



JAARVERSLAG 2011

Brief aan de aandeelhouders	03
RUWE OLIE: PIJLER VAN DE MODERNE SAMENLEVING	02
JAARVERSLAG	
VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR	
Visie – Missie	06
Strategie en bedrijfsprofiel	08
Overzicht 2011	10
Verklaring inzake Corporate Governance	20
Groepsstructuur	38
ACTIVITEITENVERSLAG	
Producten en diensten	40
• Vervoer van ruwe olie	40
• Drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen (FSO/FPSO)	42
Scheepsbeheer	44
Vloot	46
SOCIAAL EN MILIEUVERSLAG	
Gezondheid, kwaliteit, veiligheid, milieu en samenleving	50
Personeelsbeleid	58
WOORDENLIJST	60
FINANCIEEL VERSLAG	
Geconsolideerde rekeningen	
Toelichting bij de geconsolideerde rekeningen	
Statutaire rekeningen Euronav NV	

KERNCIJFERS

WINST- EN VERLIESREKENING 2006 - 2011

(In duizenden USD)	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Omzet	394.457	525.075	467.844	858.983	563.136	688.855
EBITDA	128.368	260.298	195.265	657.452	344.027	431.027
EBIT	-40.155	88.152	31.362	512.579	190.329	288.507
Netto winst	-95.986	19.680	-17.614	402.468	101.055	218.042
TCE* jaargemiddelde	2011	2010	2009	2008	2007	2006
VLCC	18.100	36.100	33.000	95.700	44.600	65.750
Suezmax	27.100	30.600	31.750	41.650	32.200	34.370
Spot Suezmax	15.400	18.000	20.800			
In USD per aandeel	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Aantal aandelen**	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.080.137	51.861.762	52.518.862
EBITDA	2,57	5,21	3,91	13,13	6,65	8,22
EBIT	-0,80	1,76	0,63	10,24	3,68	5,49
Netto winst	-1,92	0,39	-0,35	8,04	1,95	4,15
In EUR per aandeel	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Wisselkoers	1.2939	1.3362	1.4406	1.3917	1.4721	1.3170
EBITDA	1,99	3,90	2,71	9,43	4,51	6,25
EBIT	-0,62	1,32	0,44	7,35	2,50	4,17
Netto winst	-1,48	0,29	-0,24	5,77	1,33	3,15
Historiek dividenden (bruto) in EUR per aandeel	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Dividend	0,00	0,10	0,10	2,60	0,80	1,68
Waarvan interim dividend	0,00	0,10	0,10	1,00		
Uitbetalingsratio***		-	-	46%	64%	53%

* Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven

** 1.750.000 eigen aandelen niet inbegrepen

*** De uitbetalingsratio is berekend op basis van de Euro/Dollar wisselkoers van de dag van de aankondiging van het dividend indien van toepassing.

De raad van bestuur voert sinds 2008 een beleid om steeds een interimdividend te overwegen en een finaal dividend voor te stellen onder voorbehoud van behaalde resultaten, investeringsbeslissingen en vooruitzichten.

BALANS 2006 - 2011

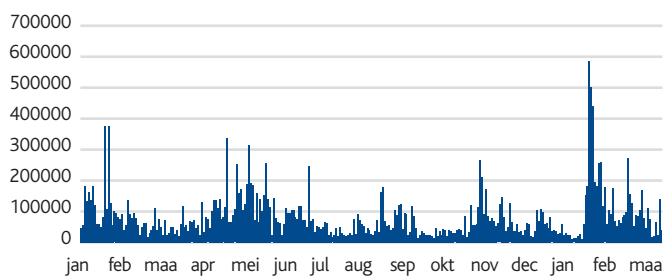
(In duizenden USD)	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
ACTIVA						
Vaste activa	2.159.442	2.337.131	2.500.550	2.279.701	2.092.395	2.165.302
Vlottende activa	291.874	307.083	286.116	341.452	182.295	174.892
TOTAAL ACITVA	2.451.316	2.644.214	2.786.666	2.621.243	2.274.693	2.218.105
PASSIVA						
Eigen vermogen	980.988	1.078.508	1.071.629	1.178.326	984.492	1.022.483
Langlopende schulden	1.221.349	1.314.341	1.463.456	1.181.793	963.340	1.107.555
Kortlopende schulden	248.979	251.365	251.581	261.124	326.861	178.757
TOTAAL PASSIVA	2.451.316	2.644.214	2.786.666	2.621.243	2.274.693	2.218.105

Het Euronav-aandeel

Evolutie aandelenkoers 2011 (in Euro)



Dagelijkse verhandelde volumes in 2011



Aandeelhoudersstructuur

Op basis van de informatie waarover de vennootschap beschikte bij het opstellen van dit jaarverslag en rekening houdend met de meest recente kennisgeving, ziet de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aandelen	%
Saverco NV	15.000.000	28,99
Tanklog Ltd.	10.854.805	20,97
Victrix NV	5.330.121	10,30
Euronav NV (eigen aandelen)	1.750.000	3,38
Derden	18.815.074	36,36
Totaal	51.750.000	100,00

Converteerbare obligatie

Op 4 september 2009, bracht de vennootschap een aanbod uit voor de aankoop van achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties die vervallen in 2015. De prospectus en meer gedetailleerde informatie met betrekking tot de converteerbare obligaties zijn beschikbaar op onze website: www.euronav.com. De belangrijkste kenmerken van de converteerbare obligaties zijn:

EMITTENT	EURONAV
Valuta	USD
Uitgiftebedrag	150.000.000
Uitgiftedatum	24 september 2009
Vervaldatum	31 januari 2015
Coupon	6,50%
Couponbetaling	Halfjaarlijks
Uitgifteprijs	100%
Conversiepremie	25%
Initiële conversieprijs	EUR 16.2838
Beurs	Luxemburg
ISIN code	BE6000351286

Aandeelhouderskalender 2012

Dinsdag 17 juli 2012

Aankondiging tweede kwartaal resultaten 2012

Woensdag 29 augustus 2012

Aankondiging definitieve halfjaarresultaten 2012

Vrijdag 31 augustus 2012

Halfjaarverslag 2012 beschikbaar op website

Dinsdag 23 oktober 2012

Aankondiging derde kwartaal resultaten 2012

Dinsdag 22 januari 2013

Aankondiging vierde kwartaal resultaten 2012

Verklaring door de personen verantwoordelijk voor het financieel verslag en het jaarverslag

De raad van bestuur, vertegenwoordigd door Marc Saverys, de Voorzitter, en het directiecomité, vertegenwoordigd door Paddy Rodgers, Chief Executive Officer, en Hugo De Stoop, Chief Financial Officer, bevestigen, in naam en voor rekening van Euronav, dat, naar hun weten:

- Het in dit jaarverslag vervatte financieel overzicht op datum van 31 december 2011 opgesteld is overeenkomstig de toepasselijke boekhoudstandaarden (IFRS of Belgisch boekhoudrecht) en een getrouw beeld geeft zoals gedefinieerd door die standaarden, van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van Euronav NV;
- Het jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de ontwikkeling van de activiteiten, de resultaten en de positie van Euronav NV evenals een beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap geconfronteerd kan worden.

Geachte aandeelhouder,

2011 was voor de scheepvaart ongetwijfeld het slechtste jaar in de afgelopen twee decennia. Overal ter wereld bleven de werven schepen opleveren die in de drukke tijden van 2008 en 2010 waren besteld, op een markt waar de vraag naar transport wel toenam, maar helaas niet snel genoeg om deze bijkomende tonnage te absorberen. Het resultaat was een erg zwakke markt gedurende het ganse jaar.

De uitdagingen van de markt werden bovendien verergerd door de financiële zwakte van de meeste banken actief in de scheepvaart met een scherpe daling van beschikbaar kapitaal als gevolg. Dit gebrek aan beschikbaar kapitaal had het voordeel dat de oplevering van de schepen in aanbouw vertraagde. Wij hopen dat dit gevolgd zal worden door een beduidende toename van de verschroting van oudere tonnage zodat het aantal schepen vermindert.

Het nieuwe jaar is begonnen met een iets evenwichtiger markt, omdat hoge scheepsbrandstoffen reders ertoe hebben aangezet schepen trager te laten varen en daardoor de capaciteit tijdelijk hebben verlaagd. Daarnaast zien de grote oliemaatschappijen een achteruitgang in de kwaliteit van de uitbating en het onderhoud van bepaalde schepen wat het aanbod aan vervoerscapaciteit voor deze klanten waarop Euronav mikt nog verder verminderde.

De strategie van Euronav, die de nadruk legt op kostenefficiënte activiteiten van hoge kwaliteit die de continuïteit van de dienstverlening verzekeren, is een sterke basis gebleken die de onderneming de blijvende steun heeft opgeleverd van haar cruciale partners: haar klanten en haar kredietverleners. Euronav heeft in 2011 met succes zowel op de tijdsbevrachtingsmarkt als op de offshore markt, bijkomende langetermijnovereenkomsten afgesloten met vaste opbrengsten die haar activiteiten in de volgende jaren zullen ondersteunen. Euronav heeft haar leningen geherfinancierd vóór de vervaldag en heeft met succes haar nieuwbouwprogramma gefinancierd en gerealiseerd zodat de gemiddelde leeftijd alsook de kwaliteit van de vloot in de toekomst verzekerd blijft.

In 2012 zal Euronav voortbouwen op haar successen in de offshore-sector. Met het oog daarop heeft zij haar organisatie geherstructureerd. De offshore activiteiten zullen voortaan vanuit Antwerpen worden opgevolgd terwijl de traditionele tankeractiviteiten worden gecentraliseerd in Piraeus. Dit zal de transparantie en efficiëntie bevorderen met een groot aantal synergieën.

Met de vele projecten die vandaag wereldwijd in een ontwikkelingsfase zitten, kent de offshore-sector een voortdurende stijging aan investeringen in de exploratie en productie van olie en is er in deze sector dus geen tekort aan groepotentieel voor Euronav.

Wij blijven dan ook deelnemen aan openbare aanbestedingen en hebben al een aantal transacties met toegevoegde waarde voor de vennootschap gerapporteerd. Onze belangrijkste troeven zijn een toegewijd, professioneel personeel van ervaren zeelieden en een buitengewoon goed gebouwde en onderhouden vloot, die de vennootschap kan inzetten voor projecten met een lange levensduur, zoals offshore-opslag en terminals.

Onze uitstekende relatie met Samsung Heavy Industries Ltd. heeft ons toegelaten betere voorwaarden te bedingen alsook een schip te annuleren en zo onze cashpositie in een zwakke markt te verbeteren. Wij geloven dat de tankermarkt op middellange termijn zal terugkeren naar de gemiddelde tarieven die we kenden gedurende het vorige decennium.

Hoewel veel afhangt van ontwikkelingen die de vennootschap niet zelf controleert, kunnen wij oprecht trots zijn op de verwezenlijkingen van 2011 en ons voorbereiden op de uitdagingen van 2012. Het jaar is beter begonnen dan verwacht en wij menen dat de reders, mits een sterk leiderschap, een eerlijk evenwicht zullen kunnen vinden tussen verantwoordelijke bevrachters en betrouwbare reders, om veilig zaken te doen in het belang van beide partijen en dus ook van al onze aandeelhouders.

Hoogachtend,
Marc Saverys



Ruwe olie: pijler van de moderne

1859 Kolonel Edwin Drake



1860 Moderne olie pijplijnen

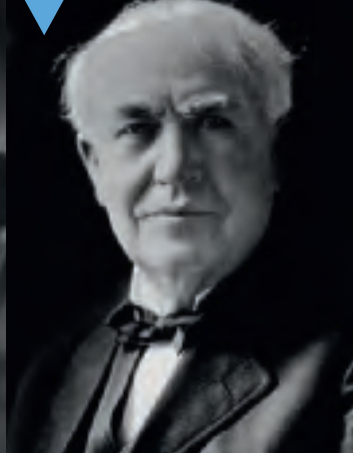


samenleving

1873 Eerste olietanker stoomboot



1882 Thomas Edison



Petroleum of ruwe olie: een natuurlijk voorkomende brandbare vloeistof bestaande uit een complex mengsel van koolwaterstoffen van verschillend moleculair gewicht en andere vloeibare organische samenstellingen die in geologische formatie onder de oppervlakte van de aarde gevonden worden. Ruwe olie wordt meestal ontgonnen door oliebooring.

Het zoeken naar olie en de olie-obsessie van de mens begon bijna 4000 jaar geleden. De eerste oliekuilen en het eerste gebruik van olie werd geregistreerd in Perzië en Babylonië. Rond de 4de eeuw boorden de Chinezen de eerste oliebronnen met een diepte van ongeveer 240 meter.

Het was evenwel niet alvorens Kolonel Edwin Drake in 1859 de oliebron in Titusville, Pennsylvania, succesvol boorde, dat aardolie de wereld zou veranderen. Drake en zijn financiers zochten een bron van kerosine dat voor verlichtingsbrandstof zou worden gebruikt. Voor het grootste deel van de 19de eeuw was benzine slechts een bijproduct voor de productie van kerosine, met weinig commerciële toepassingen. De opmerkelijke transformatie in mobiliteit van personen en goederen begon slechts na het begin van de nieuwe eeuw.

De technologie van het transport van olie evolueerde evenredig met de olie-industrie. Vrachtschepen en binnenschepen werden aanvankelijk gebruikt om de olie afkomstig uit Pennsylvania in 40-V.S.-gallon (150 liter) houten vaten te vervoeren. Op meerdere plaatsen en op verschillende manieren probeerde men olie in massa te transporteren. Moderne oliepijpleidingen bestaan sinds 1860. In 1873 werd, in opdracht van Belgische eigenaars, de eerste stoomboot voor het transport van olie, de "Vaderland", gebouwd door Palmers Shipbuilding and Iron Company. Om veiligheidsredenen werd het gebruik van het schip door de Amerikaanse en Belgische overheid beperkt.

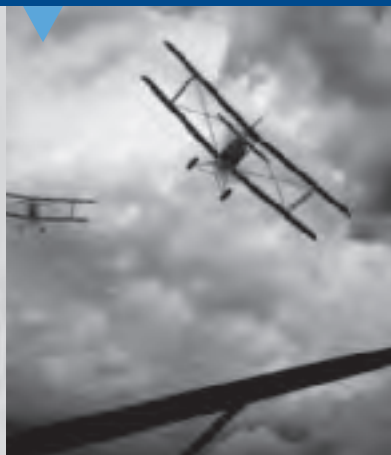
De primaire markt voor olie verdween toen Thomas Edison de gloeilamp uitvond en de elektrische industriële generatie creëerde. In 1882 startte Edison de eerste met kolen gestookte commerciële elektriciteitsproducerende installatie. Pearl Street Station, gelegen in Lower Manhattan, New York, had één elektriciteitsproducerend distributiesysteem, gebouwd door Thomas Edison, dat 110 volt directe stroom verstrekke en 800 elektrische gloeilampen voor 59 klanten produceerde. Na 14 maanden telde Pearl Street Station 508 abonnees en 13.000 elektrische gloeilampen. De olie-industrie verloor haar belangrijkste markt.

Ruwe olie: pijler van de moderne

1885 De uitvinding van de auto



1918 Wereldoorlog I



Met de uitvinding van de auto in 1885 veranderde alles. Aan het begin van de 20ste eeuw waren er ongeveer 8.000 geregistreerde voertuigen, tegen 1920 waren er 23 miljoen. Met de bouw van een netwerk van benzinestations werd de infrastructuur op poten gezet om een ononderbroken levering van brandstof te verzekeren. Zo overleden benzineauto's de markt.

Wereldoorlog I veranderde onherroepelijk de rol van aardolie in de wereld. Toen de oorlog begon, was de militaire planning gebaseerd op het paard als primaire wijze van vervoer. Het veronderstelde één paard voor elke drie militairen, hetgeen een logistiek probleem veroorzaakte aangezien paarden tien keer zo veel voedsel nodig hadden. Toen Groot-Brittannië de oorlog vervoegde, had het slechts een 800-tal gemotoriseerde voertuigen. Tegen het einde van de oorlog had het 100.000 gemotoriseerde voertuigen. De olie begon een belangrijk voordeel te verstrekken dat de kijk van naties op deze natuurlijke rijkdom zou veranderen.

Tijdens de late 19de eeuw, richtten Ludvig en Robert Nobel, broers van Alfred Nobel, Branobel op, één van de grootste oliemaatschappijen ter wereld. De eerste succesvolle tanker, de "Zorastar", werd gebouwd in opdracht van de broers Nobel. Ludvig en Robert Nobel ontwierpen verscheidene tankers, zoals de "Glückauf", die de basis legden voor de moderne olietankers van vandaag en een grote stap voorwaarts betekende voor het design van tankers. Haar eigenschappen omvatten de installatie van cargo afsluiters bedienbaar vanop het dek. Cargo leidingen met volledige segregatie, cofferdams (smalle vrije ruimtes tussen verschillende tanks), voor meer veiligheid, en de capaciteit om een ballasttank met zeewater te vullen bij het afladen.

Olietankers zijn sinds de twee wereldoorlogen beduidend gegroeid in omvang. Waar voorheen de typische tank 162 m lang was met een capaciteit van 16.500 dwt, kan een ultra large crude carrier (ULCC) vandaag 380 m lang zijn met een capaciteit van 440.000 dwt. Verscheidene factoren stimuleerden deze groei: vijandigheden in het Midden-Oosten die het verkeer door het Suezkanaal onderbraken, alsook de nationalisering van de olieraffinaderijen in het Midden-Oosten. De hevige concurrentie onder reders speelde ook een rol. Naast deze overwegingen is er een eenvoudig economisch voordeel: hoe groter een olietanker, hoe goedkoper het de ruwe olie kan vervoeren en de groeiende vraag ernaar kan invullen ook al kunnen de supertankers, gezien hun omvang, vaak de haven niet binnen wanneer zij volledig geladen zijn. Deze schepen kunnen hun lading opslaan bij drijvende platformen of aanhakingspunten voor de kust. Op het einde van de reis pompen zij vaak hun lading over in kleinere tankers bij bepaalde overslagplaatsen offshore. De routes van supertankers zijn over het algemeen lang, om en bij de zeventig dagen per route.

Vele mensen onderschatten de betekenis en de ontelbare voordelen die olie aan onze levenskwaliteit heeft bijgedragen. Olie wordt hoofdzakelijk geassocieerd met de benzine gebruikt om auto's en vliegtuigen van brandstof te voorzien. Nochtans levert olie een bijdrage aan onze wereld die veel verder gaat dan onze persoonlijke vervoerskeuze en veel van de dagelijkse gebruiksprodukten worden vervaardigd uit of zijn voor hun productie afhankelijk van olie.

Fruit en groenten in de supermarkten zijn in grote mate afhankelijk van olie: van de stookolie gebruikt om te oogsten en later deze

samenleving



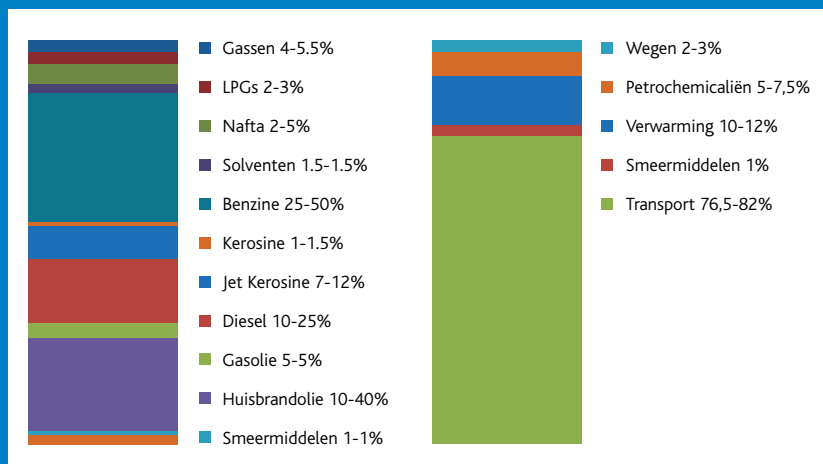
goederen te vervoeren over de hele wereld, tot de petrochemische grondstoffen die gebruikt worden om de pesticiden en de herbiciden te vervaardigen die hogere opbrengsten handhaven. Zelfs meststoffen zijn afhankelijk van grote hoeveelheden koolwaterstof voor hun productie.

Ruwe olie wordt aangewend voor verwarming en kan worden gebruikt om elektriciteit te produceren. Alle plastic wordt vervaardigd uit aardolie en wordt vrijwel overal gebruikt: in auto's, huizen, computers, speelgoed, enz. Asphalt voor wegenaanleg is een aardolieproduct net als het synthetische product in banden. Vele gewone medische en farmaceutische producten hebben ook olie als basisbestanddeel. Aspirine, dat oorspronkelijk van de schors van de wilg werd verwerkt, is nu één van de talrijke oliederivaten.

Aardolie dekt momenteel ongeveer 40% van de wereldwijde energiebehoefte. Aardgas en steenkool dragen elk voor ongeveer 25% bij. Alle andere vormen van energie tezamen zijn goed voor ongeveer 10%.

Ruwe olie heeft enorm bijgedragen tot de levenskwaliteit en de dynamische welvaart van onze moderne beschaving. Het is slechts wanneer deze voorraden worden beperkt of bedreigd dat men beseft hoe belangrijk deze zijn.

Bron: "Petroleum History" www.enviroliteracy.org



Dit beeld toont de output van één enkel vat ruwe olie. Op de linkerzijde wordt het vat opgesplitst in geraffineerde producten. Op het beeld aan de rechterzijde wordt het vat opgesplitst in eindgebruik.

Visie en missie





Visie

Wereldwijd erkend blijven als toonaangevend in het vervoer en opslag van ruwe olie. We zijn en blijven toegewijd aan veiligheid, kwaliteit, gezondheid en milieu. Euronav streeft uitmuntendheid na via innovatie, know-how en voortdurende verbetering.

Missie

Voor onze maatschappij

Transporteren van een essentiële energiebron op een economische, sociale en milieubewuste manier, vandaag en in de toekomst.

Voor onze klanten

Werken op een manier die bijdraagt aan het succes van het bedrijf door steeds hogere eisen te stellen aan kwaliteit en betrouwbaarheid.

Voor onze aandeelhouders

Creëren van aanzienlijke en voortdurende waarde door op strategische wijze financiële en investeringsbeslissingen te plannen en tegelijkertijd diensten te leveren in lijn met de hoogste professionele normen.

Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en helpen bij het behalen van hun carrière doelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

Bedrijfsprofiel



*Cap Guillaume (2006 - 158.889 dwt)
gedurende de proefvaart in Koje Island, Zuid-Korea*



Euronav is een marktleider in het transport en de opslag van ruwe olie en olieproducten. Euronav bezit en beheert een vloot van schepen die hoofdzakelijk onder Europese vlag varen. De vennootschap werd in België opgericht met maatschappelijke zetel in Antwerpen. Wereldwijd telt Euronav meer dan 1.600 werknemers, zowel aan wal als op zee, en heeft zij kantoren verspreid over Europa en Azië. Het aandeel Euronav noteert op NYSE Euronext Brussel onder het symbool EURN.

De veilige en betrouwbare uitbating van onze vloot is nog nooit zo belangrijk geweest als vandaag en is prioriteit nummer één voor de vennootschap. Euronav streeft er naar een efficiënte organisatie te zijn die haar klanten de hoogste kwaliteit en best mogelijke service aanbiedt.

Euronav's langetermijnstrategie is erop gericht haar doelstelling van duurzame rendabele groei te verwezenlijken door het beheer van een evenwichtige portfolio en het uitbaten van haar vloot op zowel de spot- als de termijnbevrachtigingsmarkt voor tankers. Schepen worden eveneens op langere termijn verhuurd voor FSO doeleinden. Zodoende telt de vennootschap een gezonde mix van vaste en vlottende inkomsten.

Duurzaamheid is één van de kernwaarden van Euronav. Op lange termijn draagt het bij tot de gezondheid en het succes van onze mensen, onze activiteiten en onze werkomgeving. Het betekent een engagement op het vlak van veiligheid en milieu, evenals een innovatieve benadering van het gebruik van technologie en projectontwikkeling.

Met Europese officieren aan boord van moderne schepen mikt Euronav op het topsegment van de markt. De vaardigheden van haar rechtstreeks tewerkgestelde officieren op zee en kapiteins en ingenieurs aan wal creëren een concurrentievoordeel op het gebied van onderhoud en operationele activiteiten.

Overzicht 2011

Verslag van de Raad van Bestuur

MARKTOVERZICHT

Vraag naar olie, productie en brandstofkosten

De economische groei in de OESO-landen bleef precair, voornamelijk in Europa. Ondanks vernieuwde beleids- en stimuleringsmaatregelen van de overheden, bleef de werkloosheid hoog, de immobiliënmarkt onzeker en bleven sommige financiële instellingen zwak presteren. Gedurende 2011 kenden de OESO-landen een steeds algemener wordende zwakte met onvermijdelijke implicaties voor de ontwikkelingslanden en voor de wereldeconomie als gevolg. Logischerwijze vertraagde de industriële activiteit op mondiaal niveau. Vele OESO-landen worstelden met een toenemende staatsschuld en een hoge werkloosheidsgraad. In de loop van 2011 kromp de economische wereldgroei tot 3.7%. De groei in niet OESO-landen zoals China en Sub-Saharisch Afrika was evenwel beduidend groter met hoge consumptie, hoofdzakelijk ondersteund door het inbrengen van overheidsgeld om de economie op te drijven.

De vertraagde groei van de wereldeconomie, in het bijzonder in de V.S. en andere OESO-landen, heeft geleid tot een neerwaartse herziening van de vraag naar ruwe olie. De groei van de wereldvraag naar ruwe olie verlaagde met 0,15 miljoen vaten per dag tot 1,2 miljoen vaten per dag. Er wordt verwacht dat de vraag naar ruwe olie afkomstig uit de OESO-landen verder zal krimpen na een tijdelijk herstel vorig jaar. De daling van de Chinese vraag naar olie bevestigt een verzwakking van de wereldwijde industriële activiteiten.

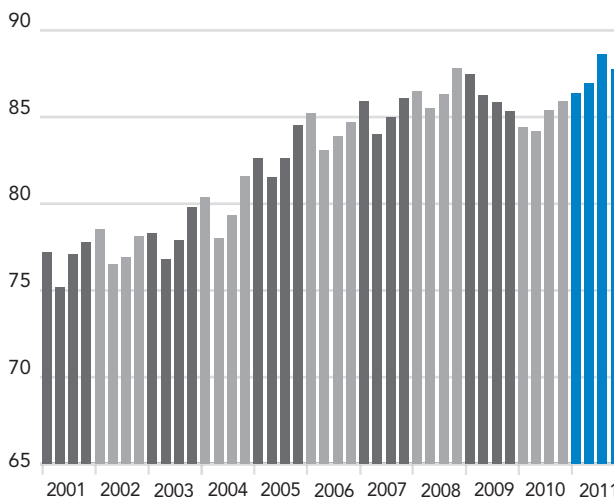
In de loop van 2011 bleven de olieprijsen hoog niettegenstaande de trage economische groei. De prijs van scheepsbrandstof volgde dezelfde trend maar kende een extreme volatiliteit met tarieven binnen een vork van 650 tot 700 USD per ton. Dit jaar werd gekenmerkt door hoge brandstofkosten in combinatie met lage bevrachtingstarieven. Dit heeft reders ertoe geleid om hun schepen trager te laten varen teneinde de brandstofkosten te beperken en inkomsten te verhogen.

Tankermarkt

Terwijl de ontwikkelingen op de tankermarkt in het eerste kwartaal grotendeels bepaald werden door politieke gebeurtenissen (Lybië), natuurrampen (Japanse aardbeving) en weersomstandigheden was de zwakheid die de markt gedurende de rest van 2011 kenmerkte veel meer gedreven door marktprincipes. Grote importeurs van ruwe olie zoals de Verenigde Staten en Japan kenden in 2011 een dalende invoer en het groeitempo van de wereldvloot lag dubbel zo hoog als die van de vraag naar tankers.



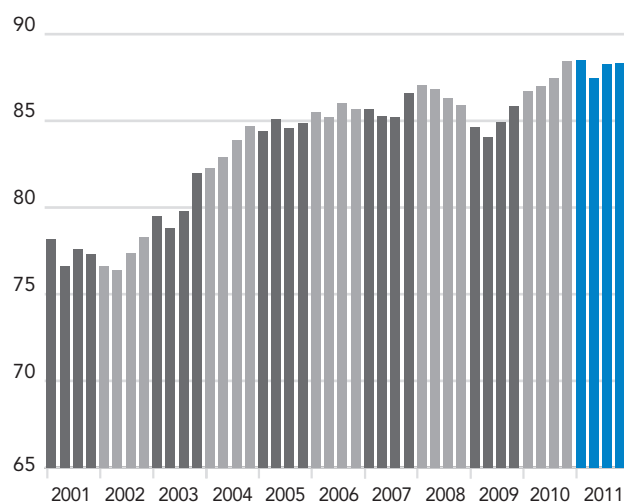
Evolutie olievraag wereldwijd ■ 2009 ■ 2010 ■ 2011
in miljoen bpd (bron - IEA)





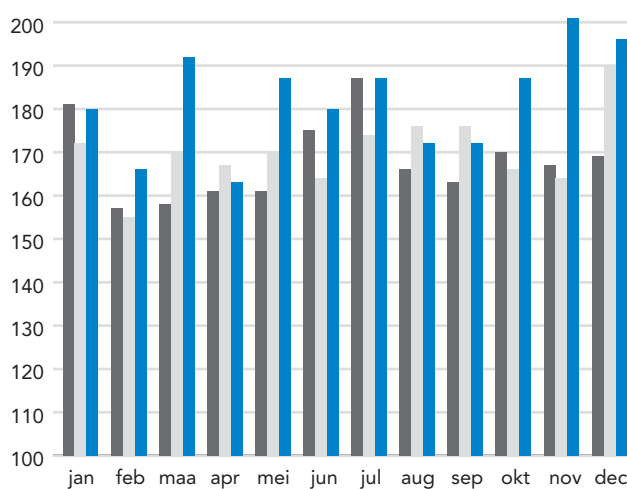
Evolutie productie wereldwijd van ruwe olie

■ 2009 ■ 2010 ■ 2011 in miljoen bpd (bron - IEA)



Evolutie van cargo's wereldwijd

■ 2009 ■ 2010 ■ 2011 Cargo's per maand (bron - TIVLCC Database)



De scheepsbrandstoffen bleven eveneens in een ijtempo stijgen met als gevolg dat de marges van de reders aanzienlijk krompen. Dit resulteerde in de laagste vrachttarieven sinds vele jaren zowel voor VLCC's als voor Suezmax-schepen.

Ondertussen kwamen de activawaarden eveneens onder druk te staan door het onevenwicht tussen vraag en aanbod. Dit had een daling van 36% in de waarde van 5 jaar oude VLCC-schepen tot gevolg waardoor deze tegen eind 2011 ongeveer 55 miljoen USD bedroeg. De activawaarde voor 5 jaar oude Suezmax-schepen verloor 16% om eind 2011 neer te komen op ongeveer 47 miljoen USD.

