladeshi end buyers showing the strongest interest. In India, a small decrease in bids materialized after a three-week rally, while in Pakistan, breakers maintained their offered bid rates, despite the pressure being added by the devaluation of their local currency. Lastly in Turkey, despite the fall in both imported and local steel plate prices, offered levels from end-buyers improved further last week, with Turkey exports managing to replace a portion of the Russian steel supply disruption. Average prices in the different markets this week for tankers ranged between 455-680/ldt and those for dry bulk units between $445-670/ldt.





Demolition Sales

Name	Size	Ldt	Built	Yard	Type	$/ldt	Breakers	Comments
ALABAMA STAR	72,514	13,638	2004	SAMSUNG, S. Korea	TANKER	$ 725/Ldt	Bangladeshi	delivery Chittagong, incl 350 tons of bunkers
DELPHIN	2,901	8,594	1978	ÖY WARTSILA TURKU, Finland	ROPAX	undisclosed	undisclosed	

КНОБ КАМАРА НА НЕЗАВИСИМИТЕ ОЦЕНИТЕЛИ В БЪЛГАРИЯ

Сертификат

ЗА ОЦЕНИТЕЛСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ

Рег. № 300100011 от 14 декември 2009 год.

ДИМИТЪР ВЕЛИКОВ ДИМИТРОВ

роден на 16 септември 1946 год. в.гр. Варна, община Варна

ЗА ОЦЕНКА
на машини и съоръжения

Настоящият Сертификат е издаден въз основа на Лиценз № 1877 от 04.10.1993 год. от Агенцията за приватизация

ВЯРНО С ОРИГИНАЛА
03.08.2022 г.

КНОБ КАМАРА НА НЕЗАВИСИМИТЕ ОЦЕНИТЕЛИ В БЪЛГАРИЯ

.....
Людмил Симов

Председател на УС на КНОБ