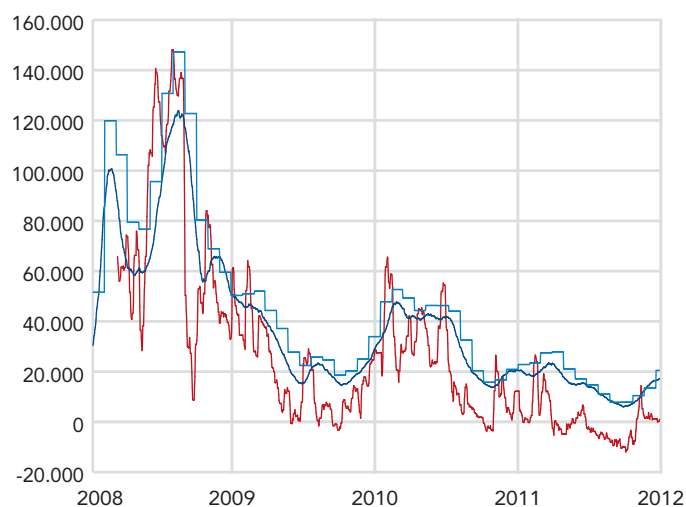
De zwakkere import in de Verenigde Staten en China heeft geleid tot een bescheiden groei in de vraag naar tonmijnen. De stijging van de import die velen hadden verwacht na de verwoestende aardbeving in Japan heeft zich niet gematerialiseerd en Japan verminderde haar import met 500,000 vaten per dag met een negatieve impact op de VLCC-tarieven als gevolg.

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven of TCE behaald door de VLCC-vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de Tankers International (TI)-pool, bedroegen ongeveer 18.100 USD per dag in 2011 (2010: 36.100 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de Suezmax-vloot van Euronav bedroegen ongeveer 27.100 USD per dag voor 2011 (2010: 30.600 USD per dag).

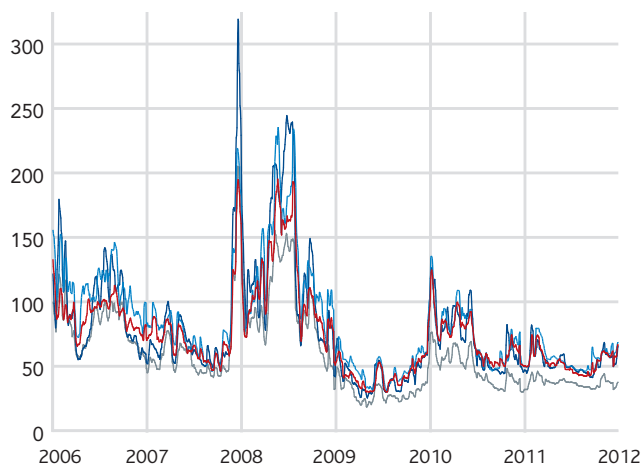
Inkomsten VLCC wereldvloot TCE (in duizenden USD)

■ Platts/BITR ■ TI VLCC Database ■ TI Actual



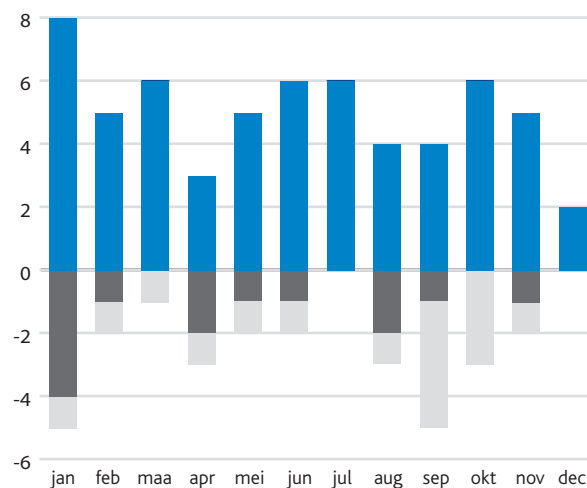
BITR Tarieven (WS)

VLCC vrachtroutes ■ TD1 ■ TD3 ■ TD4 ■ TD15



VLCC vloot 2011

■ Nieuwe leveringen ■ FPSO/FSO ■ VLOC





De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven behaald door de Suezmax-vloot, rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt, bedroegen circa 15.400 USD per dag in 2011 (2010: 18.000 USD).

De zwakke vrachttarieven in combinatie met relatief hoge nieuwbouwprijzen, verminderde de beschikbaarheid van scheepsfinanciering en zadelden vele reders met zwakke balansen op. Dit leidde tot een quasi volledige stopzetting van nieuwe bestellingen in 2011.

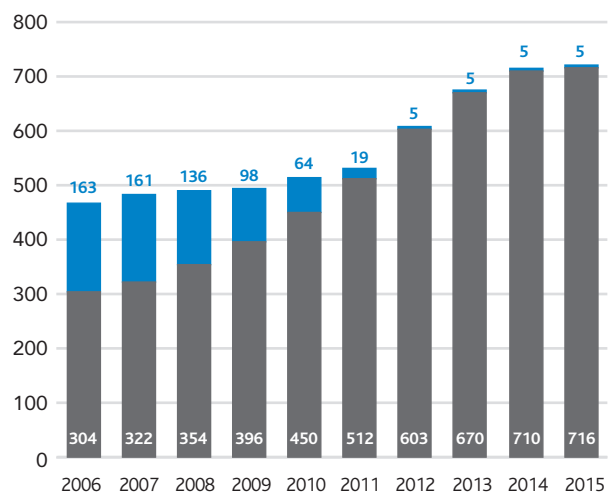
Het huidig orderboek (indien volledig opgeleverd) zal in 2012 en 2013

resulteren in een uitbreiding van de wereldvloot met 130 VLCC's en 100 Suezmax-schepen. Dit vertegenwoordigt een stijging voor beide segmenten met 23%. Om de groei van de vloot te absorberen, zou de vraag naar ruwe olie op twee jaar tussen de 4,5 en 5,8 miljoen vaten per dag moeten stijgen. Terwijl de groei van de wereldvraag naar olie, in het bijzonder in de regio Azië-Stille Zuidzee, naar verwachting zal versnellen geteeld op de continue groei van de opkomende markten, zal deze groei gestimuleerd moeten worden door een dalende olieprijs teneinde de tankemarkt terug in evenwicht te brengen.



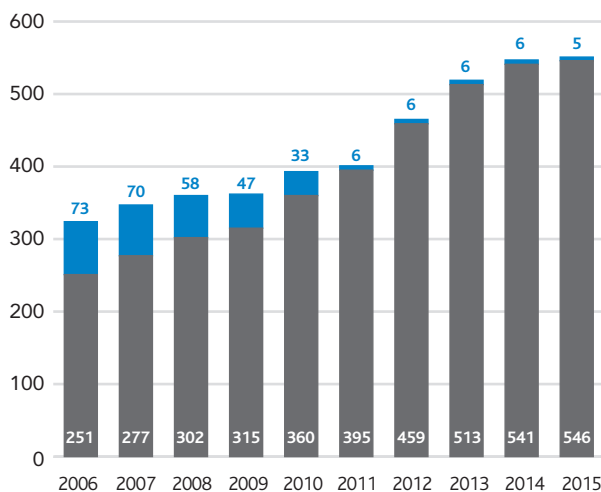
Evolutie van de VLCC wereldvloot (begin van het jaar)

■ Enkelwandige schepen ■ Dubbelwandige schepen



Evolutie van de Suezmax wereldvloot (begin van het jaar)

■ Enkelwandige schepen ■ Dubbelwandige schepen



Drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen (FSO/FPSO) markt

FSO's bieden de mogelijkheid om olie van olievelden op zee op te slaan en over te laden en worden gebruikt in combinatie met vaste platforms of drijvende productieplatforms. FSO's worden ook gebruikt als opslag- en overladersfaciliteiten op zee voor olie van productievelden op land en als opslag- of leveringsterminals.

Eind 2011 waren er wereldwijd 257 drijvende productieplatformen in gebruik, 98 productieplatformen en 5 FSO's zijn in bestelling. 210 drijvende platformprojecten die mogelijk een FPSO of een FSO nodig zullen hebben zijn thans in aanbestedings-, onderzoeks- of planningsfase. Brazilië is de meest actieve regio voor toekomstige projecten met 48 mogelijke drijvende projecten in de planningscyclus. Zoals blijkt uit onderstaande grafiek, komt Zuid-Oost Azië met 42 projecten op de tweede plaats gevolgd door West-Afrika met 39 projecten.

Van de 210 geplande projecten zijn er 54 in aanbestedings- of definitieve ontwerpfasen. De belangrijkste uitvoeringscontracten zullen hoogstwaarschijnlijk in de periode 2012 tot medio 2013 worden toegekend. De overige 156 drijvende platformprojecten zijn in een vroege plannings- of studiefase. Belangrijke uitvoeringscontracten voor deze projecten zullen wellicht toegekend worden tussen 2014 en 2018.

De Euronav-vloot

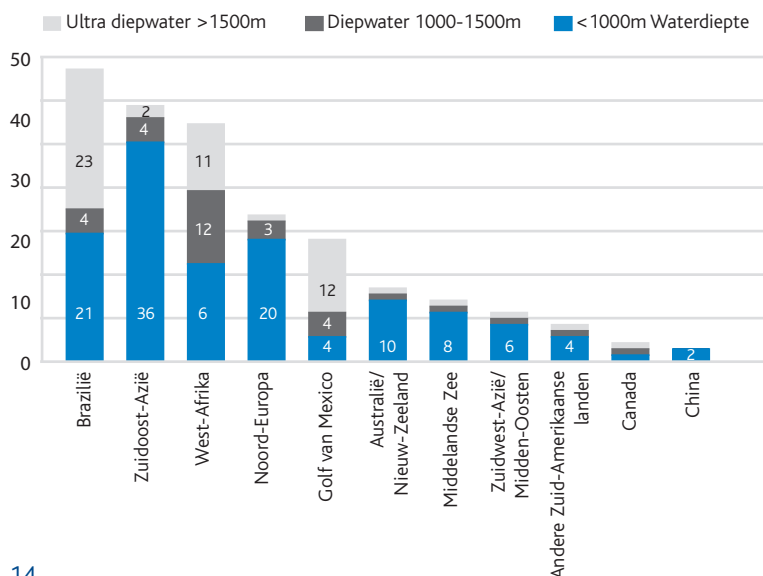
Euronav heeft vandaag 38 schepen in eigendom: 1 V-Plus schip, 2 FSO-schepen (in 50/50 joint venture), 12 VLCC's (waarvan 2 in joint venture), 22 Suezmax-schepen (waarvan 4 in joint venture) en 1 nieuwbouw Suezmax in bestelling.

De VLCC-vloot van Euronav wordt grotendeels uitgebaat op de spotmarkt binnen de Tankers International (TI) pool. De TI pool beheert één van de grootste moderne en uitsluitend dubbelwandige VLCC-vloten ter wereld en bestaat uit 43 schepen. De gemiddelde leeftijd van de VLCC-vloot van Euronav bedraagt iets meer dan 8 jaar.

Het grootste deel van de Suezmax-vloot van Euronav, die in januari 2011 werd uitgebreid met de levering van de Suezmax *Devon* (2011 – 157.642 dwt), wordt onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. De rest van de Suezmax-schepen worden rechtstreeks door Euronav op de spotmarkt verhandeld. De meest recente aanwinst is de *Maria* (2012 – 157.523 dwt) en de *Capt. Michael* (2012 – 157.523 dwt) die beide in januari 2012 werden opgeleverd. De gemiddelde leeftijd van de Suezmax-vloot bedraagt iets meer dan 6 jaar.

Beide FSO's van Euronav worden onder lange en middellange termijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd.

210 projecten betreffende drijvende productieplatformen of opslagsystemen in planningsfase of in studiefase (sedert november 2011)





Bij de opstelling van dit verslag is het tonnageprofiel van Euronav, met inbegrip van de schepen in bestelling en de schepen opgenomen onder bevrachtingsovereenkomsten, verdeeld als volgt:

VLCC en V-Plus in eigendom	3.844.745 dwt
VLCC via bevrachtingsovereenkomsten	762.105 dwt
FSO in eigendom	441.774 dwt
Suezmax-schepen in eigendom	3.107.244 dwt
Suezmax in bestelling	159.000 dwt
Suezmax-schepen commercieel beheerd door Euronav	632.000 dwt
Totaal tonnage in eigendom en onder beheer	8.946.868 dwt

Euronav heeft scheepsmanagementexpertise van wereldklasse in huis waardoor haar vloot zich in het topsegment van de markt voor tankerproducten en -diensten bevindt. De voordelen van intern scheepsmanagement situeren zich op het vlak van onderhoud, verhoogde klantenservice en risicobeheer. Meer dan ooit willen bevrachters immers alleen handelen met rederijen die superieure kwaliteit leveren en dit zowel voor langetermijnbevrachtingsovereenkomsten als voor individuele reizen op de spotmarkt.

Het eerste kwartaal

De vennootschap realiseerde een netto resultaat van 19,2 miljoen USD (eerste kwartaal 2010: 22,3 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 maart 2011, hetzij 0,38 USD per aandeel (eerste kwartaal 2010: 0,45 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 72,7 miljoen USD (eerste kwartaal 2010: 84,2 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven of "TCE" (time charter equivalent) behaald door de vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de TI pool, bedroegen ongeveer 24.300 USD per dag (eerste kwartaal 2010: 49.000 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav, inclusief winstdeelname (indien van toepassing), bedroegen 30.200 USD per dag (eerste kwartaal 2010: 21.500 USD per dag), inclusief winstdeelnames (indien van toepassing). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroegen in het eerste kwartaal 12.600 USD (eerste kwartaal 2010: 28.600 USD).

Januari

Euronav

Op 5 januari 2011 werd de nieuwbouw Suezmax *Devon* (2011 – 157.642 dwt), de tweede van vier Suezmax tankers in eigendom van de 50%-50% joint venture met JM Maritime, geleverd. Zij werd onmiddellijk op de spotmarkt verhandeld.

Op de markt

Sahba (2009 – VLCC) werd door Conoco Philips voor een periode van 30 tot 90 dagen gehuurd aan 32.500 USD per dag.

Minerva Marina (2009 – Suezmax) werd door Koch voor een periode van 60 dagen gehuurd aan 25.000 USD per dag.

Astro Phoenix (2004 – Suezmax) werd door Overseas Shipping Group gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 24.000 USD per dag.

Februari

Euronav

In de loop van februari vonden geen bijzondere transacties plaats.

Maart

Euronav

Op 3 maart 2011, leverde de vennootschap de *Pacific Lagoon* (1999 – 305.938 dwt) aan haar nieuwe eigenaar. De meerwaarde op deze verkoop van 22,1 miljoen USD werd in het eerste kwartaal van 2011 geboekt.

Op de markt

Bunga Kasturi Lia (2007 – VLCC) werd door Koch voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 27.000 USD per dag.

Blue Topaz (2010 – VLCC) werd door Koch voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 28.000 USD per dag met optie tot verlenging voor 6 maanden.

Australis (2003 – VLCC) werd door Shell voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 25.000 USD per dag.

Naviga (1998 – Suezmax) werd door Trafigura voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 20.500 USD per dag.

Wilana (1997 – Suezmax) werd door Petroleos de Venezuela voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 27.000 USD per dag.

Profit (2009 – Suezmax) werd door Shell voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 18.750 USD per dag.

Blue (2010 – Suezmax) werd door Shell voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 17.750 USD per dag.

NS Bungas (2009 – Suezmax) werd door Petroleos de Venezuela voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 25.400 USD per dag.

Het tweede kwartaal

De vennootschap had een netto verlies van -5 miljoen USD (eerste halfjaar 2010: 49,7 miljoen USD) voor de 6 maanden eindigend op 30 juni 2011, hetzij -0,1 USD per aandeel (eerste halfjaar 2010: 0,99 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 104,2 miljoen USD (eerste halfjaar 2010: 175,5 miljoen USD). De gemiddelde TCE

behaald door de vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de TI pool, bedroeg ongeveer 22.000 USD per dag (tweede kwartaal 2010: 45.000 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 29.400 USD per dag (tweede kwartaal 2010: 31.000 USD per dag), inclusief winstdeelnames (indien van toepassing). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg in het eerste semester 12.200 USD (tweede kwartaal 2010: 26.400 USD).

April

Euronav

De langetermijnbevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Fraternity* (2009 – 157.714 dwt) werd verlengd voor 14 maanden vanaf 7 april 2011 in onmiddellijke voortzetting van de bestaande overeenkomst.

Op de markt

Desh Ujaala (2005 – VLCC) werd door Indian Oil Corporation gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 27.750 USD per dag.

New Venture (1992 – VLCC) werd door Chinese Petroleum Corporation gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 27.750 USD per dag.

Maersk *Peregrino*, de grootste FPSO investering in de geschiedenis van de A.P. Moller-Maersk Groep, produceerde zijn eerste olie in april 2011 wat meteen de start was van een 15 jaar durend contract tussen Maersk en Statoil. De in Singapore gebouwde FPSO waarvan de kostprijs meer dan één miljard dollar bedraagt, produceert tot 100.000 vaten olie per dag bij het Campos Basin, gelegen op 85 kilometers voor de oostkust van Brazilië.

Jurong voltooide de conversie van de FPSO *PSVM* (voormalige Euronav VLCC *Bourgogne*) voor gebruik op de Plutão, Saturno, Vênus en Marte (PSVM) ontwikkeling in Blok 31 voor de kust van Angola, het eerste ultra-diepwater project in West-Afrika. De FPSO heeft een productiecapaciteit van 157.000 vaten per dag en werd geleverd aan de aannemer Modec voor de eigenaars BP Exploration (Angola) Limited.

Mei

Euronav

De langtermijnbevrachtingsovereenkomst van de *Cap Philippe* (2006 – 158.920 dwt) werd verlengd met maximaal 40 maanden vanaf het derde kwartaal van 2011.

Op de markt

Solana (2010 – VLCC) werd door Koch gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 28.750 USD per dag.

Universal Queen (2005 – VLCC) werd door STX Pan Ocean gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 22.250 USD per dag.

Venture Spirit (2003 – VLCC) werd door Double Hull Tankers gehuurd voor een periode van 12 plus 6 maanden aan 27.000 USD met een aankoopoptie van 64,5 miljoen USD.

Zhoushan X2 (2012, 2013 – VLCC) werd door Grand China Logistics gehuurd voor een periode van 4 jaar aan 39.000 USD per dag.

Spyros K (2011 – Suezmax) werd door Hyundai Merchant Marine gehuurd voor een periode van 10 jaar aan 23.000 USD per dag.

Dimitis P (2011 – Suezmax) werd door Hyundai Merchant Marine gehuurd voor een periode van 10 jaar aan 23.000 USD per dag.

Modec Inc., Mitsui & Co. Ltd. en Mitsubishi Corporation sloten een akkoord om te investeren in het bouwen en bevrachten van een FPSO voor Guara B.V., een Nederlands bedrijf dat toebehoort aan leden van het BM-S-9 consortium. De FPSO zal voor de kust van Brazilië geleverd worden en zal aangewend worden ter ontwikkeling van de gigantische sub-zout gebieden van het Santos Basin.

Juni

Euronav

Euronav sloot een niet-achtergestelde lening met een syndicaat van 14 banken voor een bedrag van 750 miljoen USD. De lening is opneembaar vanaf 15 maart 2012 en heeft naast werkkapitaal als voornaamste doel de herfinanciering van de 1,6 miljard USD kredietovereenkomst van 13 april 2005.

De vennootschap is overeengekomen met Samsung Heavy Industries, Zuid-Korea, om de levering uit te stellen van twee nieuwbouw Suezmax-schepen: rompnummer 1860 (2012 – 157.523 dwt) die de naam *Maria* zal dragen en rompnummer 1893 (2012 – 157.523 dwt) die de naam *Capt. Michael* zal dragen. Deze schepen zijn de laatste twee schepen uit een reeks van vier nieuwbouw Suezmax-schepen en beiden in eigendom van de 50%-50% joint venture met JM Maritime. Tevens werd de levering van de nieuwbouw VLCC, in volle eigendom, met rompnummer 1894 uitgesteld tot 2012.

Op de markt

Hanjin Ras Tanura (2011 – VLCC) werd door Koch gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 27.750 USD per dag.

Ruby (1994 – Suezmax) werd door Clearlake gehuurd voor een periode van 120 dagen aan 16.500 USD per dag.



Het derde kwartaal

De vennootschap had een netto resultaat van -40,5 miljoen USD (derde kwartaal 2010: -11,9 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 maart 2011, hetzij -0,81 USD per aandeel (derde kwartaal 2010: 0,24 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 17,6 miljoen USD (derde kwartaal 2010: 50,7 miljoen USD). De TCE behaald door de vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de TI pool, bedroeg ongeveer 11.500 USD per dag (derde kwartaal 2010: 30.900 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 26.000 USD per dag (derde kwartaal 2010: 28.000 USD per dag), inclusief winstdeelnames (indien van toepassing). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg in het derde kwartaal gemiddeld circa 15.100 USD (derde kwartaal 2010: 12.000 USD).

Juli

Op de markt

Genmar Poseidon (2002 – VLCC) werd door Heidmar gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 15.000 USD per dag.

Genmar Atlas (2007 – VLCC) werd door Heidmar gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 15.000 USD per dag.

Gulf navigation TBN X2 (2013 – VLCC) werd door Grand China gehuurd voor een periode van 120 dagen aan 37.000 USD per dag.

Ariadni (2009 – Suezmax) werd door BP gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 16.750 USD per dag.

Evriddiki (2007 – Suezmax) werd door BP gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 16.700 USD per dag.

De *Glas Dowl* FPSO, geconverteerd door Bluewater op de Sembawang scheepswerf, bereikte het Kitan olieveld voor de kust van Australië. De FPSO, met een olieproductiecapaciteit van 60.000 vaten per dag, zal aangewend worden door Ente Nazionale Idrocarburi (ENI) Joint Petroleum Development Area (JPDA), op een waterdiepte van 344 meter.

Augustus

Euronav

Op 22 augustus 2011 leverde de vennootschap de VLCC *Watban* (1996 – 300.361 dwt) terug aan haar eigenaar na afloop van de bevrachtingsovereenkomst.

Op de markt

Irene SL (2004 – VLCC) werd door Chevron gehuurd voor een periode van maximum 4 maanden aan 18.000 USD per dag.

De *Armada TGT 1*, een FPSO van Bumi Armada werd tijdig opgeleverd door Keppel en produceerde zijn eerste olie op 22 augustus 2011. De FPSO, met een productiecapaciteit van 55.000 vaten per dag, wordt uitgebaat in Blok 16-1 van het Te Giac Trang olieveld voor de kust van Vietnam in opdracht van Hoang Long Joint Operating Company.

Total SA startte met de productie van de gigantische diepwater FPSO *Pazflor* op het gelijknamig olieveld ongeveer 150 km voor de kust van Luanda, Angola. De FPSO wordt in positie gehouden door 16 ankerkettingen en kan tot 1,9 miljoen vaten opslaan.

September

Euronav

De langetermijnbevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Cap Jean* (1998 – 146.643 dwt) werd verlengd voor 36 maanden in onmiddellijke voortzetting van de bestaande overeenkomst.

De vennootschap verhuurde de Suezmax-schepen *Cap Pierre* (2004 – 159.083 dwt) en *Cap Lara* (2007 – 158.825 dwt) onder een langetermijnbevrachtingsovereenkomst voor een periode van 17 tot 20 maanden.

Op de markt

Eagle Virginia (2002 – VLCC) werd door UNIPEC gehuurd voor een periode van 30 tot 90 dagen aan 10.750 USD per dag.

Smiti (2005 – VLCC) werd door Indian Oil Corporation gehuurd voor een periode van 1 jaar aan 21.000 USD per dag.

Front Kathrine (2009 – VLCC) werd door Clearlake gehuurd voor een periode van 4 maanden aan 22.500 USD per dag.

Silia T (2002 – Suezmax) werd door Petrobras gehuurd voor een periode van 36 maanden aan 21.000 USD per dag.

Alaska (2006 – Suezmax) werd door Petrobras gehuurd voor een periode van 36 maanden aan 21.000 USD per dag.

Archangel (2006 – Suezmax) werd door Petrobras gehuurd voor een periode van 36 maanden aan 21.000 USD per dag.

Nataly (1993 – Suezmax) werd door Norvic gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 16.000 USD per dag.

Woodside Petroleum startte met de olieproductie op de FPSO *Okha* op het noordwestelijke ontwikkelingsproject Shelf voor de kust van West-Australië. De *Okha* zal naar verwachting 30.000 vaten per dag produceren.

Modec kondigde aan dat Petrobras, via haar dochterbedrijf Tupi B.V., in opdracht van het consortium BM-S-11, een intentieverklaring tekende voor het leveren van respectievelijk bevrachtingsactiviteiten en uit-

bating van een FPSO voor het BM-S-11 blok (Cernambi Zuid) in het gigantisch sub-zout gebied van het Santos Basin.

Het vierde kwartaal

De vennootschap realiseerde een netto verlies van -50,6 miljoen USD (vierde kwartaal 2010: -17,6 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 december 2011, hetzij -1,01 USD per aandeel (vierde kwartaal 2010: -0,35 USD per aandeel). EBITDA bedroeg 5,9 miljoen USD (vierde kwartaal 2010: 34,5 miljoen USD). Voor het volledige jaar 2011 bedraagt het netto resultaat vóór uitgestelde belastingen -96,4 miljoen USD (2010: 19,8 miljoen USD), hetzij -1,92 USD per aandeel (2010: 0,39 USD per aandeel). De VLCC-schepen van Euronav die via de TI pool worden uitgebaat, behaalden in het vierde kwartaal een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 14.200 USD per dag (vierde kwartaal 2010: 17.800 USD per dag). De tarieven van de Suezmax-vloot van Euronav, verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, bedroegen voor het vierde kwartaal van 2011 25.500 USD per dag (vierde kwartaal 2010: 28.600 USD per dag), inclusief winstdeelname (indien van toepassing). De TCE van de Suezmax-vloot verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 15.750 USD voor het vierde kwartaal (vierde kwartaal 2010: 7.000 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven voor het volledige jaar bedragen:

In USD	2011	2010
VLCC	18.100 per dag	36.100 per dag
Suezmax onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	27.100 per dag	30.600 per dag
Suezmax spot	15.400 per dag	18.000 per dag

Oktober

Op de markt

Bunga Kasturi Dua (2005 – VLCC) werd door Ecopetrol gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 20.000 USD per dag.

Op 31 oktober 2011 werden de commerciële biedingen geopend voor een FSO aanbesteding uitgebracht door Pemex, de Mexicaanse nationale oliemaatschappij. Op 30 november 2011 meldde Pemex evenwel aan de deelnemers dat om economische redenen besloten werd de aanbesteding in te trekken.

De FPSO *Lewek Emas*, met een productiecapaciteit van 50.000 olie-vaten per dag, heeft met succes de eerste olie geproduceerd op het olieveld Chim Sao in Vietnam.

November

Euronav

Euronav heeft een aankooptie toegekend op de VLCC's *Antarctica* (2009 – 315.981 dwt) en *Olympia* (2008 – 315.981 dwt) met levering voorzien ten laatste in de eerste helft van 2015. Deze optie werd toegekend tegen een niet-terugbetaalbare vergoeding die, indien de optie gelicht wordt, in mindering zal worden gebracht van de aankoopprijs. Afhankelijk van wanneer de optie wordt uitgeoefend, ligt de overeengekomen aankoopprijs net onder of boven de boekwaarde.

Op de markt

Atlantas (2005 – VLCC) werd door BP gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 12.500 USD inclusief winstdeelname indien van toepassing. *Tosa* (2008 – VLCC) werd door Shell gehuurd voor een periode van 12 maanden aan 12.000 USD per dag inclusief winstdeelname indien van toepassing.

De FPSO *Aseng* startte de eerste olieproductie op het Aseng olieveld, voor de kust van Equatoriaal Guinea. De FPSO werd door SBM geleverd aan Noble Energy EG Ltd. De FPSO heeft een productiecapaciteit van 80.000 vaten per dag en kan ongeveer 1,7 miljoen vaten olie opslaan.

De FPSO *OSX-1*, de eerste FPSO in de OSX-vloot, bereikte Rio de Janeiro, Brazilië. Het is bestemd voor de Waimea accumulatie, gelegen in het Campos Basin. De eerste olie zal in januari 2012 worden geproduceerd voor OGX.

December

Euronav

In december 2011 bereikte Euronav een akkoord voor de herstructurering van haar orderboek. Onder dit akkoord worden de twee Suezmax-schepen in eigendom van de joint-venture tussen Euronav en JM Maritime alsook één VLCC in volle eigendom (die *Alsace* zal gedoopt worden) opgeleverd in het eerste kwartaal van 2012. De oplevering van een andere Suezmax is nu voorzien voor het eerste kwartaal van 2013 en het grootste deel van de aankoopprijs zal betaalbaar zijn bij de oplevering van het schip en niet meer in schijven over de loop van 2012 zoals oorspronkelijk overeengekomen. Tot slot werd de bestelling van de laatste Suezmax geannuleerd mits beëindigingsvergoeding gelijk aan de reeds betaalde voorschotten ten bedrage van 25,5 miljoen USD. Daarnaast haalde Euronav ook financiering op voor alle schepen die in het eerste kwartaal van 2012 worden opgeleverd.

Bijgevolg werden de investeringsuitgaven van Euronav voor 2012 verminderd tot 146 miljoen USD waarvan ongeveer 130 miljoen USD gefinancierd of uitgesteld is. In 2013 bedragen de investeringsuitgaven



55,3 miljoen USD voor de levering van de laatste Suezmax waarvan 40 miljoen USD financierbaar zou moeten zijn.

Op de markt

Nautic (1998 – Suezmax) werd door Trafigura gehuurd voor een periode van 6 maanden aan 13.000 USD per dag.

De *Opti-Ex*, in juli geleverd door Exmar aan LLOG Exploration Company, startte met succes de productie op het Who Dat olieveld in de Golf van Mexico en zal naar verwachting 20.000 vaten per dag produceren.

Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2011

Op 9 januari 2012, werd de nieuwbouw Suezmax *Maria* (2012 – 157,523 dwt) aan de vennootschap opgeleverd. Het schip is in eigendom van een 50%-50% joint venture met JM Maritime.

Op 31 januari 2012, werd de nieuwbouw Suezmax *Capt. Michael* (2012 – 157,523 dwt) aan de vennootschap opgeleverd. Het schip is in eigendom van een 50%-50% joint venture met JM Maritime.

Op 6 februari 2012 kreeg Euronav een optievergoeding voor de verkoop van de VLCC's *Antarctica* (2009 – 315.981 dwt) en *Olympia* (2008 – 315.981 dwt) met levering voorzien ten laatste in de eerste helft van 2015. De optievergoeding is niet-terugbetaalbaar maar zal in mindering worden gebracht van de aankoopprijs. Afhankelijk van wanneer de optie wordt uitgeoefend, ligt de overeengekomen aankoopprijs net onder of boven de boekwaarde.

Op 28 februari 2012 werd de nieuwbouw VLCC *Alsace* (2012 – 320.350 dwt) geleverd aan de vennootschap. Zij werd onmiddellijk verhandeld in de TI pool.

De VLCC *Luxembourg* (1999 – 299.150 dwt) werd op 2 maart 2012 verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst voor een periode van 11 maanden met een optie tot verlenging tot 8 maanden.

Op 19 maart 2012 nam Euronav een deel van het wentelkrediet en de volledige termijnlening op van de niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst ten belope van 750 miljoen USD afgesloten in juni 2011. De kredietfaciliteit bestaat uit (i) een wentelkrediet van 250 miljoen USD en (ii) een termijnlening van 500 miljoen USD. Op dezelfde dag werd de kredietovereenkomst ten belope van 1,6 miljard USD afgesloten in april 2005 volledig terugbetaald. De niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst van 750 miljoen USD is gewaarborgd door 22 schepen in volle eigendom: 1 ULCC, 7 VLCC's en 14 Suezmax-schepen.

Vooruitzichten voor 2012

De tankermarkt kent wereldwijd vele uitdagingen. Een overaanbod aan beschikbare tonnage, hoge brandstofkosten en de kosten voor de bestrijding van piraterij, zetten vrachttarieven onder druk. Het vertragen van de snelheid van de schepen en het stijgend aantal tonmijlen kunnen enigszins een impact hebben op de absorptie van de beschikbare tonnage. De markt zal evenwel geen evenwicht bereiken zonder de verschroting van oudere tonnage en uitstel of annulatie van de levering van nieuwbouwschepen.

De vooruitzichten voor 2012 voor de tankermarkt worden meer dan ooit bepaald door zuivere marktprincipes. De economische groei in opkomende economieën zou tot een verhoogde vraag naar ruwe olie en dus vraag naar tankers moeten leiden. Niettegenstaande, en hoewel de vraag naar ruwe olie naar verwachting zal blijven groeien, zal dit niet voldoende zijn om de snelle groei van de wereldvloot te absorberen waardoor vrachttarieven laag zullen blijven. Evenzo, indien de olieprijs in 2012 blijven stijgen, zal dit de economie van opkomende landen alsook het economisch herstel van ontwikkelde landen schaden. Op macro-economisch niveau zullen buitensporige olieprijsen per definitie de vraag naar ruwe olie terugschroeven en aldus eveneens de vraag naar olietankers. Op marktniveau zullen hoge olieprijsen de kans op een nieuwe contango doen verdwijnen en dus de vraag naar tankers voor opslagdoeleinden beperken. Al deze factoren zullen er voor zorgen dat in 2012 de vrachttarieven, de inkomsten en de netto actiefwaarden een dieptepunt zullen bereiken vooraleer ze na 2012 gematigd zullen stijgen. De gevolgen van lage vrachttarieven en lage actiefwaarden zouden de verschroting van het aantal schepen evenwel moeten stimuleren.

Terwijl de oliereserves aan land geleidelijk uitgeput raken, wordt het belang van offshore ontdekkingen steeds meer een evidentie. Drijvende productiecapaciteit zal de komende jaren een belangrijkere rol spelen. De twee belangrijkste stimulansen voor drijvende productieactiviteiten, olieprijsen en exploratie- en productietechnologieën in diepe wateren, voorspellen een veelbelovende toekomst voor de sector. De marktfundamenten wijzen naar een sterke vraag naar olie voor de komende jaren terwijl de progressieve uitputting van de reserves aan land het belang van de offshoreproductie versterkt. Een belangrijke bijkomende factor is dat vele offshore olievelden het einde van hun economisch leven naderen. Als gevolg daarvan zullen grotere FPSO's en FSO's nodig zijn om het verhoogd watergehalte in de ontgonnen vloeistoffen te kunnen verwerken.

Verklaring inzake Corporate Governance



Referentiecode

De Belgische Corporate Governance Code, van toepassing sinds 1 januari 2005, gewijzigd op 12 maart 2009 en versterkt door de wet van 6 april 2010, streeft naar transparantie inzake corporate governance en vereist dat elke beursgenoteerde vennootschap informatie openbaar maakt in twee afzonderlijk documenten: het "Corporate Governance Charter" en het hoofdstuk "Verklaring inzake Corporate Governance" in het jaarverslag. Euronav past de Belgische Corporate Governance Code (van 12 maart 2009) toe. Deze code kan worden geraadpleegd op de website van de Commissie Corporate Governance: www.corporategovernancecommittee.be.

Doeltreffende corporate governance is verankerd in de waarden van Euronav en biedt de vennootschap mechanismen om leiderschap, integriteit en transparantie in haar besluitvormingsproces te waarborgen. Een goede corporate governance draagt bij tot het vaststellen van de doelstellingen die de belangen van de vennootschap, haar aandeelhouders en andere belanghebbenden voor ogen houden. De volledige tekst van het Corporate Governance Charter van de vennootschap kan worden geraadpleegd op de website van Euronav: www.Euronav.com.

1. Kapitaal, aandelen en aandeelhouders

1.1 Kapitaal

Op 31 december 2011 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav NV 56.247.700,80 USD, vertegenwoordigd door 51.750.000 aandelen zonder nominale waarde.

1.2 Aandelen

Het kapitaal wordt vertegenwoordigd door 51.750.000 aandelen. De aandelen zijn op naam, aan toonder of gedematerialiseerd.

Overeenkomstig de bepalingen van de Wet van 14 december 2005 houdende afschaffing van de aandelen aan toonder kan de vennootschap met ingang van 1 januari 2008 geen aandelen aan toonder meer uitgeven noch afleveren, maar bestaat de mogelijkheid dat er tot en met 31 december 2013 aandelen aan toonder van de vennootschap in omloop zijn. In overeenstemming met deze bepalingen werden de statuten van Euronav aangepast op de buitengewone algemene vergadering van 24 april 2007. De aandelen aan toonder die zijn uitgegeven door de vennootschap en die op een effectenrekening stonden op 1 januari 2008 zijn van rechtswege geconverteerd in gedematerialiseerde aandelen. De andere aandelen aan toonder worden, naarmate ze vanaf



1 januari 2008 op een effectenrekening worden ingeschreven, eveneens automatisch gedematerialiseerd. Na 31 december 2013 zullen de niet omgezette aandelen aan toonder van rechtswege worden omgezet in gedematerialiseerde aandelen. Met ingang van 1 januari 2014 zullen bijgevolg geen aandelen aan toonder meer bestaan en zal ieder recht verbonden aan de aandelen aan toonder worden opgeschort totdat de houder zich bekendmaakt. Vanaf 1 januari 2015 zullen de aandelen aan toonder waarvan de houder onbekend blijft, door de vennootschap verkocht worden en zullen de bedragen afkomstig van de verkoop bij de Deposito- en Consignatiekas gestort worden.

1.3 Converteerbare obligaties

Op 24 september 2009 gaf Euronav achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties uit aan een vaste interestvoet met vervaldatum in 2015, voor een totaalbedrag van 150 miljoen USD. De obligaties zijn genoteerd op de Luxemburgse beurs.

1.4 Eigen aandelen

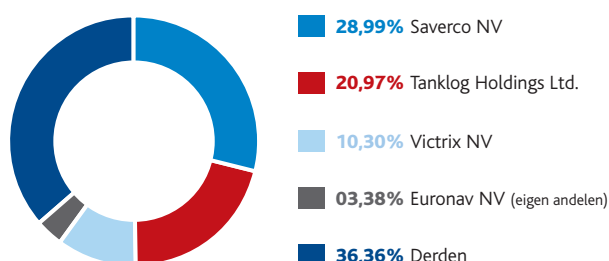
Euronav houdt momenteel 1.750.000 eigen aandelen aan die werden ingekocht aan een gemiddelde prijs van 18,16 EUR. Er zijn geen aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav aandelen te verwerven.

1.5 Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Op basis van de informatie waarover de vennootschap beschikte bij het opstellen van dit jaarverslag en rekening houdend met de meest recente kennisgeving, ziet de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aantal aandelen	Percentage
Saverco NV	15.000.000	28,99
Tanklog Holdings Ltd.	10.854.805	20,97
Victrix NV	5.330.121	10,30
Euronav NV (eigen aandelen)	1.750.000	3,38
Derden	18.815.074	36,36
Totaal	51.750.000	100,00

Aandeelhoudersstructuur Euronav NV



2. Raad van bestuur en comités binnen de raad

2.1 Raad van bestuur

Gedurende 2011, was de samenstelling van de raad van bestuur als volgt:

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Marc Saverys	Voorzitter	2003	AGM 2012
Peter G. Livanos*	Vice Voorzitter	2005	AGM 2015
Paddy Rodgers	CEO	2003	AGM 2012
Ludwig Criel	Uitvoerend Bestuurder	2003	AGM 2012
Patrick Molis**	Onafhankelijk Bestuurder	2004	AGM 2011
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	2011	AGM 2015
Daniel R. Bradshaw	Onafhankelijk Bestuurder	2004	AGM 2013
Stephen Van Dyck***	Onafhankelijk Bestuurder	2004	
Nicolas G. Kairis	Bestuurder	2005	AGM 2015
Virginie Saverys****	Director	2003	AGM 2012

* Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited

** Als vaste vertegenwoordiger van Oceanic Investments SARL

*** De heer Stephen Van Dyck heeft met ingang van 12 januari 2012 ontslag genomen als onafhankelijk bestuurder van Euronav.

**** Als vaste vertegenwoordiger van Victrix NV

Marc Saverys - Voorzitter

Marc Saverys (1954) behaalde in 1976 zijn diploma licentiaat in de rechten aan de Universiteit van Gent. Na zijn studies vervoegde hij de scheepsbevrachtingsafdeling van Bocimar, de droge-bulkafdeling van de CMB-groep. In 1985 startte hij de droge-bulkafdeling op van Exmar. Sinds de controlewijziging in 1991 is hij gedelegeerd bestuurder van CMB, een mandaat dat hij ook nu nog uitoefent. Sinds de oprichting van Euronav NV in 2003 is hij Voorzitter van de raad van bestuur. Thans is hij bestuurder van diverse bedrijven die onder de Euronav en CMB-groep vallen, beide genoteerd op Euronext Brussel. Hij is eveneens voorzitter van Delphis en lid van de raad van bestuur van Sibelco en Mediafin. Hij is oprichter en voorzitter van de private stichting Durabilis.

Tanklog Holdings Limited, Peter G. Livanos (vaste vertegenwoordiger) – Ondervoorzitter

Peter G. Livanos (1958) studeerde aan de Buckley School in New York, Le Rosey in Zwitserland en Colombia University in New York. Hij behaalde een eredoctoraat wetenschappen aan de Massachusetts Maritime Academy. Hij kreeg de titel van de Orde van Saint Charles van het vorstendom van Monaco toegekend. In het begin van zijn carrière was hij ondervoorzitter van Aston Martin Lagonda Ltd. In 1989 richtte hij Seachem Tankers Ltd op, dat in 2000 samensmolt met Odjfell tot Odjfell ASA, één van 's werelds grootste chemische tanker bedrijven. De

heer Livanos is bestuurder van Odjfell ASA en voorzitter en bestuurder van EnergyLog Ltd, DryLog Ltd en TankLog Holdings Ltd. De heer Livanos is tevens Voorzitter van de raad van bestuur en Chief Executive Officer van GasLog Ltd. Daarnaast is de heer Livanos bestuurder en lid van verschillende internationale bedrijven en comités. Zo is hij onder andere lid van de Council of the American Bureau of Shipping en Voorzitter van het Geiek National Committee.

Paddy Rodgers – CEO

Paddy Rodgers (1959) behaalde zijn diploma rechten in 1981 aan de University College London en in 1982 aan het College of Law, Guildford. Hij startte zijn carrière als advocaat stagiair bij Keene Marsland & Co. In 1984 vervoegde hij Bentley, Stokes & Lowless als advocaat en in 1986 Johnson, Stokes & Master in Hong Kong. In 1986 startte hij bij de CMB groep, waar hij van 1990 tot 1995 werkzaam was als bedrijfsjurist en daarna als shipping executive. In 1998 werd hij benoemd tot Chief Financial Officer van Euronav (UK) en sinds 2000 is de heer Rodgers werkzaam als Chief Executive Officer van Euronav.

Ludwig Criel - Uitvoerend Bestuurder

Ludwig Criel (1951) behaalde zijn diploma toegepaste economische wetenschappen aan de Universiteit van Gent en behaalde vervolgens een managementdiploma aan de Vlerick School of Management. In 1976 begon hij zijn carrière bij Boelwerf als projectmanager. Binnen de Almabo/Exmar groep bekleedde hij verschillende managementfuncties voordat hij Chief Financial Officer van CMB werd. In 1999 werd hij benoemd tot gedelegeerd bestuurder van de Wah Kwong Group in Hong Kong. Hij is tevens voorzitter van De Persgroep en Petercam, bestuurder van Exmar en bekleedt verscheidene functies binnen dochterondernemingen van de CMB-groep. Sinds 1991 is hij bestuurder van CMB.

William Thomson – Onafhankelijk Bestuurder

Na een legerdienst van drie jaar, begon William Thomson (1949) zijn professionele carrière bij Killick Martin Shipbrokers in London. Van 1970 tot 1986 was hij bestuurder bij Ben Line, waarvoor hij in, onder andere, Japan, Indonesië, Taiwan en Edinburgh werkte. Sinds 1980 was hij voorzitter van verscheidene maritieme en andere bedrijven zoals Forth Ports Plc, British Ports Federation, Relayfast, the North of England P&I club, en bestuurder van Trinity Lighthouse Service, Tibbett and Britten en Caledonian McBaryne. De heer Thomson verwierf uitgebreide ervaring op vlak van audit en remuneratie- en benoemingsgerelateerde aangelegenheden, met inbegrip van toezicht op pensioenfondsen. Hij is sinds 2005 bestuurder van Latsco waar hij het mandaat van voorzitter van de Londense activiteiten bekleed, dat zich toelegt op de uitbating van VLGC's (Very Large Gas Carriers) en MR (Medium Range) schepen onder tonnagebelasting.



Daniel R. Bradshaw - Onafhankelijk Bestuurder

Dan Bradshaw (1947) behaalde een Bachelor of Laws (1969) en een Master of Laws (1971) aan de Victoria University van Wellington (Nieuw-Zeeland). Hij begon zijn carrière bij het Nieuw-Zeelandse advocatenkantoor Bell Gully. In 1974 ging hij voor het internationale advocatenkantoor Sinclair Roche & Temperley in Londen werken. Sinds 1978 werkt hij bij één van Azië's meest gerenommeerde advocatenkantoren, Johnson Stokes & Master, nu Mayer Brown JSM in Hong Kong (van 1983 tot 2003 als partner en sinds 2003 als senior consultant). De heer Bradshaw was van 1993 tot 2001 ondervoorzitter van de Shipowner's Association in Hong Kong en lid van de Hong Kong Port and Maritime Board. Van 2003 tot 2008 was hij lid van de Hong Kong Maritime Industry Council. Hij is tevens onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van Pacific Basin Shipping Company Limited, een vennootschap genoteerd in Hong Kong en actief in bulktransport met Handysize schepen. Hij is tevens onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van IRC Limited, een in Hong Kong genoteerde vennootschap, die ijzermijnen uitbaat in het verre oosten van Rusland en een dochteronderneming is van Petropavlovsk, een in Londen genoteerde vennootschap actief in de mijnsector. Hij is lid van de Executive Council of World Wild Fund for Nature Hong Kong, die de Mai Po Reserve in Hong Kong beheert, een Ramsar Convention watergebied en is tevens bestuurder van Kandoorie Farm and Botanic Garden Corporation, een privaat natuurbeschermingsfonds actief in Hong Kong en elders in Zuid-China.

Stephen Van Dyck - Onafhankelijk Bestuurder

Stephen Van Dyck (1943) trad in 2005 af als voorzitter van Maritrans, een Amerikaans tanker- en sleepbootbedrijf gespecialiseerd in het kusttransport van ruwe en verfijnde petroleumproducten in de Verenigde Staten. Hij was tevens referentieaandeelhouder van Maritrans en bekleedde daar sinds 1975 verschillende managementfuncties en stond mee aan de wieg van de groei van Maritrans tot een bedrijf dat alom wordt gerespecteerd voor de kwaliteit van haar diensten en haar engagement tot bescherming van het milieu. Hij was voorzitter van Intertanko, de wereldwijde vereniging van tankerrederijen. Van zijn grote betrokkenheid binnen de industrie getuigt eveneens zijn voorzitterschap van de West of England P&I Club van 1985 tot februari 2008. Hij werd opgenomen in de "America's Cup Hall of Fame" voor zijn talenten als tacticus in zeilwedstrijden.

Stephen Van Dyck heeft met ingang van 12 januari 2012 ontslag genomen als bestuurder van Euronav.

Nicolas G. Kairis – Bestuurder

Nicolas Giannis Kairis (1943) studeerde in 1964 af als historicus aan de Harvard University en behaalde in 1966 een MBA aan de Harvard Business School. In 1967 begon hij bij N.J. Goulandris (Agencies) Ltd in Lon-

den waar hij gedelegeerd bestuurder was van 1968 tot 1991. Van 1991 tot 2003 was hij gedelegeerd bestuurder van Saronic SA, Lausanne, een deel van de N.J. Goulandris Group. Hij was tevens lid van de raad van bestuur van het Griekse Shipping Cooperation Committee in Londen en van de Unie van Griekse Reders in Piraeus. Hij was ondervoorzitter van de West of England P & I Club, Luxembourg, en voorzitter van International Shipowners Reinsurance. Hij zetelde tevens in het bestuur van GAM Multi- US Strategy Fund en JP Morgan Multi-Manager Funds.

Victrix NV, Virginie Saverys (vaste vertegenwoordiger) - Bestuurder

Virginie Saverys (1960) behaalde in 1983 haar diploma rechten aan de Universiteit van Parijs en is ook vertaler-tolk (Institut Supérieur d'Interprétation et de Traduction - Paris - 1983). Ze begon haar carrière op de juridische afdeling van Bocimar. In 1985 verliet ze Bocimar en richtte ze de juridische afdeling van Exmar op. Van 1991 tot 2006 leidde ze de juridische afdeling van CMB. Ze is eigenares en voorzitter van het wijndomein Avignonesi (Montepulciano, Toscanië). Sinds 1993 is ze bestuurder van CMB.

Samenstelling

De raad van bestuur bestaat momenteel uit 8 leden, van wie 3 leden de hoofdaandeelhouders vertegenwoordigen. Twee bestuurders bekleden een uitvoerende functie, 6 zijn niet-uitvoerende bestuurders van wie 2 onafhankelijke bestuurders¹ zijn in de zin van artikel 526ter van het Wetboek van Vennootschappen en in de zin van Annex 2 van het Corporate Governance Charter. De statuten voorzien dat leden van de raad van bestuur kunnen worden benoemd voor een periode die 4 jaar niet mag overschrijden. De leden van de raad van bestuur zijn herkiesbaar. De statuten voorzien geen leeftijdsgrens voor de leden van de raad van bestuur.

Mandaten die in 2012 aflopen

De mandaten van de heren Marc Saverys, Paddy Rodgers, Ludwig Criel en Victrix NV met Mevrouw Virginie Saverys als vaste vertegenwoordiger lopen ten einde op de gewone algemene vergadering van 10 mei 2012. Er zal worden voorgesteld aan de gewone algemene vergadering om de heren Saverys, Rodgers en Criel en Victrix NV met Mevrouw Virginie Saverys als vaste vertegenwoordiger te herbenoemen voor een bijkomende periode van 4 jaar, met ingang van de gewone algemene vergadering van 10 mei 2012 tot en met de gewone algemene vergadering van 2016.

¹ De heer Stephen Van Dyck heeft met ingang van 12 januari 2012 ontslag genomen als onafhankelijk bestuurder van Euronav. Euronav is momenteel op zoek naar een geschikte kandidaat voor de benoeming van een derde onafhankelijk bestuurder, hetgeen zal plaatsvinden ter gelegenheid van de algemene vergadering van 2012.

Functionering van de raad van bestuur

In 2011 kwamen de leden van de raad van bestuur 4 maal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Aanwezigheidsgraad
Marc Saverys	Voorzitter	75%
Peter G. Livanos*	Vice Voorzitter	75%
Paddy Rodgers	CEO	100%
Ludwig Criel	Uitvoerend Bestuurder	100%
Patrick Molis	Onafhankelijk Bestuurder	100%**
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	100%***
Daniel R. Bradshaw	Onafhankelijk Bestuurder	100%
Stephen Van Dyck****	Onafhankelijk Bestuurder	100%
Nicolas G. Kairis	Bestuurder	75%
Virginie Saverys*****	Bestuurder	100%

* Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited

** De heer Patrick Molis (vaste vertegenwoordiger van Oceanic Investments SARL) was Onafhankelijk Bestuurder en lid van het auditcomité tot 26 april 2011.

*** De heer William Thomson werd benoemd tot Onafhankelijk Bestuurder en lid van het auditcomité op 26 april 2011.

**** De heer Stephen Van Dyck heeft met ingang van 12 januari 2012 ontslag genomen als onafhankelijk bestuurder van Euronav.

***** Als vaste vertegenwoordiger van Victrix NV

Werking

De raad van bestuur is het hoogste bestuursorgaan van de vennootschap bevoegd om alle handelingen te stellen met uitzondering van de materies die volgens de wet of de statuten zijn voorbehouden aan de algemene vergadering. Naast haar wettelijk voorbehouden bevoegdheden, worden de verantwoordelijkheden van de raad van bestuur verder uiteengezet in Artikel III.1 van het Corporate Governance Charter. Deze omvatten onder andere: bedrijfsstrategie, beleid inzake risk management, samenstelling en bevoegdheden van de verscheidene comités. Vóór elke vergadering ontvangen de leden van de raad van bestuur een gedetailleerd dossier dat alle agendapunten uitvoerig behandelt, alsook de notulen van de vorige raad van bestuur, opgesteld door de secretaris van de vennootschap. De secretaris, benoemd door de raad van bestuur, informeert de raad van bestuur over alle governance gerelateerde zaken. Alle beslissingen in de raad van bestuur worden genomen in overeenstemming met artikel 22 van de statuten dat onder meer voorziet dat, in geval van staking van stemmen, de stem van de Voorzitter doorslaggevend is. Tot nog toe was dat niet nodig.

Activiteitenverslag 2011

Naast de hierboven vermelde gebruikelijke agendapunten, behandelde de raad van bestuur in 2011 de volgende onderwerpen:

- de levering van de nieuwbouw Suezmax *Devon* (2011 – 157.642 dwt) en haar uitbating op de spotmarkt;
- de levering van de VLCC *Pacific Lagoon* (1999 – 305.938 dwt) aan haar nieuwe eigenaar;
- de verlenging van de bevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Fraternity* (2009 – 157.714 dwt) met 14 maanden;
- de verlenging van de bevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Cap Philippe* (2007 – 158.920 dwt) met 40 maanden;
- het uitstel van de levering van de nieuwbouw Suezmax-schepen *Maria* en *Capt. Michael* en van de nieuwbouw VLCC 1894;
- de levering van de VLCC *Watban* (1996 – 300.361 dwt) aan haar nieuwe eigenaar na afloop van de bevrachtingsovereenkomst;
- de 750 miljoen USD niet-achtergestelde lening;
- de verlenging van de bevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Cap Jean* (1998 – 146.643 dwt) met 36 maanden;
- het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst van de Suezmax *Cap Pierre* (2004 – 159.083 dwt) en de *Cap Lara* (2007 – 158.825 dwt) voor een periode van 17 tot 20 maanden;
- de herstructurering van het orderboek van de vennootschap;
- de aankoopoptie op de VLCC's *Antarctica* (2009 – 315.981 dwt) en *Olympia* (2008 – 315.981 dwt).

Naast de formele bijeenkomsten, staan de leden van de raad van bestuur zeer regelmatig in contact met elkaar, en aangezien het vaak moeilijk is formeel te vergaderen wanneer bepaalde beslissingen hoogdringend zijn, werd de schriftelijke besluitvorming in 2011 2 maal toegepast. Er zijn voor 2011, op het niveau van de raad van bestuur, geen transacties te melden waarbij een bestuurder een belangenconflict had met de vennootschap. Het beleid betreffende de belangenconflicten die niet onder de wettelijke regeling vallen voor belangenconflicten op het niveau van de raad van bestuur, diende evenmin te worden toegepast in de loop van 2011.

2.2 Comités van de raad van bestuur

2.2.1 Auditcomité

Samenstelling

In overeenstemming met Artikel 526bis §2 van het Wetboek van Vennootschappen, is het auditcomité uitsluitend samengesteld uit niet-uitvoerende bestuurders, waarvan ten minste één onafhankelijk bestuurder. Het auditcomité van Euronav telt 3 leden, waarval 2 onafhankelijk bestuurders zijn. Gedurende 2011 was de samenstelling van het auditcomité als volgt:



Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Daniel R. Bradshaw	2013	X
Nicolas G. Kairis	2015	
Patrick Molis*	2011	X
William Thomson*	2015	X

* Onafhankelijk Bestuurder en expert op het gebied van boekhouding en audit, in overeenstemming met artikel 96 alinea 9 van het Wetboek van Vennootschappen.

Bevoegdheden

Het auditcomité staat de raad van bestuur bij in een waaier van aspecten in verband met financiële rapportering, controle en risicobeheer. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het auditcomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter in artikel IV.2. Om de 3 jaar herziet het auditcomité haar referentiekader. In overeenstemming met de evaluatieprocedure uiteengezet in Artikel III.9 van het Corporate Governance Charter, evalueert zij haar eigen doeltreffendheid en formuleert zij aanbevelingen voor de raad van bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn.

Activiteitenverslag 2011

Het auditcomité vergaderde 4 maal in 2011. Alle leden namen deel aan alle vergaderingen. De belangrijkste onderwerpen die werden behandeld, hadden betrekking op de financiële verslagen, cash management, externe en interne audits, financiering en opvolging van de eerbiediging van de financiële covenanten onder de kredietovereenkomsten.

2.2.2 Benoemings- en remuneratiecomité

Samenstelling

Het benoemings- en remuneratiecomité bestaat uit 3 bestuurders waarvan 2 onafhankelijke bestuurder zijn. In overeenstemming met artikel 526quater §2 van het Wetboek van Vennootschappen zijn alle leden niet-uitvoerende bestuurders waarvan de meerderheid onafhankelijke bestuurders zijn. De huidige leden van het benoemings- en remuneratiecomité zijn:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Daniel R. Bradshaw	2013	X
Peter G. Livanos	2015	
Stephen Van Dyck*		X

* De heer William Thomson werd op 7 december 2011 benoemd als lid van het comité ter vervanging van de heer Stephen Van Dyck.

Bevoegdheden

Het benoemings- en remuneratiecomité is belast met verscheidene adviserende taken met betrekking tot de benoeming, ontslag en

bezoldiging van leden van de raad van bestuur, leden van het directiecomité en hoger kader. Artikel IV.3 van het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het benoemings- en remuneratiecomité. Bij het formuleren van aanbevelingen aan de raad van bestuur in verband met de bezoldiging van de niet-uitvoerende en uitvoerende bestuurders en van de leden van het uitvoerend comité (inclusief variabele verloning, incentives, bonussen,...) en teneinde te verzekeren dat het niveau en de aard van de betaalde bedragen in overeenstemming zijn met de respectievelijke functie en het belang van de vennootschap, worden de studieaanbevelingen van het Maritime HR Forum als leidraad gebruikt.

Het Maritime HR Forum (hierna het 'Forum' genoemd) werd in 2006 opgericht door rederijen en uitbaters van tankerscheppen waarvan de respectievelijke raden van bestuur het cruciale belang erkenden van betrouwbare gegevens over lonen en voordelen voor walpersoneel voor de uitwerking van een remuneratiebeleid binnen een onderneming. Euronav NV is één van de stichtende leden van het Forum. Het Forum werkt wereldwijd en op anonieme en vertrouwelijke basis, vergadert jaarlijks en respecteert de toepasselijke mededingingsrechtelijke reglementering. Met momenteel 55 leden, rederijen over de hele wereld, is het Forum het belangrijkste platform geworden voor bespreking en vergelijking van het verloningsniveau om gekwalificeerd personeel aan te trekken en te behouden, hetgeen cruciaal is in onze sector. De leden benchmarken de lonen, loonsverhogingen en bonussen op alle anciënniteitsniveaus en over alle afdelingen aan wal. Hierin worden alle werknemers beschouwd en er wordt rekening gehouden met de specifieke sector (zeescheepvaart), de functie en talenten alsook de geografische locatie.

In overeenstemming met de evaluatieprocedure uiteengezet in Artikel III.9 van het Corporate Governance Charter, herziet het benoemings- en remuneratiecomité haar referentiekader, evalueert haar eigen doeltreffendheid en formuleert aanbevelingen voor de raad van bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn.

Activiteitenverslag 2011

Het benoemings- en remuneratiecomité vergaderde in 2011 3 maal. Alle leden namen deel aan beide vergaderingen. De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de samenstelling en de evaluatie van de raad van bestuur en haar subcomités, de bezoldiging van bestuurders en leden van het directiecomité, de jaarlijkse bonus van de leden van het directiecomité en werknemers.

2.3 Directiecomité

Samenstelling

In toepassing van artikel 524bis van het Wetboek van Vennootschappen is het dagelijks bestuur van de vennootschap toevertrouwd aan een directiecomité, voorgezeten door de Chief Executive Officer. De raad van bestuur benoemt de leden van het directiecomité.

De huidige leden van het directiecomité zijn:

Ludwig Criel*	Uitvoerend Bestuurder
Hugo De Stoop	Chief Financial Officer
Jonathan Lee	Commercieel Directeur
Paddy Rodgers	Voorzitter - Chief Executive Officer
Alex Staring	Chief Offshore Officer
Egied Verbeeck	General Counsel

* De heer Ludwig Criel nam ontslag uit het directiecomité met ingang van 19 maart 2012, maar zal aanblijven als niet-uitvoerend bestuurder van de vennootschap.

Bevoegdheden en activiteitenverslag 2011

Het directiecomité is belast met de dagelijkse activiteiten van de groep en de implementatie van het beleid en de strategie uitgestippeld door de raad van bestuur. De bevoegdheden van het directiecomité zijn in detail beschreven in Artikel V.3 van het Corporate Governance Charter. Het directiecomité rapporteert via de CEO aan de raad van bestuur, en stelt de raad van bestuur zo in de mogelijkheid toezicht uit te oefenen op het directiecomité. De leden van het directiecomité staan dagelijks in voortdurende interactie en dialoog. Verscheidene andere subcomités werden of zullen worden ingesteld in de schoot van het directiecomité, om een gedetailleerde bespreking door de experts onder de leden van het comité over verscheidene onderwerpen te verzekeren, zoals verzekering, inkomsten van de spotmarkt, scheepsbeheer, bevrachtingsovereenkomsten en kwesties van algemeen beheer. Deze subcomités vergaderen regelmatig of telkens wanneer de evolutie in de sector het vereist. Het directiecomité beslist zelf over de frequentie van haar vergaderingen. In de loop van 2011 vergaderde het directiecomité formeel 5 maal. Tijdens 2011 dienden geen transacties gemeld te worden waarbij een belangenconflict optrad op het niveau van het directiecomité.



Ludwig Criel
Hugo De Stoop
Jonathan Lee



Paddy Rodgers
Alex Staring
Egied Verbeeck



3. Evaluatie van de raad van bestuur en haar comités

De belangrijkste principes van het evaluatieproces van de raad van bestuur, haar comités en de individuele bestuurders, worden beschreven in Hoofdstuk III.9 van het Corporate Governance Charter van Euronav.

Vermits de vennootschap er voortdurend naar streeft om haar werking en besluitvormingsproces te optimaliseren, beoordeelt het evaluatieproces verschillende elementen, zoals de manier waarop de raad of het relevante comité werkt, de vraag of belangrijke aangelegenheden naar behoren worden voorbereid en besproken, de eigenlijke bijdrage van elke bestuurder (aanwezigheid op de vergaderingen van de raad van bestuur en de comités, constructieve bijdrage in besprekingen en de besluitvorming), de samenstelling van de raad of de comités en de interactie tussen de raad en haar comités. Naast de formele evaluatieprocedure, hebben de voorzitter van de raad en de leden van de raad van bestuur op continue wijze informele besprekingen om de raad als geheel, de comités binnen de raad alsook de prestaties van elke bestuurder afzonderlijk te evalueren. Er worden besprekingen gehouden tussen de voorzitter en de individuele leden van de raad van bestuur of tussen de voorzitter en de raad als geheel. Volgend op dergelijke evaluatie, kan de voorzitter gepaste maatregelen suggereren aan de raad om haar efficiëntie en/of deze van de comités te verhogen. Dergelijke voorstellen kunnen een voorstel inhouden van de raad aan de aandeelhoudersvergadering om bepaalde bestuurders te vervangen.

4. Remuneratieverslag

Dit verslag beschrijft Euronav's bezoldigingsbeleid en biedt een overzicht van de bezoldigingsstructuur van de uitvoerende bestuurders en directieleden. Het benoemings- en remuneratiecomité houdt toezicht op de bezoldiging van het management en op het bezoldigingsbeleid.

4.1 Principes inzake Euronav's bezoldigingsbeleid

Om de doelstellingen van onze onderneming in een uiterst concurrentiële bedrijfscontext te verwezenlijken, hebben wij hooggekwalificeerde en talentrijke managers nodig die werken in een resultaatgerichte omgeving. Om deze bedrijfscultuur te kunnen cultiveren met geëngageerde werknemers is een competitief vergoedingsbeleid noodzakelijk.

Alle werknemers zijn onderworpen aan een jaarlijks evaluatieproces. Het directiecomité verzekert de implementatie hiervan. Het bezoldigingsbeleid maakt deel uit van een personeelsbeleid dat beoogt de huidige werknemers te motiveren en te behouden, nieuwe getalenteerde

mensen aan te trekken en de werknemers van Euronav ertoe aan te zetten om op een consistent hoog niveau te presteren. Ons bezoldigingsbeleid is erop gericht waarde te creëren en een cultuur van prestatie en innovatie te bevorderen en wordt zowel voor werknemers buiten als binnen het managementniveau toegepast.

De belangrijkste principes zijn de volgende:

- beloning naar prestaties;
- werknemers in staat stellen om te delen in het succes van het bedrijf;
- eerlijkheid en openheid in de beslissingen betreffende de bezoldiging;
- concurrentiële positie in de markt;
- nadruk op waardecreatie.

4.2 Ontwikkeling van het bezoldigingsbeleid van Euronav

Het bezoldigingsbeleid voor de leden van het directiecomité is vastgelegd door de raad van bestuur op basis van aanbevelingen van het benoemings- en remuneratiecomité. Bij het formuleren van de aanbevelingen, in het bijzonder voor de vergoeding van de leden van het directiecomité, hanteert het benoemings- en remuneratiecomité de richtlijnen van het Maritime HR Forum als referentiepunt, zoals uiteengezet in punt 2.2.2 Benoemings- en remuneratiecomité en 4.4 Bezoldiging (vast en variabel) van dit jaarverslag. De aandeelhoudersvergadering beslist over de bezoldiging van de bestuurders, zoals aanbevolen door de raad van bestuur in overeenstemming met de voorstellen geformuleerd door het benoemings- en remuneratiecomité.

Het benoemings- en remuneratiecomité komt minstens tweemaal per jaar samen om:

- na te gaan welke marktfactoren een invloed hebben op het huidige en toekomstig bezoldigingsbeleid van de onderneming;
- de doelmatigheid van de bezoldigingsstrategie te toetsen aan de erkenning van de resultaten en de gepaste evolutie van de plannen te bepalen;
- het niveau van de bezoldigingen van het leidinggevend personeel van Euronav te bepalen in zijn geheel alsook individueel.

Het beleid zorgt ervoor dat het vergoedingsprogramma voor de leden van het directiecomité, inclusief aandelenopties, pensioenplannen en ontslagregelingen, eerlijk en geschikt zijn om management aan te trekken, te behouden en te motiveren. Deze regelingen moeten ook redelijk zijn in het kader van de economische situatie van de onderneming en relevante gebruiken binnen vergelijkbare bedrijven.

Het bezoldigingsbeleid wordt al sinds enige jaren toegepast. In de veronderstelling dat de markt de komende jaren niet drastisch zal veranderen, voorziet de vennootschap geen wijzigingen in haar bezoldigingsbeleid in de nabije toekomst.

4.3 Beleid inzake bezoldiging van uitvoerende en niet-uitvoerende bestuurders

De bezoldiging wordt bepaald op basis van 4 gewone vergaderingen van de volledige raad per jaar. Bestuurders ontvangen een aanwezigheidsvergoeding voor elke vergadering van de raad van bestuur of het comité dat zij bijwonen. Het eigenlijke bedrag van de vergoeding van de bestuurders wordt bepaald door de gewone algemene vergadering van aandeelhouders. De vergoeding van de bestuurders wordt van tijd tot tijd vergeleken met Belgische beursgenoteerde bedrijven en gelijkaardige internationale bedrijven, om ervoor te zorgen dat onmisbaar talent kan aangetrokken en behouden worden.

Voor de uitoefening van hun mandaat in 2011 ontving elke bestuurder een vaste bruto vergoeding van 60.000 EUR en een bijkomende vergoeding van 10.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 40.000 EUR per jaar. De Voorzitter had recht op een vaste bruto vergoeding van 160.000 EUR per jaar en een bijkomende vergoeding van 10.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 40.000 EUR per jaar. De CEO, die in 2011 lid was van het directiecomité

en als dusdanig werd vergoed, verzaakte aan zijn bestuurdersvergoeding.

Voor hun mandaat binnen het auditcomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 20.000 EUR, voor de Voorzitter bedraagt deze vergoeding 40.000 EUR. Elk lid van het auditcomité, inclusief de Voorzitter, ontving een bijkomende aanwezigheidsvergoeding van 5.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 20.000 EUR per jaar.

Voor hun mandaat binnen het benoemings- en remuneratiecomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 3.000 EUR. Elk lid van het benoemings- en remuneratiecomité, inclusief de Voorzitter, ontving een bijkomende aanwezigheidsvergoeding van 5.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 20.000 EUR per jaar.

Momenteel ontvangen niet-uitvoerende alsook uitvoerende bestuurders geen prestatiegebonden bezoldiging zoals bonussen en aandelen of aandelenopties noch bijkomende voordelen of rechten in pensioenplannen. Op die manier verzekert Euronav de objectiviteit van niet-uitvoerende bestuurders en moedigt de vennootschap de actieve medewerking aan zowel op de vergaderingen van de raad van bestuur als de comités.

Er werden geen aandelenopties, leningen of voorschotten toegekend aan enige bestuurder.

Geen enkele uitvoerend bestuurder heeft recht op enige vergoeding in geval van beëindiging van zijn of haar benoeming.

Het totale bedrag van de vergoedingen uitbetaald in 2011 aan alle bestuurders voor hun prestaties in de raad van bestuur en de comités (indien van toepassing), kan als volgt worden samengevat:

In Euro:

NAAM	VASTE VERGOEDING	AANWEZIGHEIDSVERGODE- DING	AUDIT- COMITE	AANWEZIGHEIDS- VERGOEDING AUDITCOMITE	BENOEMINGS- EN REMUNERATIECOMITE	AANWEZIGHEIDS- VERGOEDING BENOEMINGS- EN REMUNERATIECOMITE	TOTAAL
Marc Saverys	160.000	30.000					190.000
Peter G. Livanos	60.000	30.000			3.000	10.000	103.000
Paddy Rodgers*	0	0					0
Ludwig Criel	60.000	40.000					100.000
Patrick Molis**	20.000	10.000	6.667	5.000			41.667
Daniel R. Bradshaw	60.000	40.000	40.000	20.000	3.000	15.000	178.000
Nicolas C. Kairis	60.000	30.000	20.000	10.000			120.000
Virginie Saverys	60.000	40.000					100.000
William Thomson***	40.000	30.000	13.333	15.000			98.333
Stephen Van Dyck	60.000	40.000			3.000	15.000	118.000
TOTAL	580.000	290.000	80.000	50.000	9.000	40.000	1.049.000

* De heer Paddy Rodgers heeft afstand gedaan van zijn bestuurdersvergoeding.

** De heer Patrick Molis (vaste vertegenwoordiger van Oceanic Investments SARL) was lid van de raad van bestuur en het auditcomité tot 26 april 2011.

*** De heer William Thomson werd benoemd tot bestuurder en lid van het auditcomité vanaf 26 april 2011.



4.4 Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het directiecomité en de werknemers

Euronav's bezoldigingsprincipe streeft naar een eerlijk en passend bezoldigingspakket om leidinggevend personeel aan te trekken, te behouden en te motiveren. Bovendien moet dit bezoldigingspakket redelijk zijn naar bedrijfseconomische maatstaven en vergeleken met de terzake geldende praktijken en gebruiken van vergelijkbare ondernemingen.

Het bezoldigingspakket van het personeel inclusief directiecomité wordt samengesteld door twee hoofdelementen:

- vaste vergoeding
- variabele vergoeding

Bezoldiging (vast en variabel)

De vaste en variabele vergoeding wordt bepaald op basis van marktgegevens, en meerbepaald overeenkomstig de bevindingen van het Maritime HR Forum voor specifieke functies en individuele capaciteiten van de werknemers, ervaring en prestaties. Loonsverhogingen zijn gebonden aan individuele prestaties en houden eveneens rekening met de betaalbaarheid alsook de algemene economische situatie van de vennootschap. Variabele vergoeding wordt toegekend als erkenning voor individuele bijdragen aan waardecreatie die de normale verwachtingen overtreffen en is bedoeld om een aansporing te zijn om nieuwe zakelijke opportuniteiten te creëren of te versterken en te streven naar excellente resultaten. Individuele prestaties zijn gebonden aan voorafgestelde doelstellingen die gedurende de jaarlijkse evaluatieprocedure worden vastgelegd. De bedragen van bonussen zijn verbonden met de

prestatie van de groep alsook het bereiken van individuele en functionele, meetbare en kwalitatieve objectieven die jaarlijks worden geëvalueerd.

De bezoldiging van de leden van het directiecomité wordt jaarlijks vastgesteld door het benoemings- en remuneratiecomité. De variabele vergoeding wordt bepaald op basis van individuele prestaties gedurende het jaar, de behaalde winst en de financiële gegevens van de vennootschap. Rekening houdend met de kenmerken van de markt en het cyclisch karakter ervan worden de criteria voor de evaluatie van prestaties jaarlijks bepaald.

De buitengewone algemene vergadering van 2010 heeft uitdrukkelijk de toepassing van het artikel 520ter van het Wetboek van vennootschappen met betrekking tot de definitieve verwerving van aandelen en aandelenopties door bestuurders of leden van het directiecomité alsook de vereiste om de variabele vergoeding van de uitvoerende bestuurders en het directiecomité over de tijd te spreiden, uitgesloten. Deze beslissing stoelt op het cyclische karakter van de scheepsmarkt en is nu opgenomen in de statuten van de vennootschap.

De bezoldiging bestaat thans niet uit aandelen van de vennootschap noch uit opties op aandelen van de vennootschap.

De variabele bezoldiging is voor alle leden van het directiecomité verschillend hoewel algemeen kan gesteld worden dat voor alle leden van het directiecomité de variabele bezoldiging 19 % van de globale bezoldiging vertegenwoordigt.

4.5 Bezoldiging van het directiecomité

De vergoeding voor 2011 voor de leden van het directiecomité (met uitzondering van de CEO) kan worden samengevat als volgt:

In EUR:

	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en ziekteverzekering	Andere componenten
5 leden	1.165.000	267.000	97.000	23.000

Er werden geen aandelenopties, leningen of voorschotten toegekend aan enig lid van het directiecomité. Behalve de COO die recht heeft op een vergoeding die gelijk is aan de bezoldiging van één jaar, hebben de leden van het directiecomité geen recht op een vergoeding wanneer

hun benoeming beëindigd wordt met uitzondering van de vergoeding op dewelke zij wettelijk recht hebben onder de toepasselijke arbeidswetgeving. Naast de CEO, is één lid van het directiecomité eveneens lid van de raad van bestuur (Dhr. Ludwig Criel)

4.6 Bezoldiging van de CEO

De bezoldiging van de CEO kan als volgt worden samengevat:

In GBP:

	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en ziekteverzekering	Andere componenten
Paddy Rodgers	298.000	40.000	50.000	10.000

De CEO heeft een arbeidsovereenkomst. In geval de overeenkomst beëindigd wordt, heeft hij recht op een vergoeding die gelijk is aan de bezoldiging van één jaar.

Er werden geen aandelenopties, leningen of voorschotten toegekend aan de CEO.

4.7 Bezoldiging van de Commissaris Klynveld Peat Marwick Goedeler (KPMG)

Bedrijfsrevisoren

Vaste vertegenwoordiger: Serge Cosijns

Voor 2011, kan de wereldwijde vergoeding van de commissaris, als volgt worden samengevat:

In USD	2011	2010
Auditdiensten met betrekking tot de jaarrekening	410.399	370.119
Auditgerelateerde adviesverlening	-	6.182
Fiscale adviesverlening	53.382	25.254
Andere niet-audit gerelateerde diensten	-	-
Totaal	463.781	401.555

De limieten voorgeschreven door artikel 133 van het Wetboek van Vennootschappen werden gerespecteerd.

5. Interne controle en risicobeheerssystemen

Interne controle kan worden omschreven als een door het bestuursorgaan uitgewerkt systeem, dat onder zijn verantwoordelijkheid geïmplementeerd wordt door het uitvoerend management, en dat bijdraagt tot het beheersen van de activiteiten van de vennootschap, tot een doeltreffende werking en efficiënt gebruik van middelen, dit alles in functie van de doelstellingen, de omvang en de complexiteit van de activiteiten van de vennootschap. Risicobeheer is een proces opgezet voor de identificatie van mogelijke gebeurtenissen die een effect kunnen hebben op de vennootschap en voor het beheer van risico's van de vennootschap binnen de grenzen waarin de vennootschap bereid is om risico's te nemen.

Het Euronav management neemt een ondernemende houding aan wat betreft de ontwikkeling van de activiteiten van de vennootschap. Dit

betekent dat het nemen van berekende risico's inherent deel uitmaakt van de ontwikkeling van de vennootschap.

De belangrijkste risico's waar Euronav mee geconfronteerd wordt, worden via verscheidene comités (zie hieronder) duidelijk gecommuniceerd naar het management en de betrokken verantwoordelijken binnen Euronav. Elke manager is verantwoordelijk voor een specifieke risico-analyse van zijn vakgebied. Deze risico's (zoals meer in detail besproken in het gedeelte 'Risicofactoren' in dit jaarverslag), zijn de volgende:

- economisch (zoals vertraging in de economische groei, inflatie of fluctuaties in interestvoeten en deviezenkoersen) en concurrentiële risico's (zoals grotere prijsconcurrentie);
- operationeel: risico's inherent aan de uitbating van zeeschepen, het converteren van schepen naar FSO en de uitbating van FSO-schepen en het doeltreffend beheer van de internationale activiteiten;
- reglementair kader: indien de vennootschap de regelgeving, wet-



geving of voorschriften inzake gezondheid, veiligheid en milieu (hierbij inbegrepen de regelgeving inzake uitstoot) niet nakomt of betrokken is in juridische geschillen in dit verband, kunnen de activiteiten en inkomsten negatief beïnvloed worden;

- financieringen: de vennootschap is onderworpen aan operationele en financiële beperkingen in leningsovereenkomsten; herfinanciering van leningen is mogelijk niet altijd realiseerbaar;
- terroristische aanvallen, piraterij, burgerlijke onlusten en regionale conflicten in een gegeven land;
- risico's met betrekking tot de TI pool, de joint ventures en de verbonden ondernemingen.

Als deel van de omkadering van deze interne controle, heeft Euronav:

- haar ethische waarden en gedragscode gedocumenteerd in de 'Code of Conduct' en de 'Dealing Code';
- deze waarden en code eveneens opgenomen in het 'Staff Handbook' voor alle werknemers;
- haar bedrijfsstructuur, organigram en functie-omschrijvingen en dus ook de taken, verantwoordelijkheden en rapporteringslijnen) duidelijk gedocumenteerd;
- de taakverdeling bij belangrijke beslissingen voor het hele bedrijf duidelijk gespecificeerd;
- een duidelijke communicatie verzekerd tussen het plaatselijke management en het uitvoerend management door te communiceren via en binnen verscheidene comités zoals het management comité, pool comité, inkomstencomité, verzekeringscomité;
- voor de belangrijkste activiteiten, beleidsprincipes geïmplementeerd die Euronav wereldwijd toepast en die onderwerpen behandelen met betrekking tot vaste activa, indekkingstransacties, IT systemen, human resources, thesaurie,...

Euronav heeft eveneens een "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu" (GKVM) maritiem beheerssysteem ontwikkeld dat management inzake gezondheid, veiligheid, milieu en kwaliteit integreert tot één naadloos systeem dat volledig in overeenstemming is met de ISM Code voor de "Safe Operation of Ships and Pollution Prevention". Er zijn eveneens interne systemen ingevoerd om de operationele risico's te verminderen.

Om de financiële rapportering te ondersteunen, heeft Euronav een periodieke afsluiting en rapporteringschecklist geïmplementeerd die de communicatie van tijdslijnen en een duidelijke toewijzing van taken en verantwoordelijkheden garandeert. Bijzondere procedures verzekeren de volledigheid van toe te rekenen kosten en opbrengsten. De details van deze procedures zijn opgenomen in de 'Finance Manual'.

Alle nieuwe en huidige werknemers krijgen een verplichte training over interne controle. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen bijgewoond door het senior management en waarvan de resultaten worden gerapporteerd aan corporate finance, dat een geconsolideerd rapport voorlegt aan het auditcomité. Meer details over de exacte rol en de verantwoordelijkheden van het auditcomité inzake de interne controle en de risicobeheerssystemen worden hiervoor vermeld in de afdeling betreffende de bevoegdheden van het auditcomité. Daarnaast houdt de Compliance Officer toezicht op de toepassing van het Corporate Governance Charter.

Euronav is zich ten zeerste bewust van het grote belang van effectieve en constante communicatie. Het management is dan ook in voortdurende dagelijkse interactie met de raad van bestuur en de relevante verantwoordelijken voor elk vakgebied. Zo is er eveneens een duidelijke communicatie over de rolverdelingen en verantwoordelijkheden van elke verantwoordelijke en, zoals duidelijk gesteld in de 'Code of Conduct', dienen werknemers elke (vermoedde) schending van regels, wetten, bedrijfsbeleid en ethische waarden te rapporteren.

In 2011 heeft Euronav, op aanbeveling van het auditcomité, de interne audit uitbesteed aan Moore Stephens. Moore Stephens zal de strategische, financiële, operationele en IT risico's analyseren en de bevindingen bespreken met het auditcomité.

Euronav heeft KPMG benoemd als externe auditor om de financiële resultaten te verifiëren en de naleving van de Belgische wetgeving na te gaan. De externe auditor legt minstens tweemaal per jaar een verslag voor aan het auditcomité. Zij worden eveneens uitgenodigd om de jaarlijkse algemene vergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.

5.1 Beleid inzake indekking

Euronav dekt zich gedeeltelijk in tegen de blootstelling aan schommelingen van de interestvoeten op haar leningen en alle leningen aangaande voor de financiering van schepen zijn op basis van een variabele interestvoet, verhoogd met een marge. Euronav houdt geen afgeleide financiële instrumenten aan met het oog op speculatieve verhandeling, noch geeft zij deze met dat doel uit. Euronav gebruikt afgeleide financiële instrumenten – zoals termijntransacties, renteswaps, het kopen van CAP opties, de verkoop van FLOOR opties, deviezenswaps – uitsluitend om de blootstelling aan interestvoeten en deviezenkoersen te beheren en om een evenwicht te bereiken tussen blootstelling aan vaste en

variabele interestvoeten, zoals gedefinieerd door de Groep. Voor meer details over de financiële instrumenten van Euronav verwijzen wij naar noot 23 van de jaarrekening.

5.2 Tonnagebelastingsregime en risico's

Tonnagebelastingsregime

Kort na haar oprichting diende Euronav een aanvraag in tot toepassing van het Belgische tonnagebelastingsregime. Dit regime werd haar toegerekend door de Federale Overheidsdienst voor Financiën op 23 oktober 2003. Na de verwerving van de Tanklog-vloot en rekening houdend met de uitdrukkelijke wens van Euronav om de schepen onder Griekse vlag te laten varen, kwam Euronav in aanmerking voor tonnagebelasting in Griekenland. Als gevolg hiervan, en dit voor een periode van tien jaar, is de belastbare basis van Euronav, in principe, forfaitair bepaald op

basis van de tonnage van de uitgebate schepen. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren die in aanmerking genomen worden door de gangbare belastingberekening, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, meerwaarden en de afschrijving van vorige verliezen.

Risico's verbonden aan de activiteiten van Euronav

Omwille van de cyclische aard van haar activiteiten

De bedrijfsresultaten van Euronav waren in het verleden onderhevig aan schommelingen op jaar- of kwartaalbasis. Ook in de toekomst zal dit waarschijnlijk zo blijven. De schommelingen in de bedrijfsresultaten van Euronav zijn te wijten aan diverse factoren, waarvan sommige buiten de controle van Euronav vallen. De tankermarkt is, historisch gezien, een cyclische markt. Een markt die gekenmerkt wordt door een hoge graad van volatiliteit als gevolg van wijzigingen in de vraag naar



en het aanbod van de vervoerscapaciteit. Allereerst wordt het aanbod van tankercapaciteit beïnvloed door het aantal nieuwbouwschepen, het verschrotingspercentage van bestaande tankers en de wijziging van wetten en reglementeringen. Ten tweede is de vraag naar tankers zeer gevoelig voor de globale en regionale marktcondities en voor het productiepeil van ruwe olie. De aard en de timing van al deze factoren, waarvan sommige van geopolitieke aard zijn, zijn onvoorspelbaar en kunnen een belangrijke impact hebben op de activiteiten van Euronav en op haar bedrijfsresultaat.

Euronav is onderhevig aan operationele en financiële beperkingen in kredietovereenkomsten

De bestaande leningsovereenkomsten van Euronav leggen operationele en financiële beperkingen op die een impact hebben op de mogelijkheden van Euronav en van haar dochtermaatschappijen, en in bepaalde opzichten deze mogelijkheden beperken of uitsluiten, om onder andere bijkomende schulden aan te gaan, effecten in onderpand te geven, aandelen in dochtermaatschappijen te verkopen, bepaalde investeringen te doen, fusies en overnames te verwezenlijken, schepen te kopen of te verkopen of dividenden uit te betalen zonder toestemming van de kredietverschaffer. De kredietovereenkomsten van Euronav stipuleren eveneens een bepaalde minimum marktwaarde voor schepen en andere zekerheden met betrekking tot het krediet. De financiële instellingen kunnen de schuldtermijnen inkorten onder dergelijke kredietovereenkomsten en de zekerheden verbonden aan het krediet uitoefenen in geval van faillissement, alsook wanneer Euronav in gebreke zou blijven haar verplichtingen volledig te honoreren. In geen enkele van deze omstandigheden is er een garantie dat Euronav over voldoende fondsen of andere middelen zal beschikken om al haar verbintenissen na te komen. Thans is Euronav in regel met haar verplichtingen onder de kredietovereenkomsten.

Euronav is onderhevig aan risico's inherent aan de uitbating van zeeschepen

De activiteiten van Euronav zijn onderhevig aan verschillende risico's, zoals extreme weersomstandigheden, nalatigheid van haar personeel, mechanische defecten aan de schepen, botsingen, zware schade aan de schepen, schade of verlies van vracht, en het wegvallen van commerciële activiteiten ten gevolge van politieke omstandigheden, vijandelijkheden of stakingen. De exploitatie van zeeschepen is bovendien onderworpen aan de inherente mogelijkheid van maritieme rampen zoals olielekken en andere milieurampen, alsook aan de verplichtingen die gepaard gaan met het bezitten en uitbaten van schepen in het internationale handelsverkeer.

Euronav is van mening dat haar huidige verzekeringsbeleid volstaat om haar te beschermen bij mogelijke ongevallen. Euronav gelooft ook dat zij voldoende gedekt is tegen milieuschade en vervuiling zoals vereist door de betreffende wetgeving en de standaardpraktijken in de sector. Hoe dan ook is er geen garantie dat een dergelijke verzekering beschikbaar zal blijven aan tarieven die door de vennootschap als redelijk beschouwd worden, of dat dergelijke verzekering voldoende zal blijven om alle verliezen door Euronav opgelopen, te dekken, of de kost van elke schadeclaim ingediend tegen Euronav te dekken, of dat de verzekeringen het inkomstenverlies ten gevolge van het uit de vaart halen van een schip zal dekken. Indien er schadeclaims zouden ingediend worden tegen Euronav, dan kunnen haar schepen in beslag genomen worden of onderworpen worden aan andere gerechtelijke procedures.

De activiteiten van Euronav zijn onderworpen aan een uitgebreide milieuwetgeving die een forse toename van de kosten van Euronav zou kunnen veroorzaken

De activiteiten van Euronav zijn onderworpen aan een uitgebreide, wijzigende milieuwetgeving. Euronav heeft in het verleden aanzienlijke kosten gemaakt om deze wetgeving en reglementeringen na te leven, waaronder uitgaven voor aanpassingen aan schepen en wijzigingen in operationele procedures. Euronav verwacht dat deze uitgaven hoog zullen blijven. Bijkomende wetten en reglementeringen kunnen ingevoerd worden en zouden Euronav kunnen beperken in haar activiteiten, of zouden een aanzienlijke stijging van haar kosten kunnen veroorzaken. Dit alles kan een negatieve impact hebben op de activiteiten van Euronav, haar financiële situatie en haar bedrijfsresultaten.

De voorspellingen voor een bepaalde periode kunnen mogelijk niet verwezenlijkt worden als gevolg van onvoorziene economische cycli

Al leveren diverse analisten voorspellingen inzake de ontwikkeling van de markten, toch kunnen deze voorspellingen niet altijd precies de toekomstige vrachttarieven weergeven. Deze zijn eerder onvoorspelbaar. Het voorspellen van vrachttarieven wordt bemoeilijkt door de onzekere vooruitzichten van de wereldeconomie.

Euronav heeft in de toekomst misschien bijkomend kapitaal nodig en zal misschien niet de geschikte fondsen tegen aanvaardbare voorwaarden vinden

Euronav deed aanzienlijke investeringen tijdens de voorbije jaren. Al zijn de meeste van deze projecten voldoende gefinancierd, toch bestaat het risico dat de financiële markten niet voldoende fondsen ter beschikking zullen kunnen stellen om dergelijke projecten te blijven ondersteunen.

De activiteiten van Euronav zijn onderhevig aan schommelingen in wisselkoersen en rentetarieven en deze veroorzaken uitgesproken afwijkingen in haar nettoresultaten

De inkomsten van Euronav worden hoofdzakelijk weergegeven in USD, al worden sommige exploitatiekosten uitgedrukt in andere munteenheden, vooral in euro. Deze gedeeltelijke wanverhouding tussen operationele inkomsten en uitgaven kunnen aanleiding geven tot schommelingen in de nettoresultaten van Euronav.

Euronav is onderworpen aan risico's die inherent zijn aan de omvorming van schepen in drijvende opslag- en verladersplatformen en de FSO-activiteiten

De FSO-activiteiten van Euronav zijn onderhevig aan verscheidene risico's, inclusief vertragingen, overschrijding van kosten, nalatigheid van werknemers, mechanische defecten aan machines, aanvaringen, ernstige schade aan schepen, schade aan of verlies van lading, piraterij of stakingen. In geval van vertraging in de levering van een FSO onder een dienstencontract aan de eindgebruiker, kunnen de contracten gewijzigd of geannuleerd worden. Bovendien is de werking van FSO-schepen onderhevig aan de inherente mogelijkheid van maritieme rampen zoals olievervuiling en andere milieurampen, en de verplichtingen voortkomend uit de eigendom en het beheer van schepen in die internationale handel. Euronav heeft momenteel voldoende verzekering tegen mogelijke ongevallen en milieuschade en -vervuiling, zoals vereist door de toepasselijke wetgeving en de standaardpraktijken in de sector. Niettemin is er geen garantie dat een dergelijke verzekering beschikbaar zal blijven aan tarieven die door de vennootschap als redelijk beschouwd worden, of dat dergelijke verzekering voldoende zal blijven om alle verliezen door Euronav opgelopen of de kost van elke schadeclaim ingediend tegen Euronav te dekken, of dat de verzekeringen het inkomstenverlies ten gevolge van het uit de vaart halen van een schip zal dekken. Indien er schadeclaims zouden ingediend worden tegen Euronav, dan kunnen haar schepen in beslag genomen worden of onderworpen worden aan andere gerechtelijke procedures.

Herfinanciering van leningen is mogelijk niet altijd realiseerbaar

Er is geen garantie dat Euronav in staat zal zijn om haar leningen terug te betalen of te herfinancieren aan aanvaardbare voorwaarden of gewoon terug te betalen wanneer zij opeisbaar worden. Financiële markten en schuldmarkten zijn niet altijd open onafhankelijk van de situatie van Euronav en het gebrek aan schuldfinanciering zou Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kunnen impacteren.

Risico's met betrekking tot de TI pool, de joint ventures en de verbonden ondernemingen zouden Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kunnen beïnvloeden

Alhoewel inspanningen gedaan worden om de risico's binnen Euronav te identificeren en te beheren, is dit niet steeds mogelijk of afdwingbaar. In het geval van joint ventures, TI pool en verbonden ondernemingen, kan/kunnen de andere partner(s) een verschillende visie hebben, ten gevolge waarvan, volgens Euronav, een specifieke aanpak van risico's beperkt of zelfs onmogelijk kan zijn. De verschillende benaderingen van deze risico's kunnen leiden tot gevolgen die verschillen van deze die Euronav zou hebben ondergaan of had willen ondergaan, hetgeen Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kan beïnvloeden.

Daden van piraterij op zeeschepen, die recent steeds meer voorkomen, kunnen onze activiteiten negatief beïnvloeden

Historisch gezien trof de piraterij vooral zeeschepen actief in bepaalde regio's in de wereld zoals de Zuid-Chinese Zee en de Golf van Aden nabij Somalië. De laatste jaren steeg het aantal incidenten aanzienlijk, vooral in de Golf van Aden nabij Somalië. Indien deze aanvallen zich voordoen in regio's waar onze schepen ingezet worden en die door verzekeraars worden gekwalificeerd als zones met een 'oorlogsrisico', zoals dit tijdelijk het geval was met de Golf van Aden in mei 2008, of zones die door het Joint War Committee ("JWC") gekwalificeerd worden als zones gekenmerkt door "oorlog en staking", zouden de premies aanzienlijk kunnen verhogen en het verkrijgen van een dergelijke verzekering bemoeilijken. Bovendien zouden in dergelijke omstandigheden, de kosten voor de bemanning, inclusief de eventuele kosten die kunnen worden gemaakt voor het gebruik van veiligheidsagenten kunnen stijgen. Euronav is mogelijk niet voldoende verzekerd om verliezen ten gevolge van dergelijke incidenten te dekken, hetgeen een belangrijke negatieve impact zou kunnen hebben op Euronav. Daarnaast zou de kaping van één van onze schepen ten gevolge van een daad van piraterij dan wel een stijging van de kosten, of het helemaal niet beschikbaar zijn van verzekeringen voor onze schepen, een belangrijk negatief effect kunnen hebben op onze activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen. Om een antwoord te bieden tegen de piraterij, in het bijzonder in de Golf van Aden, nabij de kust van Somalië, volgt Euronav, in overleg met de regelgevende overheden, BMP4 (Best Management Practices), een gids die gezamenlijk werd opgesteld door EUNAVFOR, het NAVO Scheepscentrum en UKMTO (UK Maritime Trade Operations) of kan de vennootschap in bepaalde gevallen zelfs overwegen gewapende bewakers aan



boord te nemen. Hoewel het inzetten van deze bewakers bedoeld is om de kaping van schepen te voorkomen, kan het ook ons aansprakelijkheidsrisico vergroten voor dood of verwonding van personen of schade aan persoonlijke bezittingen. Indien Euronav geen geschikte verzekering heeft die dergelijke aansprakelijkheid dekt, zou dit haar activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen negatief kunnen beïnvloeden.

6. Inlichtingen vereist in het jaarverslag op grond van Artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 14 november 2007

6.1 Kapitaalstructuur

Op 31 december 2010 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav NV 56.247.700,80 USD, vertegenwoordigd door 51.750.000 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam, aan toonder of gedomaterialiseerd. Euronav houdt momenteel 1.750.000 eigen aandelen aan die werden ingekocht aan een gemiddelde prijs van 18,16 EUR.

Op 24 september 2009 gaf Euronav achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties uit aan een vaste interestvoet met vervaldatum in 2015, voor een totaalbedrag van 150 miljoen USD. De obligaties zijn genoteerd op de Luxemburgse beurs. Er zijn geen aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav aandelen te verwerven.

6.2 Beperkingen aan de uitoefening van stemrechten of van overdracht van effecten

Elk aandeel geeft recht op één stem. De vennootschap heeft geen effecten uitgegeven die de houder ervan bijzondere stemrechten of controle zouden verlenen. De statuten bevatten geen beperkingen van stemrechten en elke aandeelhouder kan zijn stemrechten uitoefenen op voorwaarde dat hij geldig toegelaten werd tot de aandeelhoudersvergadering en zijn stemrechten niet geschorst zijn. Overeenkomstig artikel 12 van de statuten is de vennootschap gerechtigd om de uitoefening van stemrechten verbonden aan aandelen waarvan verscheidene personen eigenaar zijn, te schorsen. Niemand kan op de aandeelhoudersvergadering stemmen op basis van de stemrechten verbonden aan effecten waarvoor de formaliteiten voor de toelating tot de algemene vergadering zoals neergelegd in artikel 34 van de statuten of de wet niet tijdig of niet correct werden vervuld. Evenzo zijn er geen beperkingen in de statuten of bij wet met betrekking tot overdracht van effecten.

6.3 Algemene vergadering van aandeelhouders

De gewone algemene vergadering van aandeelhouders wordt gehouden in Antwerpen, op de tweede donderdag van de maand mei, om 11 uur, op de hoofdzetel of op elke andere plaats vermeld in de oproeping. Indien deze datum een officiële feestdag zou zijn, zal de algemene vergadering plaatsvinden op de eerste werkdag voorafgaand aan die datum.

6.4 Aandeelhoudersovereenkomsten of andere overeenkomsten

De raad van bestuur is niet op de hoogte van enige aandeelhoudersovereenkomsten of andere overeenkomsten tussen de hoofdaandeelhouders of andere aandeelhouders die de overdracht van effecten of de uitoefening van stemrechten beperken. Tussen de hoofdaandeelhouders bestaan geen besprekingen van aandeelhoudersovereenkomsten noch stemafspraken. Zij handelen evenmin in onderling overleg. Er zijn geen overeenkomsten tussen de vennootschap en haar werknemers of bestuurders die voorzien in een vergoeding in geval van ontslag volgend op een openbaar bod. Met uitzondering van de gangbare marktconforme clausules inzake controlewijziging onder de kredietovereenkomst, zijn er verder geen belangrijke overeenkomsten waarbij de vennootschap betrokken partij is en die in voege treden, dan wel gewijzigd of beëindigd worden in geval van verandering van controlewijziging van de vennootschap na een openbaar bod.

6.5 Benoeming en vervanging van bestuurders

De statuten (artikel 17 en volgende) en afdeling III.2 van het Corporate Governance Charter van Euronav bevatten specifieke regels met betrekking tot de (her)benoeming, vervanging en de evaluatie van bestuurders. De algemene vergadering van aandeelhouders benoemt de raad van bestuur. De raad legt de voorstellen voor de (her)benoeming van bestuurders – ondersteund door een aanbeveling van het benoemings- en remuneratiecomité – ter goedkeuring voor aan de algemene vergadering. Indien een bestuurdersmandaat opvalt in de loop van de termijn waarvoor die bestuurder benoemd was, kunnen de overblijvende leden van de raad van bestuur voorlopig in de vacature voorzien tot aan de eerstvolgende algemene vergadering die over de definitieve vervanging beslist. De bestuurder die in deze omstandigheden wordt benoemd, is slechts benoemd voor de termijn om het mandaat van degene die hij vervangt, te voleindigen. Bestuurders worden benoemd voor een termijn van 4 jaar.

6.6 Statutenwijzigingen

De statuten kunnen gewijzigd worden door de buitengewone algemene vergadering in overeenstemming met het Wetboek van Vennootschappen. Elke statutenwijziging vereist een gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

6.7 Machtiging aan de raad van bestuur inzake kapitaalsverhoging

De statuten (artikel 5) bevatten specifieke regels betreffende de machtiging tot kapitaalsverhoging. Aan de raad van bestuur is bij besluit van de algemene vergadering de dato 28 april 2009 de bevoegdheid verleend om binnen de termijn van vijf jaar te rekenen van de datum van de bekendmaking van het besluit, in één of meerdere malen op de wijze en tegen de voorwaarden die de raad zal bepalen, het kapitaal te verhogen met een maximum bedrag van 30.000.000 US Dollar.

6.8 Machtiging aan de raad van bestuur om eigen aandelen te verwerven of te vervreemden

De statuten (artikel 15 en 16) bevatten specifieke regels in verband met de machtiging om eigen aandelen van de vennootschap te verwerven of te vervreemden. Volgens een besluit van de algemene vergadering van 26 april 2011, dat genomen werd met naleving van de wettelijke bepalingen terzake, werd de raad van bestuur gemachtigd, voor een duur van drie jaar te rekenen vanaf de bekendmaking in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad van het voornoemd besluit (maar in elk geval niet langer dan tot 18 juni 2014), haar eigen aandelen of winstbewijzen met stemrecht, of, zo deze bestaan, zonder stemrecht, te verkrijgen of te vervreemden, door aankoop of ruil, rechtstreeks of door een persoon die handelt in eigen naam, maar voor rekening van de vennootschap (artikel 15 van de statuten).

7. Winstverdeling

De raad van bestuur voert sinds 2008 een beleid om steeds een interimdividend te overwegen en de uitbetaling van een dividend voor te stellen enkel onder voorbehoud van behaalde resultaten, investeringsopportuniteiten en de vooruitzichten.

8. Gedragscode

De raad van bestuur keurde op haar vergadering van 20 september 2006

de Euronav Gedragscode goed. Het doel van de Gedragscode bestaat erin de werknemers te begeleiden bij de bevordering en bescherming van de goede reputatie van Euronav. De Gedragscode zet de beleidspunten en richtlijnen uiteen die de waarden van Euronav belichten en meer bepaald haar relaties met klanten, aandeelhouders, belanghebbenden en de samenleving in het algemeen. De volledige tekst van de Gedragscode bevindt zich op de website: www.Euronav.com.

9. Maatregelen in verband met misbruik van voorkennis en machtsmisbruik

In overeenstemming met Richtlijn 2003/6/EC betreffende misbruik van voorkennis en marktmisbruik bevat Annex 3 van het Corporate Governance Charter de richtlijnen inzake handelen in financiële instrumenten uitgegeven door de vennootschap. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in Euronav aandelen gedurende zogenaamde "gesloten periodes", die sinds 2006 van toepassing zijn. Bestuurders en personeelsleden die wensen te handelen in Euronav aandelen dienen voorafgaandelijk toelating te krijgen van de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt dienen te worden in overeenstemming met het Koninklijk Besluit van 5 maart 2006 worden ten gepaste tijde openbaar gemaakt.

10. Guberna

Aangezien Euronav sterk gelooft in de verdiensten van de principes van deugdelijk bestuur en veel belang hecht aan een verdere ontwikkeling van haar corporate governance structuur, sloot de vennootschap zich eind 2006 aan als institutioneel lid bij Guberna (www.guberna.be). Guberna is een kenniscentrum dat corporate governance in al zijn dimensies promoot en een platform biedt waar ervaringen, kennis en beste praktijken kunnen worden uitgewisseld.

11. Genderdiversiteit

Overeenkomstig bepaling 2.1 van de Corporate Governance Code dient de raad van bestuur te worden samengesteld op basis van genderdiversiteit en diversiteit in het algemeen. De huidige raad van bestuur van Euronav is samengesteld uit 7 mannen en 1 vrouw met uiteenlopende doch complementaire kennis en ervaring. De raad van bestuur heeft kennis genomen van de Wet van 28 juli 2011 met betrekking tot genderdiversiteit en de aanbeveling van de Commissie Corporate Governance als gevolg van het in voege treden van de wet inzake de

vertegenwoordiging van vrouwen in de raden van bestuur van beursgenoteerde vennootschappen. De raad van bestuur staat achter de aanbeveling van de Commissie Corporate Governance en zal zich inspannen om haar samenstelling in die zin aan te passen binnen de periode opgelegd door de voornoemde wet.

Resultaatverwerking Euronav NV

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt - 136.644.774,63 USD, wat met inbegrip van de overdracht van vorig boekjaar ten bedrage van 726.080.529,75 USD een te verdelen winstsaldo geeft van: 589.435.755,12 USD. Aan de algemene vergadering van 10 mei 2012, zal worden voorgesteld geen dividend uit te keren.

- kapitaal en reserves
- dividenden
- over te dragen

USD 0.00

USD 0.00

USD 589.435.755,12

Antwerpen, 19 maart 2012

De raad van bestuur



The Euronav Groep

Euronav Ship Management SAS

Euronav Ship Management SAS, met hoofdkantoor in Nantes in het zuiden van Bretagne, en met een bijkantoor in Antwerpen, beheert Very Large Crude Carriers (VLCC), 1 Ultra Large Crude Carrier (V-Plus), Suezmax-tankers en 1 Floating, Storage and Offloading unit (FSO). Deze Franse dochtermaatschappij werd opgericht in 1993 en is de grootste uitbater van VLCC's in Frankrijk. Met uitzondering van de FSO die onder Marshall Island vlag vaart, varen alle VLCC's onder Franse vlag en Belgische vlag. Hierdoor wordt een hoog niveau van kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid gegarandeerd. Het kantoor in Nantes heeft naast de Franse officieren en bemanning nog officieren en bemanningsleden in dienst uit Bulgarije, de Filipijnen en Kroatië. Het bijkantoor in Antwerpen beheert de schepen onder Belgische vlag.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. werd opgericht in november 2005 als bijkantoor om de schepen van Euronav onder Griekse vlag te beheren. Het Griekse filiaal is gevestigd in het hart van Piraeus. De personeelsleden werden geselecteerd op basis van hun ervaring, enthousiasme en inzet. Het Griekse filiaal houdt, door middel van een management team ter plaatse, ook toezicht op de aanbouw van het nieuwbouw orderboek.

Euronav UK Ltd.

Euronav UK Agencies Ltd., gevestigd op Brompton Road in het hart van Londen, is een handelsagentschap van de Euronav-groep. Het



kantoor bestaat uit een enthousiast multicultureel team van 5 verschillende nationaliteiten. Dankzij haar aanwezigheid in Londen kan Euronav nauw samenwerken met de belangrijkste in Londen gevestigde en internationale makelaars.

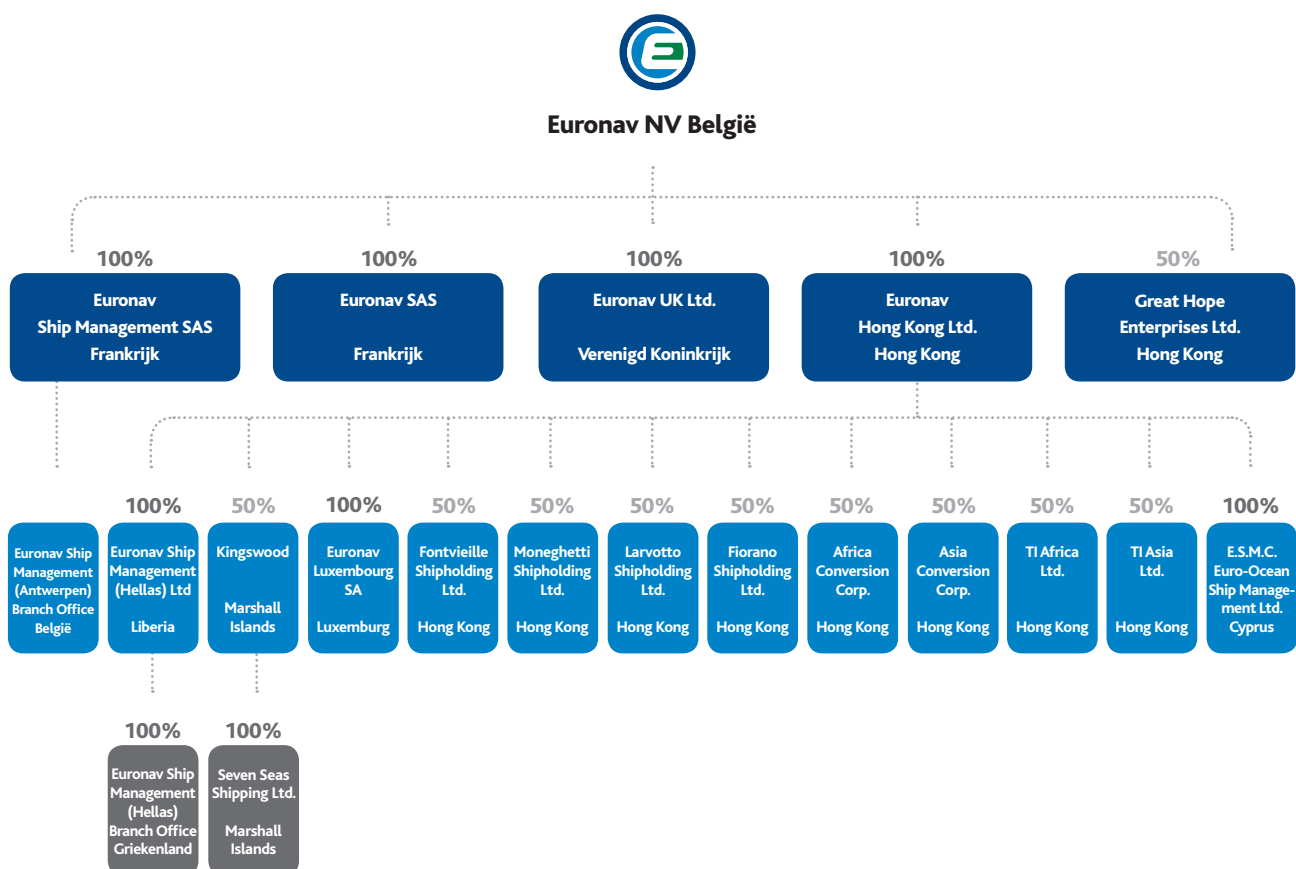
Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Hong Kong Ltd. is de holdingmaatschappij van drie 100% dochterondernemingen en negen 50%-joint ventures. De 100%-dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd. vallen, zijn: Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. (zie korte samenvatting hierboven), Euronav Luxembourg SA, eigenaar van 1 Suezmax in aanbouw en E.S.M.C. Euro-Ocean Ship Management Ltd., een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de FSO Asia. TI Asia Ltd. en TI Africa Ltd., 50%-joint ventures met Overseas Shipholding Group (OSG), zijn de eigenaars van respectievelijk de *FSO Asia* en *FSO Africa*, die momenteel beide

zijn ingezet op het Al Shaheen olieveld voor de kust van Qatar. Fontvieille Shipholding Ltd., Moneghetti Shipholding Ltd., Fiorano Shipholding Ltd. en Larvotto Shipholding Ltd., 50%-joint ventures met JM Maritime, zijn elk eigenaar van één Suezmax-schip. Kingswood is een 50% joint venture met Norley Corporation Inc. en is eigenaar van één VLCC via Seven Seas Shipping Ltd.

Great Hope Enterprises Ltd.

Great Hope Enterprises Ltd. is een 50% joint venture met Kriss Investments Company die eigenaar is van één VLCC.



Producten en diensten

Voor onze klanten

Werken op een manier die bijdraagt aan het succes van de bedrijfsdoelstellingen door steeds hogere eisen te stellen aan kwaliteit en betrouwbaarheid.

Vervoer van ruwe olie

Euronav is een verticaal geïntegreerde eigenaar, uitbater en beheerder die een volledig pakket transportdiensten kan aanbieden bovenop het vervoer van ruwe olie met haar vloot van moderne tankers. De markt voor het zeevervoer van ruwe olie is cyclisch en zeer volatiel en vereist een flexibel en proactief beheer van activa, voornamelijk wat betreft de samenstelling van de vloot en de tewerkstelling ervan. Euronav verhoogt haar aanwezigheid op de markt door op het juiste moment schepen van andere eigenaars en leveranciers van tonnage in te huren en tegelijkertijd een hoogkwalitatieve kernvloot aan te houden in volledige of gedeeltelijke eigendom. De schepen van de kernvloot van Euronav hebben een gemiddelde leeftijd van net iets boven de 8 jaar. Euronav baat haar vloot uit zowel op de spotmarkt als onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. De meeste VLCC's en 1 V-

Plus in eigendom van Euronav worden binnen de TI pool verhandeld. Het overgrote deel van de Suezmax-vloot van Euronav wordt onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. Euronav verhandelt daarnaast sommige van haar Suezmax-schepen rechtstreeks op de spotmarkt.

VLCC-vloot

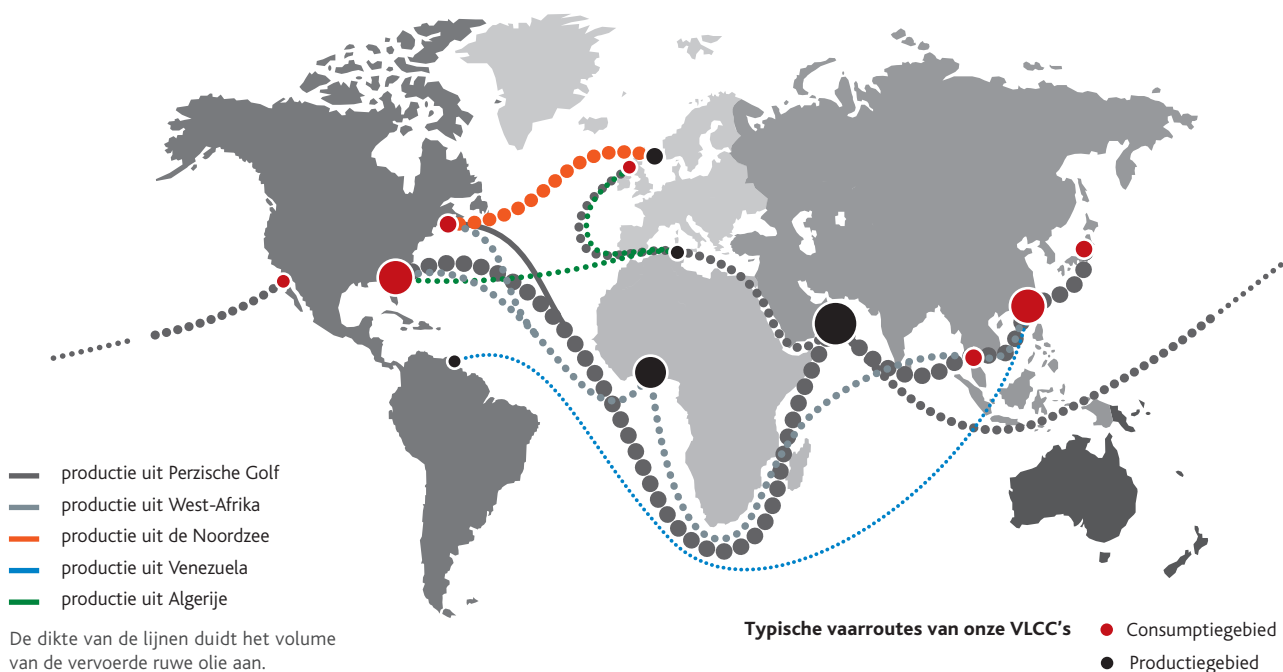
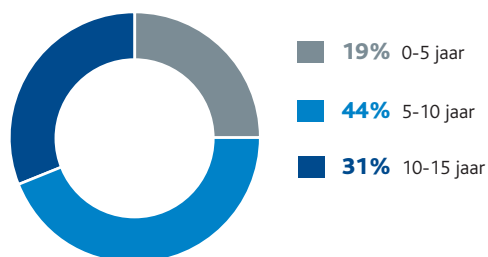
De Tankers International (TI) pool

De volledige VLCC-vloot in eigendom van Euronav vaart hoofdzakelijk onder Franse, Belgische of Griekse vlag. Euronav is één van de mede-oprichters van de TI pool, die haar activiteiten startte in januari 2000. De TI pool werd opgericht door Euronav en andere vooraanstaande tankerredereien om tegemoet te komen aan de algemene transportvereisten van internationale oliemaatschappijen en andere belangrijke bevrachters. De TI pool beheert de grootste moderne vloot ter wereld en beschikt over 43 dubbelwandige schepen: 41 VLCC's en 2 V-Plus schepen. Via deelname aan een pool genieten zowel Euronav als haar klanten van de schaalvoordelen inherent aan een dergelijke structuur. Verder slaagt de pool erin de inkomsten van de schepen te verhogen via een optimalisatie van de aanwending van de vloot (verhoging van



het aantal dagen geladen in vergelijking met het aantal dagen in ballast) door gebruikmaking van gecombineerde reizen, bevrachtingsovereenkomsten” en andere schaalvoordelen verbonden aan de omvang en kwaliteit van haar moderne VLCC-vloot. Het vermogen van de pool om schepen te vervangen bij vertraging, om wachttijden te beperken of om te voldoen aan specifieke behoeften van klanten is onovertroffen. Door samen veel moderne schepen uit te baten is de pool er bijna zeker van een moderne, hoogst kwalitatieve VLCC beschikbaar te hebben op de juiste plaats, op het juiste moment. Klanten krijgen dus een betere, meer flexibele dienstverlening en weten zich verzekerd van hoog kwalitatieve tonnage.

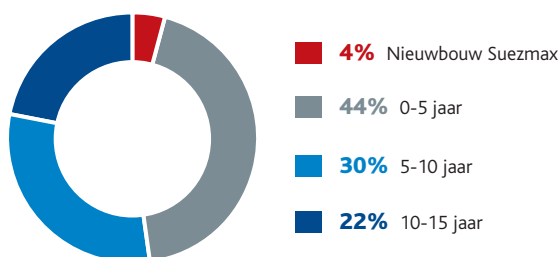
Gemiddelde leeftijd van de Euronav VLCC-vloot in eigendom en in tijdsbevrachting



Suezmax-vloot

De volledige Suezmax-vloot vaart onder Griekse of Belgische vlag. De combinatie van nationale vlag en operationele en onderhoudsnormen in termen van leeftijd en prestaties die hoger liggen dan die gehanteerd in de industrie, laten Euronav toe haar vloot gedeeltelijk onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren. Euronav verkiest een groot deel van haar Suezmax-vloot onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren als tegengewicht voor de blootstelling aan de spotmarkt van haar VLCC's. Deze strategie waarborgt de vennootschap een stabiele en zekere inkomstenstroom. Euronav bezit en baat 22 Suezmax-schepen uit en heeft daarnaast 1 Suezmax in aanbouw

Gemiddelde leeftijd van de Euronav Suezmax-vloot in eigendom

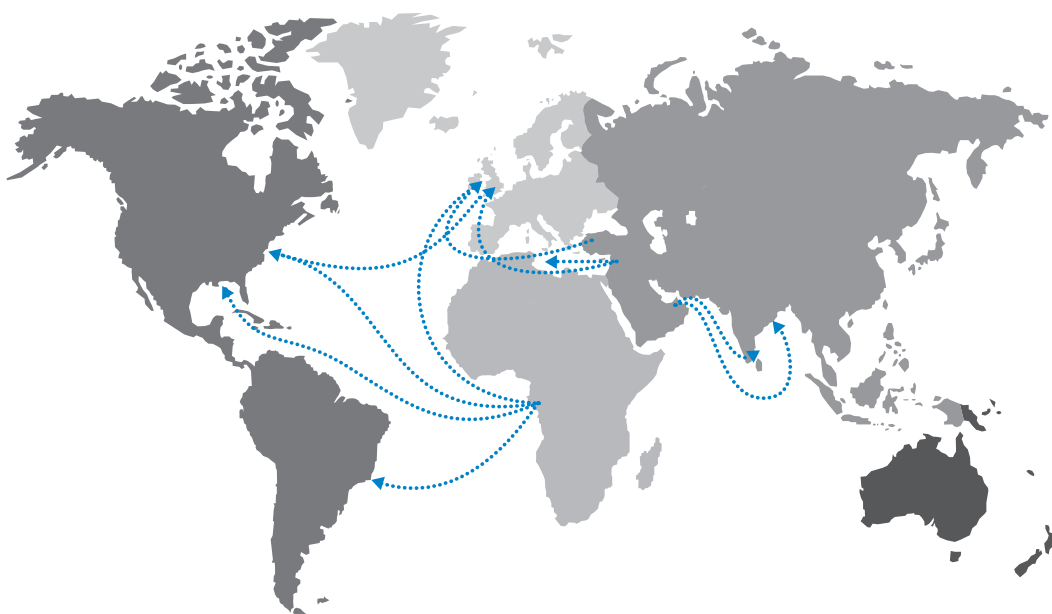


bij Samsung Heavy Industries. De bevrachters van de Euronav Suezmax-vloot zijn toonaangevende oliemaatschappijen, raffinaderijen en handelaars zoals onder meer Valero, Petrobras, Total, Vitol en Sun Oil. Euronav verhandelt momenteel 13 Suezmax-tankers op de spotmarkt.

Drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen (FSO/FPSO)

Drijvende systemen worden al jarenlang gebruikt in offshoregebieden zonder pijpleidinginfrastructuur. Het belang van deze systemen neemt evenwel nog toe naarmate men in steeds diepere wateren naar olie gaat boren. FPSO/FSO-systemen zijn uitgegroeid tot één van de meest commercieel haalbare concepten voor de ontwikkeling van olievelden op afgelegen locaties of in diepe wateren.

Euronav kwam in 1994 voor het eerst in contact met deze markt door de inzet van VLCC's in de Golf en in West-Afrika. Euronav engageerde zich voor het Maersk Oil Qatar-project (MOQ) (zie hieronder) vanwege de specifieke activa in eigendom: twee van de vier V-Plus-schepen die in de wereld bestaan m.n. de *TI Asia* (die toebehoorde aan Euronav) en de *TI Africa* (die toebehoorde aan OSG). De *TI Europe* (in volle ei-



Top 10 handelsroutes voor Suezmax-schepen
(bron: Clarkson Research)



gendom van Euronav) is één van de twee overblijvende niet-geconverteerde V-Plus schepen wereldwijd. De *TI Europe* wordt momenteel uitgebaat binnen de TI pool. Euronav is ervan overtuigd dat de toekomst van dit nog niet geconverteerde schip ligt in een uitbating op lange termijn in de offshore sector. Het merendeel van de nieuwe olievelden die worden ontdekt, bevindt zich offshore. In veel gevallen gaat het om gigantische olievelden (Brazilië, West-Afrika, Australië) waarvoor normaal zeer grote FSO's nodig zijn. Euronav is dan ook van mening dat er bij de uitbaters van offshore olievelden vraag zal zijn naar dit schip.

Via het MOQ-project is Euronav opnieuw actief in de offshoremarkt. MOQ had twee contracten toegekend voor de levering van FSO-diensten op het Al Shaheen olievleld voor de kust van Qatar, waar beide omgebouwde V-Plus-schepen momenteel actief zijn.

De *TI Asia* en *TI Africa* ondergingen een ingrijpende verbouwing tot FSO-schepen. Beide schepen kunnen elk ongeveer 2,8 miljoen vaten ruwe olie verwerken en opslaan. De FSO's verwerken de ruwe olie gewonnen uit een oliereservoir onder de zeebodem en zijn via een eenpuntsverankeringsysteem vastgekoppeld. Olie en water worden via een onderwaterpijpleiding geladen op de FSO waar de olie en water worden verwarmd. Deze verwarming versnelt de scheiding van de twee organische componenten. Zodra water en olie zijn afgescheiden, wordt de olie in afzonderlijke laadtanks opgeslagen om vervolgens te worden overgeladen op exportschepen. Het water wordt na behandeling teruggepompt naar het onderwaterreservoir dan wel naar zee.

Karakteristieken van de *FSO Asia* en de *FSO Africa*

Type	V-Plus
Afmeting	442.893 dwt
Bouwjaar	2002
Conversiejaar	2009 - 2010
Opslagcapaciteit	2.800.000 barrels
Totale lengte van de schepen	380 m
Breedte	68 m
Diepte	34 m
Diepgang	24,5 m

De *FSO Asia* en de *FSO Africa* ondergingen verregaande aanpassingen:

- 2 VOC-recuperatie installaties (VOC = Volatile Organic Compounds of vluchtige organische bestanddelen) moeten de ecologische voetafdruk van het schip beperken: zij zorgen voor het opvangen, herinjecteren en terugvoeren van de VOC's naar de laadtanks;

- verwarmingselementen werden geïnstalleerd in bepaalde laadtanks om het scheidingsproces te versnellen;
- volledig dubbele besturingssystemen, inclusief 5 hoofd cargo-pompen en vrachtverladingssystemen, vier verwarmingsketels, 8 door dieselmotoren aangedreven generatoren (totaal geïnstalleerd vermogen 15 MW), bijkomende brand- en beveiligingssystemen en volledig ontdebeld elektriciteits- en schakelbordsystemen;
- een installatie met negen centrifuges om het water dat na de olie/water-scheiding overblijft, te zuiveren met een capaciteit om het oliegehalte tot minder dan 15 ppm (partikels per miljoen) te verminderen;
- dubbele vrachtverwerkings- en meetsystemen;
- verblijfsaccommodatie voor 84 personeelsleden, onder wie 54 bemanningsleden, 30 bijkomende personeelsleden, reservebemanning en ander ondersteunend personeel;
- de laadtanks kregen een speciale coating volgens strenge specificaties en alle leidingen kregen een volledige coating om corrosie te voorkomen en de levensduur van het schip te verlengen;
- een helikopterplatform met bijtankinstallaties en voorzieningen voor aankomende en vertrekkende vluchten;
- grote onderhoudsruimtes met ateliers.

In 2011 richtte Euronav een eigen offshore departement op teneinde opportuniteiten in deze sector te kunnen benutten. Euronav beschikt over twee troeven bij de ontwikkeling van een eigen offshore divisie. Ten eerste: schepen van hoogstaande kwaliteit die vanwege hun leeftijd minder inzetbaar worden op de traditionele markt van zeevervoer, maar die wel nog een tijdlang kunnen worden ingezet in de offshoremarkt omdat ze volgens de hoogste normen werden onderhouden. Ten tweede: zeer degelijke zeelieden en ingenieurs die zich makkelijk aanpassen aan nieuwe omgevingen. De bedoeling is dat dit departement de offshore markt opvolgt en aanbestedingen voorbereidt voor projecten die voldoende scheepvaart georiënteerd zijn met de nadruk op projecten die in lijn liggen met de specifieke kwaliteiten van de schepen binnen de vloot van Euronav en waarvan de conversie alsook de uitbating kunnen worden opgevolgd.

Scheepsbeheer

Het beheer van de schepen is toevertrouwd aan drie 100% dochtermaatschappijen: Euronav Ship Management SAS, Euronav SAS en Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. De vaardigheden van haar rechtstreeks tewerkgestelde officieren op zee en kapiteins en ingenieurs aan wal, verzekeren een competitief voordeel in het kwalitatief ontwerpen, onderhouden en uitbaten van schepen. De schepen van Euronav varen hoofdzakelijk onder de Belgische, Griekse en Franse vlag. Euronav beheert een eigen vloot van moderne dubbelwandige ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, Very Large, Ultra Large Crude Oil Carriers tot FSO (Floating, Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd in vaak erg moeilijke weersomstandigheden, naar havens en in opdracht van bevrachters die de hoogste eisen stellen. Schepen en bemanning staan in voortdurend contact met het walpersoneel zowel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen en conferenties die aan wal worden georganiseerd als via uiterst gesofisticeerde communicatiemiddelen en interne opleidings-sessies. Scheepsinspecteurs, interne en externe revisoren, klanten als ook nationale en internationale regelgevende instanties beoordelen de prestaties van het schip en de bemanning. Euronav onderhoudt uitstekende relaties met alle grote spelers op de oliemarkt. Zowel de vennootschap als haar schepen hebben talrijke audits van de verschillende oliemaatschappijen met succes doorstaan, zowel aan wal als op zee.

Euronav bekleedt dan ook een leidende positie binnen de industrie en mag terecht trots zijn op haar uitstekende reputatie en haar professionele relaties binnen de maritieme sector. Alle diensten worden geleverd met fundamenteel respect voor gezondheid, veiligheid, betrouwbaarheid, en voor alle milieu- en kwaliteitsnormen van toepassing in de maritieme transportsector. Euronav zet zich in zowel voor een voortdurende verbetering van de veiligheid, betrouwbaarheid en kwaliteit bij de uitbating van haar vloot als voor een optimale tewerkstelling ervan en dit steeds met bijzondere aandacht voor de bescherming van het milieu. Euronav hecht veel belang aan een bedrijfscultuur waar teamwork hoog in het vaandel wordt gedragen en waar iedereen – aan wal en op zee – samenwerkt aan een succesvolle bedrijfsvoering. Euronav ontwikkelde een eigen evaluatieprocedure voor haar werknemers en verzorgt opleidingen met het oog op interne promotie. Het beleid van Euronav is gericht op een voortdurende verbetering van de prestaties en overeenstemmende beloning, op motivatie van werknemers en het koesteren van toptalent.

Euronav levert en exploiteert innovatieve drijvende productiesystemen van hoge kwaliteit voor de offshore olie-industrie. Euronav doet dit door een getalenteerd team van medewerkers te cultiveren die in-

teger werken, open communiceren, ten dienste staan van de gemeenschap en milieubewust zijn. Euronav handhaaft een geïntegreerde methode voor het beheer van haar schepen waarvan de belangrijkste eigenschappen en vaardigheden zijn:

- bewezen ervaring in het beheer van olietankers;
- ervaren officieren en bemanning met bewezen professionele kwaliteiten;
- professionele verstandhoudingen gebaseerd op verdienste en vertrouwen;
- volle inzet om de kwaliteit van het leven en werken op zee te verbeteren;
- veiligheids- en kwaliteitsgarantie inclusief training, audits en inspecties;
- moderne en efficiënte gecomputeriseerde managementen trainingsystemen;
- een personeelsbeleid gericht op samenwerking teneinde gemeenschappelijke doelen te bereiken;
- praktijkgericht technisch beheer ondersteund door de meest moderne communicatiesystemen;



- ervaring in bescherming van activa op lange termijn;
- open communicatie en transparantie in verslaggeving.

Een volledig dienstenpakket

Euronav verleent een volledig dienstenpakket dat onder andere bestaat uit:

- volledige technische bijstand;
- getrouwheid aan een systeem van regelmatige onderhoudsbeurten;
- personeelsbeleid van ervaren officieren en bemanningsleden;
- medische diensten;
- verzekering en schadebeheer;
- wereldwijde afnemer van scheepsbrandstof, uitrusting en diensten om optimale synergie, prijszetting en kwaliteit te verzekeren;
- financiële diensten, IT, personeelsbeleid en juridische diensten ter verzekering van een voortdurende verbetering van de prestaties van de groep op deze respectievelijke domeinen;
- projectmanagement voor:
 - supervisie van schepen in aanbouw, inclusief pre- en

- postcontractuele advisering en technische ondersteuning;
 - FSO wijzigingen en conversies;
- commercieel management;
- operationeel management.

Euronav maakt gebruik van een aantal gedefinieerde prestatie-indicatoren (KPI's) alsook van gestandaardiseerde inspectieverslagen die nauwkeurig geëvalueerd worden om prestaties te kunnen meten zoals:

- betrouwbaarheid van de schepen;
- behoud van crew;
- veiligheid;
- inspecties door oliemaatschappijen en havens;
- gepland onderhoud;
- droogdok planning en herstellingen gebaseerd op werklijsten van droogdok tot droogdok;
- driemaandelijks Management Review Meetings om de tendensen op te volgen en de werkwijze in die zin bij te sturen.



Vloot van Euronav op 31 december 2011

VLCC's en V-Plus in eigendom

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (m)	SPOT/TC OUT*	SCHEEPSWERF
Algarve	100%	1999	298.969	22,02	Frans	332,00	Spot	Daewoo Heavy Industries
Antarctica	100%	2009	315.981	22,50	Frans	333,00	TC Out	Daewoo Heavy Industries
Artois**	100%	2001	298.330	21,13	Frans	332,95	Spot	Hitachi Zosen
Famenne**	100%	2001	298.412	21,13	Frans	332,94	Spot	Hitachi Zosen
Flandre	100%	2004	305.688	22,42	Frans	332,00	Spot	Daewoo Heavy Industries
Luxembourg	100%	1999	299.150	22,02	Frans	332,06	TC Out	Daewoo Heavy Industries
Olympia	100%	2008	315.981	22,50	Frans	333,00	TC Out	Hyundai Heavy Industries
TI Europe	100%	2002	441.561	26,53	Belgisch	380,00	Spot	Daewoo Heavy Industries
TI Hellas	100%	2005	318.934	22,52	Belgisch	332,99	Spot	Hyundai Heavy Industries
TI Topaz	100%	2002	319.430	22,52	Belgisch	332,99	Spot	Hyundai Heavy Industries
Ardenne Venture	50%	2004	318.658	22,52	Hong Kong	332,99	Spot	Hyundai Heavy Industries
V.K. Eddie	50%	2005	305.261	22,42	Panama	332,00	Spot	Daewoo Heavy Industries

* TC Out= onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst

** De Artois en de Famenne ondergingen in 2011 een speciale inspectie in droogdok in Singapore (standaard procedure voor schepen om de 5 jaar).



VLCC-schepen opgeleverd in het eerste kwartaal van 2012

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (m)	SPOT/TC OUT	SCHEEPSWERF
Alsace	100%	2012	320.350	22,57	Grieks	330,00	Spot	Samsung Heavy Industries

FSO (Floating, Storage and Offloading) in eigendom

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DRAFT	VLAG	LENGTE (m)	SPOT/TC OUT	SCHEEPSWERF
FSO Africa	50%	2002	441.655	24,53	Marshall Islands	380,00	TC Out	Daewoo Heavy Industries
FSO Asia	50%	2002	441.893	24,53	Marshall Islands	380,00	TC Out	Daewoo Heavy Industries



Suezmax-schepen in eigendom

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (m)	SPOT/TC OUT	SCHEEPSWERF
Cap Charles*	100%	2006	158.881	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Diamant*	100%	2001	160.044	15,36	Grieks	277,32	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Felix	100%	2008	158.764	17,02	Belgisch	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Georges	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Guillaume*	100%	2006	158.889	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Jean	100%	1998	146.643	16,12	Grieks	274,06	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Lara*	100%	2007	158.825	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Laurent	100%	1998	146.646	16,12	Grieks	274,06	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Leon	100%	2003	159.048	17,02	Grieks	274,29	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Philippe*	100%	2006	158.920	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Pierre	100%	2004	159.083	17,02	Grieks	274,29	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Romuald	100%	1998	146.640	16,12	Grieks	274,06	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Theodora	100%	2008	158.800	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Victor*	100%	2007	158.853	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Devon	50%	2011	157.642	17,02	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries
Eugenie	50%	2010	157.677	17,02	Grieks	247,80	Spot	Samsung Heavy Industries
Felicity	100%	2009	157.677	17,02	Belgisch	274,20	TC Out	Samsung Heavy Industries
Filikon	100%	2002	149.989	15,95	Grieks	274,20	TC Out	Universal
Finesse	100%	2003	149.994	15,95	Grieks	247,20	TC Out	Universal
Fraternity	100%	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,20	TC Out	Samsung Heavy Industries

* In 2011, onderging de *Cap Diamant* een speciale inspectie in droogdok in Constantza, Roemenië. De *Cap Victor*, *Cap Lara*, *Cap Charles*, *Cap Guillaume* en *Cap Philippe* ondergingen een speciale inspectie in droogdok in Setubal, Portugal.

Suezmax-schepen opgeleverd in het eerste kwartaal van 2012

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (m)	SPOT/TC OUT	SCHEEPSWERF
Maria	50%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries
Capt. Michael	50%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries



VLCC in tijdsbevrachting

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (m)	SCHEEPSWERF
Ardenne Venture	100%	2004	318.653	22,52	Hong Kong	332,99	Hyundai Heavy Industries
KHK Vision*	50%	2007	305.040	22,40	Singapore	332,00	Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering
TI Guardian*	100%	1993	290.927	22,02	Hong Kong	332,87	Mitsubishi Heavy Industries
TI Exposure**	85%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

* In 2011 ondergingen de KHK Vision en de TI Guardian een speciale inspectie in droogdok respectievelijk in Singapore en Dubai.

** Euronav neemt af en toe participaties in schepen die bevracht worden in de pool waarvan de huidige geconsolideerde positie 0,85 schip vertegenwoordigt.

Nieuwbouwschepen

Suezmax in bestelling

NAAM	EIGENDOM	LEVERING	DWT	DIEPGANG	SCHEEPSWERF
Hull 1904	100%	2013	159.000	17,00	Samsung Heavy Industries



Gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving

Voor onze samenleving

Transporteren van een essentiële energiebron op een economische, sociale en milieubewuste manier, vandaag en in de toekomst.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor Euronav het handelen met de nodige zin voor verantwoordelijkheid in de omgeving en binnen de gemeenschappen waar we actief zijn. Concreet betekent dit dat we herinvesteren in nieuwe activa zodat we steeds over een moderne vloot beschikken, dat we werk maken van een betere dienstverlening die tegemoetkomt aan de nieuwe maatschappelijke behoeften, en dat we nieuwe generaties van competente mensen aantrekken en verantwoordelijkheid geven. Bovendien is maatschappelijk verantwoord ondernemen verankerd in onze "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu" standaarden. Al deze factoren hebben ons in staat gesteld om de steun en het vertrouwen te winnen en te behouden van onze klanten, onze aandeelhouders, onze werknemers en de gemeenschappen waarin we actief zijn sinds het ontstaan van Euronav. Euronav wenst verder ruimte te creëren voor al haar werknemers om milieuaangelegenheden aan te kaarten die men normaliter enkel thuis of onder vrienden zou bespreken. Wij streven ernaar om realistische doelstellingen te ontwikkelen om de ecologische voetafdruk van de vennootschap en elk individu te beperken.

Gezondheid

De gezondheid van het personeel van Euronav, zowel aan boord als aan wal, is een zeer belangrijk onderdeel van het Euronav management-systeem. De werkomgeving wordt voortdurend gecontroleerd op de aanwezigheid en toepassing van de juiste gezondheidsnormen. De gezondheidsnormen en richtlijnen van Euronav benadrukken belangrijke aspecten zoals de algemene leefomstandigheden, lichaamsbeweging, voedselopslag en eetgewoonten.

Sensibilisering rond gezondheid

De sensibilisering is bedoeld voor zeelui en concentreert zich op drie hoofdelementen:

- goede conditie: voorbeelden geven van eenvoudige lichaamsoefeningen die aan boord kunnen worden gedaan;
- gezonde voeding: tips geven en menu's voorstellen met gezonde voeding;
- voedselveiligheid: bewustmaking omtrent het belang van bewarings- en verwerkingsvoorschriften (persoonlijke hygiëne in de kombuis en het schoonmaken en ontsmetten van voedingsmiddelen).

Deze drie elementen zijn gebaseerd op het ASICS-principe dat staat voor Anima Sana In Corpore Sano ('een gezonde geest in een gezond lichaam'). Er wordt gebruik gemaakt van materiaal en richtlijnen van het "International Committee on Seafarers' Welfare" (ICSW) en ook de fitnessuitrusting aan boord wordt ten volle benut.

Drugs- en alcoholbeleid

Euronav legt zich ten volle toe op het behoud van een veilige en gezonde werkomgeving. Illegaal bezit, gebruik, verspreiding of verkoop van drugs of alcohol door een werknemer aan boord van een schip leidt tot onmiddellijk ontslag en kan leiden tot gerechtelijke vervolging.

Veiligheid

Euronav stelt alles in het werk om haar diensten te verlenen in overeenstemming met de strengste veiligheidsnormen van toepassing in de sector en stelt ervaren bemanning tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden uitgebaat. Onder het personeel, zowel op het land als aan boord, wordt een actieve veiligheidscultuur aangemoedigd zodat zowel Euronav als haar technische managers (Euronav Ship Management) zich niet alleen engageren om kwaliteitsservice aan klanten te bieden, maar vooral een voortdurende bescherming van het milieu en de veiligheid van



mensen nastreven. Aandacht besteden aan veiligheid betekent ook ervoor zorgen dat onze bemanningsleden over de nodige kwalificaties beschikken, regelmatig opleidingen krijgen, informatie ontvangen over actuele problemen en medisch opgevolgd worden.

De vloot

De vloot van Euronav werd gebouwd door de meest gerenommeerde scheepswerven ter wereld. De schepen werden steeds vervaardigd volgens onze eigen specificaties, die in veel gevallen de eisen van de internationale regelgevende instanties overstijgen. De schepen werden gebouwd met extra staal op plaatsen waar veel druk kan ontstaan, met inachtneming van strengere specificaties op het gebied van coating om corrosie zoveel mogelijk te vermijden, en met hoge specificaties voor uitrusting en machines.

Bouw van steeds veiligere tankers:

Vanuit haar voortdurend streven naar meer veiligheid in het licht waarvan het haar schepen aan steeds strengere normen onderwerpt, nam Euronav met de steun van Lloyds Register Asia en Hyundai Heavy Industries, de eerste in Korea gebouwde VLCC in ontvangst die aan de nieuwe CSR-norm (Common Structure Rules) voor de sector voldoet: de *Olympia*. Niet alleen beschikt dit milieuvriendelijke schip over een groen paspoort, het werd ook gebouwd volgens de strengste normen

inzake brugindeling en zichtbaarheid die de veilige vaart van schepen moeten verbeteren. De *Olympia* is uitgerust met zeer geavanceerde operationele apparatuur en verhoogde de sectornormen door aan nog strengere eisen inzake vermoeidheids- en corrosiebestendigheid te voldoen. Alle nieuwbouwschepen die sinds de bouw van de *Olympia* werden opgeleverd door Hyundai Heavy Industries en Samsung Heavy Industries i.e. de *Antarctica*, *Felicity*, *Fraternity*, *Eugenie*, *Devon*, *Maria*, *Capt. Michael* en *Alsace* werden gebouwd volgens deze CSR-norm.

Beleid met betrekking tot noodgevallen

Het belangrijkste milieurisico bij het vervoer van ruwe olie is een accidenteel verlies van lading in zee in geval van een breuk in de scheepswand ten gevolge van een aanvaring, dan wel wanneer een schip vastloopt. Aandacht voor de veiligheid van het transport is binnen onze organisatie dan ook van fundamenteel belang. De volgende procedures werden uitgewerkt voor noodgevallen:

- de "Emergency & Contingency Manual": een handleiding voor alle mogelijke noodgevallen inclusief olievervuiling;
- het "Ship Oil Pollution Emergency Plan" (SOPEP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling;
- het "Vessel Response Plan" (VRP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling in Amerikaanse wateren (zoals vereist door



- de Amerikaanse Oil Pollution Act van 1990);
- gestandaardiseerde simulatieoefeningen of Table Top Exercises (TTX): driloefeningen met officieren, de overige scheepsbemanning en externe deelnemers zoals individueel gekwalificeerde of reddings- en brandbestrijdingsexperts;
- op maat gemaakte simulatieoefeningen of Table Top Exercise (TTX) met Ultramar Refinery en Ultramar Terminal Quebec, die Euronav en Ultramar samen organiseren;
- California Contingency Plan (CCP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling in Californische wateren;
- maandelijkse driloefeningen aan boord, waarbij verscheidene scenario's aan bod komen.

Kwaliteit

Door kwaliteit centraal te stellen, zorgt Euronav ervoor dat haar werknemers de beste omkadering en opleiding krijgen, zodat zij de klanten een optimale dienstverlening kunnen verstrekken met een zo beperkt mogelijke impact op het milieu. Eén manier om de beste kwaliteit te kunnen leveren, is ervoor te zorgen dat de gezondheid en veiligheid

van ons personeel centraal staat en dat Euronav alle veiligheidsreglementen respecteert en de vereiste certificaten behaalt. Regelmatige communicatie en het uitwisselen van feedback met de klanten alsook het prompt afhandelen van hun verzoeken is één van de cruciale parameters voor het garanderen van de kwaliteit van onze diensten.

Naleving ISM-reglementering

Euronav heeft een maritiem managementsysteem ontwikkeld op het gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu dat volledig voldoet aan de ISM-code voor het "veilig beheer van schepen en het voorkomen van vervuiling", en waarin gezondheids-, veiligheids-, milieu- en kwaliteitsbeheer feilloos worden geïntegreerd.

Certificaten

Euronav Ship Management SAS verkreeg haar International Safety Management (ISM) certificaat van de Belgische Scheepvaartcontrole, de Franse administratie en van Bureau Veritas in opdracht van de Marshall Islands. Euronav Ship Management SAS verkreeg haar ISO 9001:2008 certificaat van Der Norske Veritas terwijl het Environmental Management System certificaat (ISO 14001:2004) verkregen werd van Bureau





Veritas. Euronav Ship Management Hellas behaalde de ISM-certificaten en het Document of Compliance van het American Bureau of Shipping, alsook de ISO 9001:2008 en 14001:2004 certificaten.

Kwalitatief scheepsvervoer voor de 21e eeuw

Bij haar inspanningen om ondermaatse scheepspraktijken te bannen, concentreerde de Amerikaanse kustwacht zich voornamelijk op betere methoden om schepen van goede en slechte kwaliteit te onderscheiden, en om de naleving van internationale en Amerikaanse normen af te dwingen. QUALSHIP 21 is een initiatief voor meer veiligheid op zee dat op 1 januari 2001 door de Amerikaanse kustwacht werd geïmplementeerd. Het systeem identificeert schepen onder buitenlandse vlag die van goede kwaliteit zijn teneinde kwaliteitsvolle operaties aan te moedigen. Schepen van goede kwaliteit worden als dusdanig erkend en worden beloond voor hun inzet op het vlak van veiligheid en kwaliteit.

In 2011 was Euronav trots te mogen vernemen dat de volgende schepen werden erkend met QUALSHIP 21: *Cap Georges, Cap Guillaume, Cap Lara, Cap Laurent, Cap Philippe, Cap Pierre, Cap Jean, Cap Victor, Cap Charles, Cap Diamant, Cap Romuald, Cap Theodora, Devon, Eugenie, Filikon en Finesse*.

Enkele criteria om in aanmerking te komen voor erkenning als kwaliteitsschip onder niet-Amerikaanse vlag:

- geen vaststelling van niet-conformiteit in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- geen scheepvaartovertreedingen of ernstige ongevallen op zee, en niet meer dan één boete in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- veiligheidsonderzoek door de Amerikaanse PSC (Port State Control – havenstaatcontrole) met succes uitgevoerd tijdens de laatste 12 maanden;
- geen eigendom zijn van of uitgebaat worden door een onderneming die tijdens de laatste 24 maanden in verband wordt gebracht met een PSC-aanhouding in Amerikaanse wateren;
- niet geclassificeerd zijn door een zwarte lijst of targetclassificatiebureau (targetclassificatiebureaus zijn alle classificatiebureaus die in de Amerikaanse PSC Matrix punten kregen toegewezen);
- niet ingeschreven in een vlaggenstaat met een aanhoudingspercentage van meer dan 1,0%, en de vlaggenstaat van het schip moet minstens 10 verschillende havens hebben aangedaan in elk van de 3 voorgaande jaren.

Opleiding

Euronav heeft een omvattend systeem van voortdurende opleidingsprogramma's en seminars ontwikkeld zowel aan land als op zee die

verzekeren dat alle werknemers zich tijdens hun dagelijkse verantwoordelijkheden bewust blijven van de meest recente ontwikkelingen in hun vakgebied. De opleidingsactiviteiten worden gegeven in een klaslokaal dan wel via online computerprogramma's.

Milieu

Het wereldwijde handelsvolume en het aantal schepen is de voorbije jaren gestaag gestegen, maar tegelijkertijd namen ook de schaalvoorwaarden toe door het gebruik van grotere en efficiëntere schepen. De emissie van schadelijke stoffen en broeikasgassen door schepen zijn, gezien per eenheid, gedaald zodat de scheepvaartsector nog steeds met recht en rede kan stellen dat het de meest milieuvriendelijke en energie-efficiënte vervoerder is. De scheepvaart kan weliswaar niet alle andere vervoerswijzen vervangen, maar vormt wel een deel van de oplossing voor de problemen op het vlak van luchtmissie en klimaatopwarming waarmee de wereld op dit ogenblik af te rekenen krijgt. Tijdens trimestriële evaluatievergaderingen worden de initiatieven met betrekking tot de milieuprestaties van de onderneming door het management beoordeeld en geïmplementeerd. Euronav verleent ook haar actieve medewerking aan verscheidene beroepsorganisaties (Intertanko, Helmepea, TSCF, conferenties van de grote oliemaatschappijen en de classificatiebureaus) die de veilige en milieuvriendelijke bouw en exploitatie van schepen promoten. Als lid van het milieuc comité binnen Intertanko is Euronav voorstander van een systeem van 'benchmarking' om de milieuprestaties van scheepvaartondernemingen te evalueren.

Behandeling van de emissies

Euronav is zich terdege bewust van de hierboven opgesomde uitdagingen. De vennootschap is dan ook vastbesloten om de emissie door haar schepen te beperken, zoals dit zonder meer blijkt uit:

- de benoeming van een comité "maatschappelijk verantwoord ondernemen" dat moet instaan voor de communicatie met verscheidene organisaties zoals Intertanko en Clean Cargo;
- de uitwerking van een werkbaar beleid om koolstofemissies te beperken;
- het verven van schepen met moderne aangroeiwerende verf zorgt voor een efficiëntere aandrijving en doet het brandstofverbruik dalen;
- de medewerking van Euronav-schepen aan overslagoperaties op de Delaware rivier met behulp van VEC's (Vapour Emission Control);
- het lossen van plastic aan wal in plaats van verbranding op het schip;
- het controleren van de CO₂ emissies door het meten van de CO₂ Operationele Index;

- slow steaming (verminderen van de snelheid van schepen) in het licht van de optimalisatie van de reis.

Afvalverwerking

Tijdens normale scheepvaartactiviteiten probeert Euronav het afval op haar schepen zoveel mogelijk te beperken door:

- de hoeveelheid kunststof verpakkingen aan boord tot een strikt minimum te herleiden;
- verpakkingsmateriaal te recyclen;
- afval te compacteren alvorens het te lossen;
- olieresten altijd te verzamelen en vervolgens aan wal te lossen in de daarvoor voorziene opslagplaatsen;
- haar medewerking te verlenen aan de initiatieven van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de losinstallaties in de havens te verbeteren door tekortkomingen te melden met behulp van de IMO-vragenlijst;
- aan boord van de schepen verwerkingsinstallaties voor zwart en grijs afvalwater te voorzien om de milieu-impact te beperken.

Bijkomende initiatieven

De veiligheid van de mens en de bescherming van het milieu zijn twee primordiale bekommernissen van Euronav. Euronav besteedt dan ook veel aandacht aan de implementatie van de volgende doelstellingen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu:

- het bieden van een veilige werkomgeving, zowel aan land als op zee, door alle werknemers aan te moedigen eventueel onveilige omstandigheden of praktijken te identificeren en corrigerende maatregelen te treffen;
- het nemen van doeltreffende maatregelen om vervuiling te voorkomen;
- het samenwerken met maritieme organisaties en overheden, handels- en industrie-groeperingen, om zo de hoogste normen inzake veiligheid en behoud van het milieu te bereiken;
- het beschermen en behouden van natuurlijke rijkdommen en het voorkomen van vervuiling door een milieubewuste uitbating van de schepen;
- het verminderen van afval;
- het in overweging nemen van milieuaspecten bij alle ontwerp- en ontwikkelingsprojecten;
- het voorbereiden van contingentieplannen teneinde adequate reactie in geval van vervuiling te verzekeren;
- het voortdurend verbeteren van de vaardigheden van het personeel aan land en aan boord van de schepen inzake veiligheid, inclusief het voorbereiden op noodgevallen op het gebied van veiligheid en milieubescherming;
- het voldoen aan alle verplichtingen en regelgevingen alsook aan andere, bijkomende vereisten die de vennootschap onderschrijft;

- het voortdurend verbeteren van alle werkmethode door beschikbare informatie naast het bestaande beleid en de bestaande doelstellingen te leggen, door het evalueren van auditresultaten en verslagen over corrigerende en preventieve maatregelen.

Scheepsrecyclage

Hoewel Euronav een jonge vloot heeft, hecht de vennootschap veel belang aan scheepsrecyclage en werkt zij hier actief aan mee. Het "groen paspoort" is een bijzonder nuttig instrument in dit recyclage-beleid. Het groen paspoort geeft een overzicht van de volledige levenscyclus van een schip vanaf haar constructie. Het moet door alle betrokken partijen regelmatig worden geüpdate tijdens de levensduur van een schip en het bevat allerhande informatie: niet alleen de specificaties van het schip en haar scheepswerf, maar ook en vooral informatie over alle producten die ooit werden gebruikt bij de bouw en de uitbating van het schip. Gezien het belang van het groen paspoort voor het recyclagebeleid besloot Euronav al haar nieuwbouwschepen te voorzien van een groen paspoort met name: *Cap Theodora*, *Olympia*, *Antarctica*, *Cap Philippe*, *Cap Guillaume*, *Cap Charles*, *Cap Victor*, *Cap Lara*, *Cap Felix*, *Felicity*, *Fraternity*, *Eugenie*, *Devon*, *Maria*, *Capt. Michael* en *Alsace*.

Snelheid en verbruik

Euronav volgt systematisch de aandrijfficiëntie van haar schepen op en is voortdurend op zoek naar mogelijke verbeteringen om het brandstofverbruik en dus de CO₂-emissies te verminderen. In 2009 sloot Euronav zich samen met andere vooraanstaande spelers uit de scheepvaartsector aan bij een werkgroep die door één van onze belangrijkste klanten werd opgericht en de medewerking krijgt van een bedrijf gespecialiseerd in het adviseren van de optimale vaarroutes in functie van de weersomstandigheden. Deze groep werkt aan een groene bevrachtingsovereenkomst die commerciële en ecologische voordelen moet combineren door waar nodig de snelheid te verminderen om niet alleen de kosten te drukken maar ook de emissies te beperken.

Samenleving

Maatschappelijke betrokkenheid

Bij Euronav willen we de gemeenschappen waarin we leven en werken op een positieve manier beïnvloeden. Dit doen we door relaties op te bouwen en door zowel binnen als buiten de onderneming filantropie en goodwill te promoten. We moedigen onze medewerkers actief aan om deel te nemen aan maatschappelijke initiatieven en steunen hun betrokkenheid bij vrijwilligerswerk, fondsenwervingsacties of inzamelingen via verschillende formules, zoals het verstrekken van fondsen of het sponsoren van specifieke evenementen.



Benefiet voor kinderen 2011

De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic die sinds 2002 plaatsvindt, is een project georganiseerd door Valero Energy Corporation. Dit project zamelt geld in voor liefdadigheidsinstellingen die kinderen helpen in de gemeenschappen waar Valero een belangrijke bedrijfsactiviteit heeft. De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic 2011 en de Valero Texas Open leverden een recordbedrag van 9 miljoen USD op. Het is al het vijfde opeenvolgende jaar dat het initiatief minstens 8 miljoen USD inzamelt voor liefdadigheidsinstellingen voor kinderen. Net als de voorgaande jaren heeft Euronav specifiek gevraagd om haar bijdrage over te maken aan de liefdadigheidsinstellingen voor kinderen in Quebec, waar heel wat van haar schepen werkzaam zijn.

UNICEF

In plaats van traditionele nieuwjaarskaarten te versturen, maakte Euronav haar eindejaarswensen over via een elektronische Unicef-kaart. Het bedrag dat anders bestemd zou zijn voor de kaarten en het frankeren, werd geschonken aan de liefdadigheidsinstelling Unicef.

Welzijnsfonds

Als blijk van haar oprechte waardering voor het harde en plichtsgetrouwe werk van de arbeiders op de werven waar Euronav's nieuwe schepen worden gebouwd, schonk de onderneming in 2011 10.000 USD aan het Welzijnsfonds voor arbeiders op de scheepswerf.

Internationale opruimdag van de kust

Enkele medewerkers van het Euronav-kantoor in Griekenland namen dit jaar opnieuw deel aan de International Coastal Cleanup Day van de Amerikaanse milieuorganisatie Ocean Conservancy die over een wereldwijd vrijwilligersnetwerk beschikt. Op die dag verwijderden vrijwilligers vuilnis op stranden en in rivieren, identificeren ze bronnen



van vervuiling en proberen ze te werken aan een verandering van het gedrag dat aan de oorzaak ligt van al deze watervervuiling. De opruimdag werd in Griekenland gecoördineerd door HELMEPA (Hellenic Marine Environment Protection Association), een organisatie die in 1982 gezamenlijk door Griekse zeelui en reders werd opgericht naar een idee van wijlen George P. Livanos.

Opruimdag aan de kust, Saint-Laurent Straat in Levis, Quebec

Één van de CSR projecten in 2011 bestond uit het sponsoren en deelnemen aan de opruimactie van de kust in Levis, Quebec die om de twee jaar gehouden wordt. In samenwerking met de vereniging van de Saint-Laurent Straat ("le Regroupement de la Rue Saint-Laurent"), de stad van Levis en Ultramar, was Euronav trots haar steun te verlenen tijdens de opruimactie van de kust die plaatsvond in juni 2011. De missie van de vereniging is de gemeenschappelijke belangen van haar leden te vertegenwoordigen en het helpen met de ontwikkeling van de levenskwaliteit van de buurtbewoners van de Saint-Laurent Straat met betrekking tot milieu, historische, sociale en culturele kwesties. De opruimactie duurde één dag en een groot aantal mensen van de stad Levis waren aanwezig om hun steun te betuigen.

Het welzijn van internationale zeelieden – Een Antwerps initiatief

Het 'welzijn van internationale zeelieden' is een liefdadigheidsproject dat globaal werkt dankzij een netwerk van interkerkelijke haven-aalmoezeniers die zeelieden, ongeacht hun achtergrond, geloof of nationaliteit steunt.

De drukke haven van Antwerpen is van essentieel belang voor de Europese handel en de wereldhandel en behandelt ongeveer 17.000 schepen per jaar. Met zoveel zeelieden die de haven bezoeken, is er een behoefte aan toegang tot welzijnsdiensten op grote schaal. Samen met BP Shipping heeft Euronav fondsen geschonken aan het 'welzijn van internationale zeelieden' waarvan Marc Schippers haven-aalmoezenier is. De Antwerpse aalmoezenier bezoekt schepen en biedt hulp aan de bemanning aan boord. Hij neemt praktische zaken mee zoals telefoonkaarten om zeevarenden te helpen in contact te blijven met hun families en internationaal nieuws geprint van het internet zodanig dat ze op de hoogte blijven van het nieuws op het thuisfront. Marc biedt tevens een luisterend oor aan zeelieden door hen emotionele steun te verlenen wanneer nodig.

De Antwerpse aalmoezenier beschikt eveneens over een voertuig om zeelieden gratis te vervoeren naar de dichtstbijgelegen telefoon- en internetfaciliteiten, winkels of artsen. Dit is een essentiële dienst voor bezoekende zeelieden aangezien hun tijd aan wal vaak beperkt is tot een paar uur.

Opleiding

Leer- en opleidingsprogramma's

Samen met drie andere rederijen richtte het Belgische bijkantoor van Euronav Ship Management SAS een specialisatiejaar in ('master na master') aan de Hogeschool Gent voor houders van een master- of licentiaatsdiploma. Deze master in de Maritieme Wetenschappen richt zich tot toekomstige technische dan wel maritieme inspecteurs van schepen. Euronav was vooral betrokken bij de opleidingsonderdelen in verband met scheepssterkte, -bouw, -stabiliteit en -specificaties. De eerste 4 groepen studenten doorliepen reeds de hele opleiding en er werden onderwerpen voor de masterproef voorgesteld.

Euronav Ship Management (Hellas) neemt deel aan stageprogramma's van Griekse universiteiten die zich richten op zeevaartopleidingen en die studenten de mogelijkheid bieden een paar maanden te werken voor de vennootschap, meestal gedurende de zomer. Euronav Ship Management (Hellas) heeft reeds eminente alumni van deze universiteiten gesponsord.

Euronav Ship Management (Hellas) was één van de sponsors van de 26ste internationale workshop over watergolven en drijvende structuren, georganiseerd in april 2011 door de School van Scheepsbouwkundige Architectuur & Maritieme Bouwkunde van de Technische Nationale Universiteit van Athene, laboratorium van drijvende structuren en aanmeringssystemen. De organisatie en het verloop van de workshop legt de nadruk op de deelname van jongere onderzoekers en op het stimuleren van discussie tussen ingenieurs en wetenschappers. Sinds haar oprichting, is de workshop sterk gegroeid en brengt zij jaarlijks maritieme hydrodynamicisten, scheepsbouwkundige ingenieurs, offshore en arctische ingenieurs en andere wetenschappers en wiskundigen samen om recent onderzoek en praktische problemen te bespreken.

Zeevaartactiviteiten voor jongeren

Euronav is de trotse sponsor van het Défi International des Jeunes Marins, een non-profit organisatie in de geest van de Atlantic Challenge. Deze organisatie wil een boeiend programma aanbieden om de ontwikkeling van nautische vaardigheden bij jonge zeelui – jongens en meisjes tussen 16 en 23 jaar oud – te verbeteren. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar zeilkunst, roeien, scheepsbouw en zeeman-schap. Het programma beklemtoont ook waarden als eerlijkheid, het ontwikkelen van leiderschap en respect onder de jonge deelnemers. Euronav nam deel aan de zeil- en opleidingsactiviteiten voor de Canadese jeugdorganisatie.



Personeelsbeleid

Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en helpen bij het behalen van hun carrière doelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

Eén van de hoekstenen van Euronav's missie is gericht op onze mensen: getalenteerde, hardwerkende mensen inspireren en helpen bij het behalen van hun carrière doelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving. Euronav heeft een honderdtal werknemers aan wal: in London, Nantes, Antwerpen en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd. Ongeveer 1.500 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav schepen. In een sector waar bekwame bemanning schaars is, beschikt Euronav over gekwalificeerde en ervaren kapiteins. Bijeenkomsten voor kapiteins en voor bemanning vinden op regelmatige basis plaats. Euronav legt zich toe op een cultuur van teamwork en een omgeving waarin mensen samenwerken aan land of aan zee aan het globale succes van het bedrijf. Euronav hanteert prestatieplanning en -beloning, training en ontwikkeling en interne promotie. Onze methoden richten zich op het verbeteren en belonen van prestaties, het betrekken van onze medewerkers en het behouden van talent. Wij kiezen voor diversiteit onder onze personeelsleden. Veel van onze werknemers en officieren hebben een lange staat van dienst en uitgebreide ervaring in de sector terwijl andere nieuwkomers frisse ideeën aanbrengen. Deze toewijding en stabiliteit gepaard met diversiteit heeft ons in staat gesteld aanzienlijke resultaten

te boeken binnen een zeer competitieve sector. Het personeel van Euronav bestaat uit een rijke diversiteit aan hoogopgeleid en gekwalificeerd personeel, professionals met technische, financiële, administratieve, juridische en menswetenschappelijke achtergronden en die zich specialiseren in het beheer van olietankers, bemanningsbeheer, maritieme technische domeinen en daarmee verbonden administratieve taken. Bijna iedereen spreekt minstens 2 talen, de helft van het personeel spreekt 3 of meer talen.

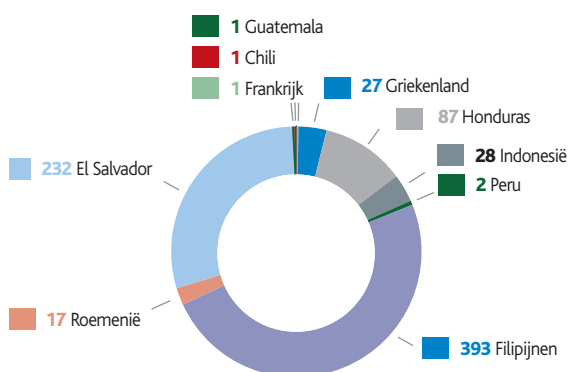
Onze bedrijfscultuur

Euronav is een leverancier van een totaalpakket aan diensten in het zeetransport, werkt volgens hoge kwaliteitsstandaarden en heeft ambitieuze doelstellingen. Om haar personeel in staat te stellen deze doelstellingen te halen, wordt de identiteit van Euronav gekenmerkt door:

- gemeenschappelijke cultuur met lokale beslissingsbevoegdheid;
- nauwe betrokkenheid en flexibiliteit waarbij een groot deel van het werk uitgevoerd wordt door zelfgestuurde, interdisciplinaire en grensoverschrijdende teams;
- duidelijkheid in rollen, verwachtingen en bevoegdheden;
- professionele doorgroei- en ontwikkelingskansen in lijn met bedrijfsbehoeften;
- kwaliteit en professionalisme in zowel grote als kleine aangelegenheden;
- communicatie en een "no-blame"-cultuur.

Euronav onderschrijft sociale verantwoordelijkheid en heeft waarden zoals eerlijkheid en verantwoordelijkheid opgenomen in haar bedrijfs-

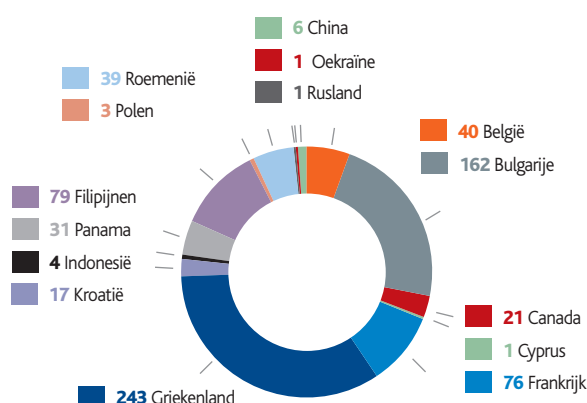
Totaal aantal scheepsgezellen* in dienst = 789**



* scheepsgezellen= zeelieden die geen officieren zijn

** in dienst= alle zeelieden aan boord of met verlof die actief en beschikbaar zijn voor Euronav

Totaal aantal officieren en kadetten in dienst = 717



ethos. Euronav is een werkgever van gelijke kansen. Mensen worden geselecteerd, beloond en gepromoveerd op basis van prestaties en verdiensten. Euronav houdt zich volledig aan de arbeidswetten en -regels op de markten waarin ze actief is, streeft ernaar temidden vergelijkbare bedrijven een voorbeeld te stellen als werkgever en neemt deel aan forums waarop beste praktijken worden uitgewisseld.

Realisaties in 2011:

In 2011 heeft de afdeling human resources sterk geïnvesteerd in de volgende gebieden:

- Opleiding: het HR departement heeft in samenwerking met alle departementen geholpen met het opstellen van opleidingen op maat. Individuele opleidingsplannen werden opgesteld voor elk personeelslid in de ganse groep als leidraad voor opleidingen gedurende het hele jaar;
- Maritime HR Forum: actief lid van het forum waarvan Euronav één van de oprichters is;
- Halfjaarlijkse functioneringsgesprekken die plaatsvonden in juni en

juli: zij vullen de jaarlijkse functioneringsgesprekken aan met een follow-up in de vorm van een informeel gesprek tussen elke manager met elk van zijn of haar teamleden. Het doel van deze halfjaarlijkse functioneringsgesprekken is de werknemer aan te moedigen om carrièreontwikkelingen te bespreken en de tevredenheid van zowel het teamlid als de manager te evalueren. De jaarlijkse functioneringsgesprekken vonden plaats in oktober en november;

- Eurostaff: het human resources departement werkte samen met IT en ontwikkelde een databank die alle gegevens gerelateerd aan de werknemers over de ganse groep omvat en gebruikt wordt door managers en HR;
- All hands event: vijfde jaarlijkse teamevent, dat plaatsvond in Griekenland. Dit werd voor de eerste keer samen met de bijeenkomst van de kapiteins georganiseerd. Het event werd bijgewoond door 87 werknemers afkomstig uit alle vestigingen van Euronav als ook door 20 kapiteins.



Woordenlijst

Ballast – Zeewater dat in de scheeptanks genomen wordt om de juiste diepgang, trim of stabiliteit te bereiken. De ballast wordt meestal in speciaal daartoe voorziene tanks, of uitzonderlijk, in laadtanks, vervoerd. Alle schepen van Euronav zijn uitgerust met gescheiden ballast-tanks.

Bevrachter – Het bedrijf dat of de persoon die een schip huurt voor een bepaalde periode voor het transport van cargo of passagiers.

BITR – Afkorting voor Baltic Index Tanker Routes – vroeger de Royal Exchange of scheepvaartbeurs van Londen genoemd, is een onafhankelijke instelling die onder andere de gegevens verschaft over de internationale scheepvaartmarkt. Ze publiceert met name elke werkdag indices over de verschillende sectoren van de scheepvaart. Een van de indices, de BITR, is de index van de geldende vrachtprijs voor de belangrijkste handelsroutes voor ruwe of geraffineerde producten. De index wordt bepaald door een internationaal erkend panel dat bestaat uit vooraanstaande brokers. Deze index wordt hoofdzakelijk als referentie gebruikt voor de afsluiting van de posities op de derivaten- of futuresmarkt. Het deel dat betrekking heeft op de handel in ruwe producten wordt aangeduid met de initialen TD, ofwel Trading Dirty, in tegenstelling tot TC (Trading Clean), dat het transport van geraffineerde producten omvat. De belangrijkste routes van de TD-index worden als volgt omschreven:

TD 1 – Route Arabisch-Perzische Golf naar Golf van Mexico (VS) (van de haven van Ras Tanura naar LOOP).

TD 3 – Route Arabisch-Perzische Golf naar Japan (van de haven van Ras Tanura naar Chiba).

TD 4 – Route West-Afrika naar Golf van Mexico (VS) (Offshore Bonny naar de haven van LOOP).

TD 5 – Route West-Afrika naar Atlantische kust (VS) (Offshore Bonny naar de haven van Philadelphia).

TD 6 – Route Zwarte Zee/Middellandse Zee (van de haven van Novorossiysk naar de haven van Ningbo).

TD 15 – Route West-Afrika naar China (Offshore Bonny naar de haven van Ningbo).

Contango – Is een term die gebruikt wordt in de termijnmarkt om een opwaartse beweging te beschrijven en meerbepaald de situatie te beschrijven waarin, en het verschil waarmee, de prijs van een grondstof voor toekomstige levering hoger is dan de prijs op kortere termijn. De tegengestelde situatie wordt backwardation genoemd.

Diepgang – De verticale afstand gemeten van de onderkant van het schip tot aan het wateroppervlak. De diepgangsmerken worden op de zijbeplating gelast. Zij worden geplaatst ter hoogte van de voor-, midden- en achterkant van de romp. Ter hoogte van het midscheepse

diepgangsmerk wordt ook het Plimsollmerk aangebracht dat de verschillende toegestane diepgangen aangeeft.

Draagvermogen – (deadweight tonnage of dwt) – Het draagvermogen van een schip, uitgedrukt in “metrische tonnen” waarin lading, brandstof, water, voorraden, passagiers en bemanning begrepen zijn. Droogdokbeurt – Schepen moeten om de 2 tot 5 jaar uit het water gehaald worden voor onderhoudswerkzaamheden en inspecties. Onder bepaalde voorwaarden (bij moderne schepen) mogen de droogdokbeurten tot een periodiciteit van 5 jaar gebracht worden.

Droogdokbeurt – Schepen moeten om de 2 tot 5 jaar uit het water gehaald worden voor onderhoudswerkzaamheden en inspecties. Onder bepaalde voorwaarden (bij moderne schepen) mogen de droogdokbeurten tot een periodiciteit van 5 jaar gebracht worden.

Dubbele romp – Een tanker ontworpen met dubbele zijwanden en een dubbele bodem. De tanks in de dubbele wanden en bodem worden alleen gebruikt voor ballast en zorgen voor een extra buffer tussen de laadtanks en de zee.

FPSO – Floating Production, Storage en Offloading. FPSO-schepen zijn bedoeld voor het opvangen van koolwaterstofvloeistoffen die door nabijgelegen offshoreplatforms (olie en gas) worden opgepompt. Ze verwerken deze vloeistoffen en slaan ze op. FPSO's zijn over het algemeen stilliggende vaartuigen in de vorm van schepen. Ze zijn uitgerust met verwerkingsapparatuur of bovenwaterschip op het dek en koolwaterstoftanks in de romp van het vaartuig.

FSO – Een Floating Storage and Offloading schip wordt vaak gebruikt op olievelden waar het niet mogelijk of niet doeltreffend is om een pijpleiding naar de kust te leggen. De olie gaat van het productieplatform naar de FSO waar het opgeslagen wordt en vervolgens overgeladen op exportolietankers.

Geladen/ballast ratio – De verhouding tussen de tijdsduur waarin het schip geladen vaart en de tijdsduur waarin het in ballast vaart. Deze verhouding wordt soms gebruikt om aan te geven hoe efficiënt een schip wordt uitgebaat.

IMO – International Maritime Organisation – De voornaamste taak van het IMO is het ontwikkelen en onderhouden van een duidelijk regulerend kader binnen de scheepvaartindustrie, onder meer voor veiligheids- en milieuaangelegenheden, juridische aangelegenheden, technische samenwerking, maritieme veiligheid en efficiëntie. Het IMO werd opgericht door de conventie van Genève in 1948.

Intertanko – Internationale vereniging van onafhankelijke reders.

ISM – (International Safety Management) – De internationale regelgeving waaraan tankeruitbaters moeten voldoen en die erop gericht is de veiligheidsstandaard binnen de tankerindustrie te verbeteren.

MARPOL regelgeving – Een van de internationale regelgevende instrumenten die door het IMO werd uitgevaardigd om vervuiling te voorkomen.

Speciale inspectie – Een vijfjaarlijkse inspectie vereist door de classificatiemaatschappij en waar alle vitale componenten, machines, compartimenten en staalstructuren van het schip grondig worden geïnspecteerd.

Spill – Olie die, om het even welke reden, in de zee terechtkomt.

Spot – Een bevrachtingsovereenkomst voor een specifiek schip om één enkele lading te vervoeren van de laadhaven(s) naar de loshaven(s), in de onmiddellijke toekomst. Het "tarief" (spot rate) dekt alle operationele kosten, zoals daar zijn: havenkosten, brandstofverbruik, bemanningskosten, verzekeringen, herstellingen, kanaalgelden. De bevrachter betaalt meestal alle ladinggerelateerde kosten. Het tarief wordt meestal in "Worldscale" uitgedrukt.

Spotmarkt – De markt voor onmiddellijk verhuur van schepen.

Suezmax – Het grootste scheepstype dat door het Suezkanaal kan varen op zijn maximale diepgang. Meestal gaat het over schepen met een draagvermogen tussen de 120.000 en 199.999 ton, afhankelijk van de afmetingen en de diepgang van het schip.

Tarief – De kost of de inkomsten voor een bepaalde reis, gebaseerd op een referentiestandaard zoals de "Worldscale", INTASCALE, ATRS.

TCE – Afkorting van Time Charter Equivalent. De TCE of gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven (= reisinkomsten verminderd met reiskosten) gelden in de sector als maatstaf om de vlootinkomsten te meten en te beheren. Ze worden ook gebruikt als basis om de resultaten van rederijen uit verschillende geografische regio's en concurrerende rederijen met elkaar te vergelijken.

Tonmijl – Is een eenheid in het goederenverkeer waarbij één tonkilometer het vervoer van één ton over één kilometer vertegenwoordigt.

Vat – Een volumetrische maateenheid die gelijk is aan 42 US gallons of

158,99 liter. Er gaan 6,2898 barrels in een kubieke meter. Olietankers vervoeren de olie niet meer in vaten (tot in de 19de eeuw wel). Nu wordt het begrip alleen nog gebruikt als volume-eenheid.

Tijdsbevrachtingsovereenkomst – Een huurovereenkomst voor een bepaalde periode, gewoonlijk tussen één en tien jaar, waarbij de bevrachter het schip (volledig bemand, verzekerd en voorzien van provisie) huurt van de scheepseigenaar. De huurder is verantwoordelijk voor brandstoffen, haven en kanaalgelden en alle extra kosten aangaande de lading. De huurprijs wordt uitgedrukt in termen van totale kost per dag.

VLCC – Very Large Crude Carrier, dit zijn olietankers met een draagvermogen tussen de 200.000 en 320.000 ton.

VLOC – Afkorting voor Very Large Ore Carrier, een grote droge bulkdrager met een draagvermogen van ongeveer 230.000 ton.

V-Plus – Een van de grootste olietankers ter wereld (ULCC of Ultra Large Crude Carrier) met een draagvermogen van 440.000 ton.

Winstdeelname – Is een mechanisme dat, afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen, onder bepaalde langetermijnbevrachtingsovereenkomsten wordt overeengekomen en waarbij de verhuurder (eigenaar van het schip) een recht heeft op een verhoging van de overeengekomen (minimum) basishuurprijs ten bedrage van een bepaald percentage van het verschil tussen deze basishuurprijs en de gemiddelde tarieven die op de spotmarkt gelden voor een bepaalde periode op bepaalde routes.

Worldscale – "The New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale" is een lijst theoretische vrachtprijzen, uitgedrukt in USD per ton, voor de meest voorkomende "spotreizen" in de tankermarkt. De uiteindelijk afgesproken vrachtprijs wordt dan uitgedrukt als een percentage van de "worldscale", met een gewaarborgde minimale hoeveelheid lading. Dankzij dit concept kan een contract afgesloten worden mits vermelding van een vrachtprijs, zonder dat iedere spotreis afzonderlijk berekend en afgesproken hoeft te worden.

Financial report





Consolidated financial statements	64
Notes to the consolidated financial statements	70
Statutory financial statements Euronav NV	112

Een Nederlandstalige versie van de geconsolideerde jaarrekening is beschikbaar op de website van de vennootschap www.euronav.com. Een papieren versie van de geconsolideerde jaarrekening in het Nederlands is tevens verkrijgbaar op eenvoudig verzoek.

Consolidated financial statements for the year ended 31 December 2011

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

(in thousands of USD)

	Note	2011	2010
ASSETS			
NON-CURRENT ASSETS		2,159,442	2,337,131
Property, plant and equipment	-	2,158,816	2,336,037
Vessels	9	2,020,999	2,141,977
Assets under construction	9	136,911	193,087
Other tangible assets	9	906	973
Intangible assets	10	241	447
Financial assets	-	180	354
Investments in equity accounted investees	-	-	-
Investments	11	1	1
Non-current receivables	13	179	353
Deferred tax assets	12	205	293
CURRENT ASSETS		291,874	307,083
Trade and other receivables	14	105,878	109,366
Current tax assets	8	582	956
Cash and cash equivalents	15	185,414	166,893
Non-current assets held for sale	2	-	29,868
TOTAL ASSETS		2,451,316	2,644,214

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

(in thousands of USD)

	Note	2011	2010
EQUITY AND LIABILITIES			
EQUITY			
Equity attributable to equity holders of the Company	-	980,988	1,078,508
Share capital	16	56,248	56,248
Share premium account	16	353,063	353,063
Translation reserves	16	652	822
Fair value reserve	16	-	-
Hedging reserve	5 - 16	-20,107	-18,743
Treasury shares	16	-46,062	-46,062
Retained earnings	-	637,194	733,180
Non-controlling interest	-	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES			
Loans and borrowings	-	1,189,176	1,268,012
Finance leases	18	8,616	18,509
Bank loans	18	1,046,104	1,119,107
Convertible notes	18	134,456	130,396
Other loans	18	-	-
Non-current other payables	19	30,341	44,341
Deferred tax liabilities	12	-	-
Employee benefits	20	1,832	1,988
Provisions	21	-	-
CURRENT LIABILITIES			
Trade and other payables	22	78,817	82,790
Current tax liabilities	8	-	7
Loans and borrowings	18	170,162	168,568
Provisions	21	-	-
TOTAL EQUITY and LIABILITIES		2,451,316	2,644,214

INCOME STATEMENT

<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2011	2010
Turnover	-	394,457	525,075
Capital gains on disposal of vessels	-	22,153	14,290
Other operating income	3	6,090	6,352
Expenses for shipping activities	4	-232,189	-239,527
Capital losses on disposal of vessels	-	-25,501	-9,991
Depreciation and amortisation expenses	-	-168,523	-172,147
Impairment losses (-) / reversals (+)	-	-	-
Staff costs	4	-15,581	-15,844
Other operating expenses	4	-21,062	-20,056
Restructuring costs	-	-	-
Net result on freight and other similar derivatives	23	-	-
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES		-40,156	88,152
Finance income	5	252	509
Finance expenses	5	-54,983	-69,961
Net finance expense	5	-54,731	-69,452
Share of result of equity accounted investees	-	-	-
Net result from other financial assets	6	-	-
Net foreign exchange gains (+) / losses (-)	5	-981	1,094
RESULT BEFORE INCOME TAX		-95,868	19,794
Income tax expense	7	-118	-114
RESULT FOR THE PERIOD		-95,986	19,680
Attributable to:			
Owners of the Company	-	-95,986	19,680
Non-controlling interest	-	-	-
Basic earnings per share (in USD)	17	-1,92	0,39
Diluted earnings per share (in USD)	17	-1,92	0,39

STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

(in thousands of USD)

	Note	2011	2010
RESULT FOR THE PERIOD		-95,986	19,680
Other comprehensive income			
Foreign currency translation differences	-	-170	-341
Net change in fair value of available-for-sale financial assets	-	-	-
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit or loss	-	-	-
Net change in fair value of cash flow hedges	-	-1,364	-10,206
Net change in fair value of cash flow hedges transferred to profit or loss	-	-	4,070
Income tax on other comprehensive income	-	-	-
Other comprehensive income for the period, net of income tax		-1,534	-6,477
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE PERIOD		-97,520	13,203
Attributable to:			
Owners of the Company	-	-97,520	13,203
Non-controlling interest	-	-	-

STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

(in thousands of USD)

	Capital	Share premium account	Translation reserve	Fair value reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Non-controlling interest	Total equity
BALANCE AT 1 JANUARY 2010	56,248	353,063	1,163	-	-12,607	-46,062	719,824	1,071,629	-	1,071,629
Total comprehensive income for the period										
Result for the period	-	-	-	-	-	-	19,680	19,680	-	19,680
Other comprehensive income										
Foreign currency translation difference	-	-	-341	-	-	-	-	-341	-	-341
Net change in fair value of available-for-sale financial assets, net of tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit or loss, net of tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value of cash flow hedges, net of tax	-	-	-	-	-10,206	-	-	-10,206	-	-10,206
Net change in fair value of cash flow hedges transferred to profit or loss, net of tax	-	-	-	-	4,070	-	-	4,070	-	4,070
Total other comprehensive income	-	-	-341	-	-6,136	-	-	-6,477	-	-6,477
Total comprehensive income for the period	-	-	-341	-	-6,136	-	19,680	13,203	-	13,203
Transactions by and distributions to owners										
Issue of convertible notes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	-6,546	-6,546	-	-6,546
Treasury shares	-	-	-	-	-	-	222	222	-	222
Total contributions by and distributions to owners	-	-	-	-	-	-	-6,324	-6,324	-	-6,324
Total changes in ownership interests in subsidiaries	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total transactions with owners	-	-	-	-	-	-	-6,324	-6,324	-	-6,324
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	56,248	353,063	822	-	-18,743	-46,062	733,180	1,078,508	-	1,078,508
BALANCE AT 1 JANUARY 2011	56,248	353,063	822	-	-18,743	-46,062	733,180	1,078,508	-	1,078,508
Total comprehensive income for the period										
Result for the period	-	-	-	-	-	-	-95,986	-95,986	-	-95,986
Other comprehensive income										
Foreign currency translation differences	-	-	-170	-	-	-	-	-170	-	-170
Net change in fair value of available-for-sale financial assets, net of tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit or loss, net of tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value of cash flow hedges, net of tax	-	-	-	-	-1,364	-	-	-1,364	-	-1,364
Net change in fair value of cash flow hedges transferred to profit or loss, net of tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total other comprehensive income	-	-	-170	-	-1,364	-	-	-1,534	-	-1,534
Total comprehensive income for the period	-	-	-170	-	-1,364	-	-95,986	-97,520	-	-97,520
Transactions by and distributions to owners										
Issue of convertible notes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Treasury shares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total contributions by and distributions to owners	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total changes in ownership interests in subsidiaries	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total transactions with owners	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	56,248	353,063	652	-	-20,107	-46,062	637,194	980,988	-	980,988

STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands of USD)

	Note	2011	2010
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE BEGINNING OF THE PERIOD		166,893	185,479
Result before income tax	-	-95,868	19,794
Adjustments for non-cash transactions	-	141,539	143,859
Adjustments for items disclosed under investing or financing activities	-	75,078	76,391
Changes in working capital requirements	-	3,338	-38,043
Income taxes paid during the period	-	334	263
Interest paid	-	-68,284	-75,461
Interest received	-	313	516
Dividends received	-	-	-
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		56,450	127,319
Purchase of vessels	-	-16,253	-146,088
Proceeds from the sale of vessels	-	52,020	112,032
Purchase of other (in)tangible assets	-	-354	-426
Proceeds from the sale of other (in)tangible assets	-	1	72
Investment in securities	-	-	-
Proceeds from the sale of securities	-	-	-
Loans to related parties	-	171	-
Repayment of loans to related parties	-	-	-
Proceeds of disposals of subsidiaries & joint ventures net of cash disposed and of associates	-	-	-
Purchase of subsidiaries, joint ventures & associates net of cash acquired	-	-	-
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES		35,585	-34,410
Proceeds from issue of share capital	-	-	-
Purchase / sale of treasury shares	-	-	-
Proceeds from New long-term borrowings	-	95,500	94,675
Repayment of long-term borrowings	-	-167,817	-200,254
Proceeds from loans from related parties	-	-	-
Repayment of loans from related parties	-	-	-
Dividends paid	-	-63	-6,570
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		-72,380	-112,149
EFFECT OF CHANGES IN EXCHANGE RATES		-1,134	654
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE PERIOD	15	185,414	166,893

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

FOR THE PERIOD ENDED 31 DECEMBER 2011

Significant accounting policies

EURONAV (the "Company") is a company domiciled in Belgium. The consolidated financial statements of the Company for the year ended 31 December 2011 comprise the Company and its subsidiaries (together referred to as the "Group") and the Group's interest in associates and jointly controlled entities. The financial statements were authorised for issue by the directors on 19 March 2012.

(a) Statement of compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union on 31 December 2011.

(b) Basis of preparation

The financial statements are presented in USD, rounded to the nearest thousand. They are prepared on the historical cost basis except that the following assets and liabilities are stated at their fair value: derivative financial instruments, financial assets at fair value through profit or loss and available-for-sale financial assets. Non-current assets and disposal groups held for sale are stated at the lower of carrying amount and fair value less cost to sell.

The preparation of financial statements in conformity with IFRS requires management to make judgements, estimates and assumptions that affect the application of policies and reported amounts of assets and liabilities, income and expenses. The estimates and associated assumptions are based on historical experience and various other factors that are believed to be reasonable under the circumstances, the results of which are the basis of making the judgements about carrying values of assets and liabilities that are not readily apparent from other sources. Actual results may differ from these estimates.

The estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised in the period in which the estimate is revised if the revision affects only that period, or in the period of the revision and future periods if the revision affects both current and future periods.

The accounting policies have been applied consistently to all periods presented and for all group entities as included in these consolidated financial statements.

(c) Use of estimates and judgements

The preparation of financial statements in conformity with IFRSs requires management to make judgements, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual results may differ from these estimates.

Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised in the period in which the estimates are revised and in any future periods affected.

Following accounting policies are more subject to judgement:
Impairment: see accounting policy (m).

(d) Changes in accounting policies

The accounting policies and calculation methods adopted in the preparation of the consolidated financial statements for the period ended 31 December 2011 are consistent with those applied in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2010, except for a number of new standards, amendments to standards and interpretations which became effective as of 1 January 2011, which have not been listed in these consolidated financial statement because of either their non-applicability to or their immateriality to the Euronav consolidated financial statements.

(e) Principles of consolidation

(i) Subsidiaries

Subsidiaries are those entities controlled by the Company. Control exists when the Company has the power, directly or indirectly, to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities. In assessing control, potential voting rights that presently are exercisable or convertible are taken into account. The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date that control commences until the date that control ceases.

(ii) Associates

Associates are those entities in which the Group has significant influence, but not control, over the financial and operating policies. The Group's investment includes goodwill identified on acquisition, net of any accumulated impairment losses. The consolidated financial statements include the Group's share of the total recognised gains and losses of associates on an equity accounted basis, from the date that significant influence commences until the date that significant influence ceases. When the Group's share of losses ex-

ceeds of its interest in an associate, the carrying amount is reduced to nil and recognition of further losses is discontinued except to the extent that the Group has incurred obligations in respect of the associate.

(iii) Jointly controlled entities

Jointly controlled entities are those entities over whose activities the Group has joint control, established by contractual agreement. The consolidated financial statements include the Group's proportionate share of the entities' assets, liabilities, revenue and expenses with items of a similar nature on a line-by-line basis, from the date that joint control commences until the date that joint control ceases.

(iv) Transactions eliminated on consolidation

Intragroup balances and transactions, and any unrealised gains arising from intra-group transactions, are eliminated in preparing the consolidated financial statements. Unrealised gains arising from transactions with associates and jointly controlled entities are eliminated to the extent of the Group's interest in the entity. Unrealised gains arising from transactions with associates are eliminated against the investment in the associate. Unrealised losses are eliminated in the same way as unrealised gains, but only to the extent that there is no evidence of impairment.

(f) Foreign currency

(i) Foreign currency transactions

Transactions in foreign currencies are translated to USD at the foreign exchange rate ruling at the date of the transaction. Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies at the balance sheet date are translated to USD at the foreign exchange rate ruling at that date. Foreign exchange differences arising on translation are recognised in the income statement. Non-monetary assets and liabilities that are measured in terms of historical cost in a foreign currency are translated using the exchange rate at the date of the transaction.

(ii) Financial statements of foreign operations

The assets and liabilities of foreign operations, including goodwill and fair value adjustments arising on acquisition, are translated to USD at exchange rates at the reporting date. The income and expenses of foreign operations are translated to USD at rates approximating the exchange rates at the dates of the transactions.

Foreign currency differences are recognised directly in equity. Since 1 January 2003, the Group's date of transition to IFRSs, such differences have been recognised in the foreign currency translation reserve (FCTR). When a foreign operation is disposed of, in part or in full, the relevant amount in the FCTR is transferred to profit or loss.

(g) Derivative financial instruments

The Group uses derivative financial instruments to hedge its exposure to market fluctuations, foreign exchange and interest rate risks

arising from operational, financing and investment activities.

On initial designation of the hedge, the Group formally documents the relationship between the hedging instrument(s) and hedged item(s), including the risk management objectives and strategy in undertaking the hedge transaction, together with the methods that will be used to assess the effectiveness of the hedging relationship. The Group makes an assessment, both at the inception of the hedge relationship as well as on an ongoing basis, whether the hedging instruments are expected to be "highly effective" in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the respective hedged items during the period for which the hedge is designated, and whether the actual results of each hedge are within a range of 80-125 percent. For a cash flow hedge of a forecast transaction, the transaction should be highly probable to occur and should present an exposure to variations in cash flows that could ultimately affect reported net income.

Derivative financial instruments are recognised initially at fair value; attributable transaction costs are expensed as incurred. Subsequent to initial recognition, all derivatives are remeasured to fair value, and changes therein are accounted for as follows:

Cash flow hedges

When a derivative is designated as the hedging instrument in a hedge of the variability in cash flows attributable to a particular risk associated with a recognised asset or liability or a highly probable forecast transaction that could affect profit or loss, the effective portion of changes in the fair value of the derivative is recognised in other comprehensive income and presented in the hedging reserve in equity. The amount recognised in other comprehensive income is removed and included in profit or loss in the same period as the hedged cash flows affect profit or loss under the same line item in the statement of comprehensive income as the hedged item. Any ineffective portion of changes in the fair value of the derivative is recognised immediately in profit or loss.

If the hedging instrument no longer meets the criteria for hedge accounting, expires or is sold, terminated, exercised, or the designation is revoked, then hedge accounting is discontinued prospectively. If the forecast transaction is no longer expected to occur, then the balance in other comprehensive income is recognised immediately in profit or loss. When the hedged item is a non-financial asset, the amount recognised in other comprehensive income is transferred to the carrying amount of the asset when the asset is recognised. In other cases the amount recognised in other comprehensive income is transferred to profit or loss in the same period that the hedged item affects profit or loss.

Other non-trading derivatives

When a derivative financial instrument is not held for trading, and is not designated in a qualifying hedge relationship, all changes in its fair value are recognised immediately in profit or loss.

(h) Intangible assets

(i) Goodwill

Goodwill represents amounts arising on an acquisition of subsidiaries, associates and joint ventures.

For acquisitions on or after 1 January 2010, the Group measures goodwill at the acquisition date as:

- The fair value of the consideration transferred; plus
- The recognised amount of any non-controlling interests in the acquire ; plus if the business combination is achieved in stages, the fair value of the existing equity interest in the acquire ; less
- The net recognised amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.

Goodwill is recognised as an asset and initially at its cost. After initial recognition goodwill shall be remeasured at cost less any accumulated impairment losses (refer accounting policy (m)). In respect of associates, the carrying amount of goodwill is included in the carrying amount of the investment in the associate.

(ii) Other intangible assets

Other intangible assets that are acquired by the Group are stated at cost less accumulated amortisation and impairment losses (see accounting policy (m)).

(iii) Subsequent expenditure

Subsequent expenditure on capitalised intangible assets is capitalised only when it increases the future economic benefits embodied in the specific asset to which it relates and its cost can be measured reliably. All other expenditure is expensed as incurred.

(iv) Amortisation

Amortisation is charged to the income statement on a straight-line basis over the estimated useful life of the intangible asset as from the date they are available for use. The estimated maximum useful life are as follows:

- Software: 3 - 5 years

(i) Vessels, property, plant and equipment

(i) Owned assets

Vessels and items of property, plant and equipment are stated at cost or deemed cost less accumulated depreciation (see below) and impairment losses (refer accounting policy (m)). The cost of self-constructed assets includes the cost of materials, direct labour and an appropriate proportion of production overheads.

Certain items of property, plant and equipment that had been revalued to fair value on or prior to 1 January 2003, the date of transition to IFRS, are measured on the basis of deemed cost, being the revalued amount at the date of that revaluation.

Property that is being constructed or developed for future use as investment property is classified as property, plant and equipment and stated at cost until construction or development is complete,

at which time it is reclassified as investment property.

Where an item of property, plant and equipment comprises major components having different useful lives, they are accounted for as separate items of property, plant and equipment.

Gains and losses on disposal of a vessel or of another item of property, plant and equipment are determined by comparing the proceeds from disposal with the carrying amount of the vessel or the item of property, plant and equipment and are recognised net.

(ii) Leased assets

Leases in terms of which the Group assumes substantially all the risks and rewards of ownership are classified as finance leases. Plant and equipment acquired by way of finance lease is stated at an amount equal to the lower of its fair value and the present value of the minimum lease payments at inception of the lease, less accumulated depreciation (see below) and impairment losses (refer accounting policy (m)). Lease payments are accounted for as described in accounting policy (t).

(iii) Assets under construction

Assets under construction, especially newbuilding vessels, are accounted for in accordance with the stage of completion of the newbuilding contract. Typical stages of completion are the milestones that are usually part of a newbuilding contract: signing or receipt of refund guarantee, steel cutting, keel laying, launching and delivery. All stages of completion are guaranteed by a refund guarantee provided by the shipyard.

(iv) Subsequent expenditure

Subsequent expenditure is capitalised only when it increases the future economic benefits embodied in the item of property, plant and equipment and its cost can be measured reliably. The carrying amount of the replaced part is derecognised. All other expenditure is recognised in the income statement as an expense as incurred.

(v) Borrowing costs

Borrowing costs that are directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset are capitalised as part of the cost of that asset.

(vi) Depreciation

Depreciation is charged to the income statement on a straight-line basis over the estimated useful lives of vessels and items of property, plant and equipment. Land is not depreciated. The estimated maximum useful lives are as follows:

- tankers 20 years
- FSO/FpSO/FPSO 25 years
- buildings 33 years
- plant and equipment 5 - 20 years
- fixtures and fittings 5 - 10 years
- other tangible assets 3 - 20 years

The useful lives and residual values are reassessed annually. Furthermore, the Board of Directors can decide to record an additional and irreversible depreciation on 'surplus prices' paid for assets as a consequence of extreme circumstances. In which case, the decision of the Board of Directors shall be disclosed in a separate disclosure note to the consolidated accounts.

(j) Investments

(i) Investments in debt and equity securities

The Group classifies its investments in debt and equity securities in the following categories: financial assets at fair value through profit or loss, loans and receivables, held-to-maturity investments and available-for-sale financial assets. The classification depends on the purpose for which the investments were acquired.

The Company determines the classification of its investments at initial recognition and re-evaluates this designation at every reporting date.

Financial assets at fair value through profit or loss

This category has two sub-categories: financial assets held for trading, and those designated at fair value through profit or loss at inception. A financial asset is classified in this category if acquired principally for the purpose of selling in the short term or if so designated by the Company.

Assets in this category are classified as current assets if they are held for trading or are expected to be realised within 12 months of the balance sheet date.

Loans and receivables

Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. They arise when the Group provides money, goods or services directly to a debtor with no intention of trading the receivable. They are included in current assets, except for maturities greater than 12 months after the balance sheet date. These are classified as non-current assets. Loans and receivables are included in trade and other receivables in the balance sheet.

Held-to-maturity investments

Held-to-maturity investments are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments and fixed maturities that the Group has the positive intention and ability to hold to maturity.

Available-for-sale financial assets

Available-for-sale financial assets are non-derivatives that are either designated in this category or not classified in any of the other categories. They are included in non-current assets unless the Company intends to dispose of the investment within 12 months of the balance sheet date.

Purchases and sales of investments are recognised on trade-date – the date on which the Group commits to purchase or sell the asset. Investments are initially recognised at fair value plus transaction costs for all financial assets not carried at fair value through profit or loss.

Investments are derecognised when the rights to receive cash flows from the investments have expired or have been transferred and the Group has transferred substantially all risks and rewards of ownership. Available-for-sale financial assets and financial assets at fair value through profit or loss are subsequently carried at fair value. Loans and receivables and held-to-maturity investments are carried at amortised cost using the effective interest method. Realised and unrealised gains and losses arising from changes in the fair value of the 'financial assets at fair value through profit or loss' category are included in the income statement in the period in which they arise. Unrealised gains and losses arising from changes in the fair value of securities classified as available-for-sale are recognised in equity except for impairment losses. When securities classified as available-for-sale are sold, the accumulated fair value adjustments are included in the income statement as gains and losses from investment securities.

The fair values of quoted investments are based on current bid prices. If the market for a financial asset is not active (and for unlisted securities), the Group establishes fair value by using valuation techniques. These include the use of recent arm's length transactions, reference to other instruments that are substantially the same, discounted cash flow analysis, and option pricing models refined to reflect the issuer's specific circumstances.

The Group assesses at each balance sheet date whether there is objective evidence that a financial asset or a group of financial assets is impaired. In the case of equity securities classified as available for sale, a significant or prolonged decline in the fair value of the security below its cost is considered in determining whether the securities are impaired. If any such evidence exists for available-for-sale financial assets, the cumulative loss – measured as the difference between the acquisition cost and the current fair value, less any impairment loss on that financial asset previously recognised in profit or loss – is removed from equity and recognised in the income statement. Impairment losses recognised in the income statement on equity instruments are not reversed through the income statement.

(ii) Investment property

Investment property is stated at cost or deemed cost less accumulated depreciation and impairment losses. As such, the rules as described in accounting policy note (i) vessels, property, plant and equipment apply.

Rental income from investment property is accounted for as described in accounting policy (s).

(k) Trade and other receivables

Trade and other receivables are measured at amortised cost using the effective interest rate method, less any impairment losses (refer accounting policy (m)).

(l) Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents comprise cash balances and call deposits. Bank overdrafts that are repayable on demand and form an integral part of the Group's cash management are included as a component of cash and cash equivalents for the purpose of the statement of cash flows.

(m) Impairment

The carrying amounts of the Group's assets, other than deferred tax assets (refer accounting policy (u)), are reviewed at each balance sheet date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, the asset's recoverable amount is estimated. An impairment loss is recognised whenever the carrying amount of an asset or its cash-generating unit exceeds its recoverable amount. Impairment losses are recognised in the income statement.

We defined our cash generating unit not as a single vessel but rather as a group of vessels operated as a fleet. As such, we have defined 2 CGU's (FSO and tankers).

(i) Calculation of recoverable amount

The recoverable amount of the Group's investments in held-to-maturity securities and receivables is calculated as the present value of expected future cash flows, discounted at the original effective interest rate inherent in the asset. Receivables with a short duration are not discounted.

The recoverable amount of other assets is the greater of its fair value less cost to sell and value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows – which are based on current market conditions, historical trends as well as future expectations – are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects the time value of money and the risks specific to the asset. For an asset that does not generate largely independent cash inflows, the recoverable amount is determined for the cash-generating unit to which the asset belongs.

(ii) Reversals of impairment

An impairment loss in respect of a held-to-maturity security or receivable is reversed if the subsequent increase in recoverable amount can be related objectively to an event occurring after the impairment loss was recognised.

An impairment loss recognised for goodwill shall not be reversed.

In respect of other assets, an impairment loss is reversed if there has been a change in the estimates used to determine the recoverable amount.

An impairment loss is reversed only to the extent that the asset's carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined, net of depreciation or amortisation, if no impairment loss had been recognised.

(n) Share capital

(i) Ordinary and Preference share capital

Ordinary share capital is classified as equity.

Preference share capital is classified as equity if it is non-redeemable.

Preference share capital is classified as a liability if it is redeemable on a specific date or at the option of the shareholders and dividends thereon are recognised in the income statement as interest expense.

(ii) Repurchase of share capital

When share capital recognised as equity is repurchased, the amount of the consideration paid, including directly attributable costs, net of any tax effects, is recognised as a change in equity. Repurchased shares are classified as treasury shares and presented as a deduction from total equity.

(iii) Dividends

Dividends on redeemable preference shares are recognised as a liability on an accrual basis. Other dividends are recognised as a liability in the period in which they are declared.

(o) Interest-bearing borrowings

Interest-bearing borrowings are recognised initially at cost, less attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, interest-bearing borrowings are stated at amortised cost with any difference between cost and redemption value being recognised in the income statement over the period of the borrowings on an effective interest basis.

(p) Employee benefits

(i) Defined contribution plans

Obligations for contributions to defined contribution pension plans are recognised as an expense in the income statement as incurred.

(ii) Defined benefit plans

The Group's net obligation in respect of defined benefit pension plans is calculated separately for each plan by estimating the amount of future benefit that employees have earned in return for their service in the current and prior periods; that benefit is discounted to determine the present value, and the fair value of any plan assets is deducted. The discount rate is the yield at balance sheet date on AA credit rated bonds that have maturity dates approximating the terms of the Group's obligations. The calculation is performed by a qualified actuary using the projected unit credit method.

When the benefits of a plan are improved, the portion of the increased benefit relating to past service by employees is recognised as an expense in the income statement on a straight-line basis over the average period until the benefits become vested. To the extent that the benefits vest immediately, the expense is recognised immediately in the income statement.

All actuarial gains and losses are recognised in the income statement.

Where the calculation results in a benefit to the Group, the recognised asset is limited to the net total of any unrecognised actuarial losses and past service costs and the present value of any future refunds from the plan or reductions in future contributions to the plan.

(iii) Long term service benefits

The Group's net obligation in respect of long-term service benefits, other than pension plans, is the amount of future benefit that employees have earned in return for their service in the current and prior periods. The obligation is calculated using the projected unit credit method and is discounted to its present value and the fair value of any related assets is deducted. The discount rate is the yield at balance sheet date on AA credit rated bonds that have maturity dates approximating the terms of the Group's obligations.

(q) Provisions

A provision is recognised in the balance sheet when the Group has a legal or constructive obligation as result of a past event, and it is probable that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation. The provisions are determined by discounting the expected future cash flows at a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and, where appropriate, the risks specific to the liability.

A provision for restructuring is recognised when the Group has approved a detailed and formal restructuring plan, and the restructuring has either commenced or has been announced publicly. Future operating costs are not provided for.

Onerous contracts

A provision for onerous contracts is recognised when the expected benefits to be derived by the Group from a contract are lower than the unavoidable cost of meeting its obligations under the contract.

(r) Trade and other payables

Trade and other payables are measured at amortised cost using the effective interest rate method, less any impairment losses.

(s) Revenue

(i) Goods sold and services rendered

Revenue from the sale of goods is recognised in the income statement when the significant risks and rewards of ownership have been transferred to the buyer.

Transfers of risk and rewards vary depending on the individual terms of the contract of sale. For the sale of vessels, transfer usually occurs upon delivery of the vessel to the new owner.

Revenue from services rendered is recognised in the income statement in proportion to the stage of completion at the balance sheet date.

For spot voyages, the stage of completion is assessed by reference to the percentage of the estimated duration of the voyage completed on the balance sheet date.

Revenue from time charters and bareboat charters are recognized on a daily basis over the term of the charter .

No revenue is recognised if there are significant uncertainties regarding recovery of the consideration due, associated costs or the possible return of goods.

(ii) Rental income

Rental income from investment property is recognised in the income statement on a straight-line basis over the term of the lease.

(t) Expenses

(i) Operating lease payments

Payments made under operating leases are recognised in the income statement on a straight-line basis over the term of the lease.

(ii) Financial results

Net financing costs comprise interest payable on borrowings calculated using the effective interest rate method, dividends on redeemable preference shares, interest receivable on funds invested, dividend income, foreign exchange gains and losses, and gains and losses on hedging instruments that are recognised in the income statement (refer accounting policy (g)).

Interest income is recognised in the income statement as it accrues, taking into account the effective yield on the asset. Dividend income is recognised in the income statement on the date that the dividend is declared.

The interest expense component of finance lease payments is recognised in the income statement using the effective interest rate method.

(u) Income tax

Income tax expense comprises current and deferred tax. Current tax and deferred tax are recognised in profit or loss except to the extent that it relates to a business combination, or items recognised directly in equity or in other comprehensive income.

Current tax is the expected tax payable on the taxable income for the year, using tax rates enacted or substantially enacted at the balance sheet date, and any adjustment to tax payable in respect of previous years.

Deferred tax is recognised using the balance sheet method, providing for temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for taxation purposes. The following temporary differences are not provided for: the initial recognition of goodwill, the initial recognition of assets or liabilities that affect neither accounting nor

taxable profit, and differences relating to investments in subsidiaries to the extent that they will probably not reverse in the foreseeable future. The amount of deferred tax provided is based on the expected manner of realisation or settlement of the carrying amount of assets and liabilities, using tax rates enacted or substantially enacted at the balance sheet date. Deferred tax assets and liabilities are offset if there is a legally enforceable right to offset current tax liabilities and assets, and they relate to income taxes levied by the same tax authority on the same taxable entity.

A deferred tax asset is recognised only to the extent that it is probable that future taxable profits will be available against which the asset can be utilised. Deferred tax assets are reduced to the extent that it is no longer probable that the related tax benefit will be realised.

In application of an IFRIC agenda decision on IAS 12 Income taxes, tonnage tax is not accounted for as income taxes in accordance with IAS 12 and is not presented as part of income tax expense in the income statement but is shown as an administrative expense under the heading Other operating expenses (Note 4).

(v) Segment reporting

An operating segment is a component of the Group that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses, including revenues and expenses that relate to transactions with any of the Group's other components. Since 2010, the company has adopted IFRS 8 Operating segments and has distinguished two segments: the operation of crude oil tankers on the international markets and the floating storage and offloading operations (FSO/FpSO). The company's internal organisational and management structure does not distinguish any geographical segments.

(w) Discontinued operations and non-current assets held for sale

A discontinued operation is a component of the Group's business that represents a separate major line of business or geographical area of operations that has been disposed of or is held for sale, or is a subsidiary acquired exclusively with a view to resale. Classification as a discontinued operation occurs upon disposal or when the operation meets the criteria to be classified as held for sale, if earlier. When an operation is classified as a discontinued operation, the comparative statement of comprehensive income is re-presented as if the operation had been discontinued from the start of the comparative period.

Non-current assets, or disposal groups comprising assets and liabilities, that are expected to be recovered primarily through sale rather than through continuing use, are classified as held for sale. Immediately before classification as held for sale, the assets, or components of a disposal group, are remeasured in accordance with the Group's accounting policies. Thereafter generally the assets, or disposal group, are measured at the lower of their carrying amount

and fair value less cost to sell. Any impairment loss on a disposal group first is allocated to goodwill, and then to remaining assets and liabilities on pro rata basis, except that no loss is allocated to inventories, financial assets, deferred tax assets, employee benefit assets and investment property, which continue to be measured in accordance with the Group's accounting policies. Impairment losses on initial classification as held for sale and subsequent gains or losses on remeasurement are recognised in profit or loss. Gains are not recognised in excess of any cumulative impairment loss.

(x) New standards and interpretations not yet adopted

A number of new standards, amendments to standards and interpretations - as listed below - are effective for annual periods beginning on or after 1 January 2012, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements. Euronav will not early adopt these standards.

- Amendments to IAS 12 – Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets
- Amendments to IAS 1 – Presentation of Items of Other Comprehensive Income
- IFRS 9 Financial Instruments
- IFRS 10 Consolidated Financial Statements
- IFRS 11 Joint Arrangements
- IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities
- IFRS 13 Fair value Measurement
- IAS 19 Employee Benefits (amended 2011)
- IAS 27 Separated financial instruments (2011)
- IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures (2011)
- IFRIC 20 Stripping Costs in the Production Phase of a Surface Mine

None of these is expected to have a material impact on the Euronav consolidated financial statements, except for IFRS 11 Joint Arrangements, which becomes mandatory for the Group's 2013 consolidated financial statements. The company is currently assessing the impact of IFRS 11 on its consolidated financial statements. Euronav currently applies the proportionate consolidation method for its Jointly Controlled Entities, (some of) which are believed to classify as Joint Ventures under IFRS 11 for which equity accounting will need to be applied. Although it is expected that this will not affect the result for the period, the application of IFRS 11 is likely to affect most of the main line items in Euronav's consolidated financial statements, notably decreasing non-current assets outstanding debt, revenue and expenses to the extent that these are currently related to Euronav's Jointly Controlled Entities.

- Note 1** - Segment Reporting
- Note 2** - Assets and liabilities held for sale and discontinued operations
- Note 3** - Other operating income
- Note 4** - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities
- Note 5** - Net finance expense
- Note 6** - Results from other financial assets
- Note 7** - Tax expense
- Note 8** - Current tax assets and tax liabilities
- Note 9** - Property, plant and equipment
- Note 10** - Intangible assets
- Note 11** - Investments in securities
- Note 12** - Deferred tax assets and liabilities
- Note 13** - Non-current receivables
- Note 14** - Trade and other receivables
- Note 15** - Cash and cash equivalent
- Note 16** - Capital and reserves
- Note 17** - Earnings per share
- Note 18** - Interest-bearing loans and borrowings
- Note 19** - Non-current other payables
- Note 20** - Employee benefits
- Note 21** - Provisions
- Note 22** - Trade and other payables - Current
- Note 23** - Financial instruments - Market and other risks
- Note 24** - Operating leases
- Note 25** - Capital commitments
- Note 26** - Contingencies
- Note 27** - Related parties
- Note 28** - Group entities
- Note 29** - Interest in joint ventures
- Note 30** - Subsidiaries
- Note 31** - Major exchange rates
- Note 32** - Subsequent events
- Note 33** - Auditors fees

NOTE 1 - SEGMENT REPORTING

At present, the company distinguishes two operating segments: the operation of crude oil tankers on the international markets (tankers) and the floating production, storage and offloading operations (FSO/FpSO). The Group has one client in tanker segment that represents approximately 22% of the Group's total turnover. All the other clients represent less than 10% respectively. The company's internal organisational and management structure does not distinguish any geographical segments.

Statement of financial position

(in thousands of USD)	2011				2010			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
ASSETS								
NON-CURRENT ASSETS	2,178,256	276,578	295,392	2,159,442	2,336,374	293,588	292,831	2,337,131
Property, plant and equipment	1,882,238	276,578	-	2,158,816	2,042,449	293,588	-	2,336,037
Intangible assets	241	-	-	241	447	-	-	447
Financial assets	295,572	-	295,392	180	293,185	-	292,831	354
Deferred tax assets	205	-	-	205	293	-	-	293
CURRENT ASSETS	264,068	28,206	400	291,874	283,629	24,159	705	307,083
TOTAL ASSETS	2,442,324	304,784	295,792	2,451,316	2,620,003	317,747	293,536	2,644,214
EQUITY AND LIABILITIES								
EQUITY	1,142,276	-161,288	-	980,988	1,245,100	-166,592	-	1,078,508
Equity attributable to equity holders of the Company	1,142,276	-161,288	-	980,988	1,245,100	-166,592	-	1,078,508
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES	1,078,864	437,877	295,392	1,221,349	1,152,042	457,042	294,743	1,314,341
Loans and borrowings	1,066,013	418,555	295,392	1,189,176	1,120,544	442,211	294,743	1,268,012
Non-current other payables	11,019	19,322	-	30,341	29,510	14,831	-	44,341
Deferred tax liabilities	-	-	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	1,832	-	-	1,832	1,988	-	-	1,988
Provisions	-	-	-	-	-	-	-	-
CURRENT LIABILITIES	221,184	28,195	400	248,979	222,861	27,297	-1,207	251,365
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	2,442,324	304,784	295,792	2,451,316	2,620,003	317,747	293,536	2,644,214

NOTE 1 - SEGMENT REPORTING CONTINUED

Income statement

(in thousands of USD)	2011				2010			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
Turnover	344,711	49,926	180	394,457	486,905	38,455	285	525,075
Capital gain on disposal of vessel(s)	22,153	-	-	22,153	14,290	-	-	14,290
Other operating income	5,990	100	-	6,090	6,241	111	-	6,352
Expenses for shipping activities	-221,259	-11,110	-180	-232,189	-228,567	-11,140	-180	-239,527
Capital loss on disposal of vessel(s)	-25,501	-	-	-25,501	-9,991	-	-	-9,991
Depreciation and amortisation expenses	-150,448	-18,075	-	-168,523	-155,541	-16,606	-	-172,147
Impairment losses (-) / reversals (+)	-	-	-	-	-	-	-	-
Staff costs	-15,581	-	-	-15,581	-15,844	-	-	-15,844
Other operating expenses	-20,404	-658	-	-21,062	-17,857	-2,304	-105	-20,056
Restructuring costs	-	-	-	-	-	-	-	-
Net result on freight and other similar derivatives	-	-	-	-	-	-	-	-
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-60,339	20,183	-	-40,156	79,636	8,516	-	88,152
Finance income	233	19	-	252	361	148	-	509
Finance expenses	-42,101	-12,882	-	-54,983	-51,646	-18,315	-	-69,961
Net finance expense	-41,868	-12,863	-	-54,731	-51,285	-18,167	-	-69,452
Share of result of equity accounted investees	-	-	-	-	-	-	-	-
Net result from other financial assets	-	-	-	-	-	-	-	-
Net foreign exchange gains (+) / losses (-)	-981	-	-	-981	1,095	-1	-	1,094
RESULT BEFORE INCOME TAX	-103,188	7,320	-	-95,868	29,446	-9,652	-	19,794
Income tax expense	-118	-	-	-118	-114	-	-	-114
RESULT FOR THE PERIOD	-103,306	7,320	-	-95,986	29,332	-9,652	-	19,680
Attributable to:								
Owners of the Company	-103,306	7,320	-	-95,986	29,332	-9,652	-	19,680
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-

Statement of cash flows

(in thousands of USD)	2011				2010			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
Cash flows from operating activities	30,271	26,179	-	56,450	148,189	-20,870	-	127,319
Cash flows from investing activities	35,996	-1,064	-653	35,585	-62,964	-70,174	98,728	-34,410
Cash flows from financing activities	-48,651	-23,076	653	-72,380	-121,043	107,622	-98,728	-112,149
Capital expenditure	-15,543	-1,064	-	-16,607	76,340	-70,174	-	-146,514
Impairment losses	-	-	-	-	-	-	-	-
Impairment losses reversed	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTE 2 - ASSETS AND LIABILITIES HELD FOR SALE AND DISCONTINUED OPERATIONS

Assets held for sale

The Assets held for sale can be detailed as follows:

(in thousands of EUR)

	2011	2010
Vessels	-	29,868

At year-end 2010 the assets held for sale consist of one vessel, the M/T *Pacific Lagoon*, that was sold prior to 31 December 2010 but only delivered to its new owner on 3rd of March 2011 at which time the company recorded a capital gain of USD 22,144,257. The asset is part of the "crude oil tankers" segment.

Discontinued operations

As per 31 December 2011 the Group has no operations that meet the qualifications of a discontinued operation.

NOTE 3 - OTHER OPERATING INCOME

(in thousands of USD)

	2011	2010
Capital gain on disposal of other (in)tangible assets	-	64
Capital gain on disposal of subsidiaries & associates	-	-
Reversal of unused provisions	377	-
Recharge of expenses and compensations received	5,713	6,288
TOTAL	6,090	6,352

NOTE 4 - EXPENSES FOR SHIPPING ACTIVITIES AND OTHER EXPENSES FROM OPERATING ACTIVITIES

Expenses for shipping activities

(in thousands of USD)

	2011	2010
Operating expenses	-140,643	-133,573
Charter hire	-36,195	-61,868
Bare boat hire	-	-
Voyage expenses	-55,348	-44,086
TOTAL	-232,186	-239,527

Staff costs

(in thousands of USD)

	2011	2010
Wages and salaries	-11,328	-11,265
Social security costs	-2,313	-2,199
Provision for employee benefits	100	77
Other staff costs	-2,041	-2,457
TOTAL	-15,582	-15,844

Average number of full time equivalents	101,66	105,69
---	--------	--------

The provision for employee benefits is affected by a rate of exchange difference of USD 239,000 which is taken into account in the Income Statement under Net foreign exchange gains.

Other Operating Expenses

(in thousands of USD)

	2011	2010
Administrative expenses	-20,863	-18,942
Claims	-200	-6,114
Provisions	-	5,000
Capital loss on disposal of other (in) tangible assets	-	-
Capital loss on disposal of subsidiaries & associates	-	-
TOTAL	-21,063	-20,056

NOTE 5 - NET FINANCE EXPENSE

Recognised in profit or loss

(in thousands of USD)

	2011	2010
Interest income on available-for-sale investments	-	-
Interest income on bank deposits	252	509
Fair value adjustment on forward exchange contracts	-	-
Finance income	252	509
Interest expense on financial liabilities measured at amortised cost	-70,347	-82,030
Fair value adjustment on interest rate swaps	15,365	12,069
Fair value adjustment on forward exchange contracts	-	-
Finance expenses	-54,982	-69,961
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED IN PROFIT OR LOSS	-54,730	-69,452

The above finance income and expenses include the following in respect of assets (liabilities) not at fair value through profit and loss:

Total interest income on financial assets	252	509
Total interest expense on financial liabilities	-70,347	-82,030

Recognised directly in equity

(in thousands of USD)

	2011	2010
Foreign currency translation differences for foreign operations	-170	-341
Net change in fair value of available-for-sale financial assets	-	-
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit or loss	-	-
Net change in fair value of cash flow hedges	-1,364	-10,206
Net change in fair value of cash flow hedges transferred to profit or loss	-	4,070
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED DIRECTLY IN EQUITY	-1,534	-6,477
Attributable to:		
Equity holders of the Company	-1,534	-6,477
Minority interest	-	-
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED DIRECTLY IN EQUITY	-1,534	-6,477
Recognised in:		
Translation reserve	-170	-341
Fair value reserve	-	-
Hedging reserve	-1,364	-6,136
	-1,534	-6,477

Exchange differences

(in thousands of USD)

	2011	2010
Foreign exchange gains	5,443	5,873
Foreign exchange losses	-6,425	-4,779
TOTAL	-982	1,094

NOTE 6 - RESULTS FROM OTHER FINANCIAL ASSETS

(in thousands of USD)

Dividend income on available-for-sale investments	-	-
Gain on disposal of available-for-sale investments	-	-
Loss on disposal of available-for-sale investments	-	-
Net gain on disposal of available-for-sale financial assets transferred from equity	-	-
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit or loss	-	-
Impairment losses (-), reversals (+) on financial assets	-	-
TOTAL	-	-

2011

2010

NOTE 7 - TAX EXPENSE

(in thousands of USD)

CURRENT TAX

Current period	-33	-7
Adjustments for prior years	-	2

TOTAL

2011

2010

-33

-7

-

2

-33

-5

DEFERRED TAX

Origination and reversal of temporary differences	-85	-120
Recognition of previously unrecognised tax losses recognised	-	11

TOTAL

-85

-120

-

11

-85

-109

TOTAL TAX EXPENSE

-118

-114

Reconciliation of effective tax

Result before tax	-95,868	19,794
Tax at domestic rate	-33.99%	32,585
Effects on tax of:		
Current year losses for which no deferred tax asset is recognised	-	-16,184
Tax exempt profit / loss	-1,571	7,659
Non-deductible expenses	-7,544	-3,578
Benefit of tax losses recognised	-	-
Unrecognised tax losses, tax credits and tax allowances	-25,306	12,867
Adjustment for tax of previous years	-	2
Effects of tax rates in foreign jurisdictions	1,718	5,848

TOTAL TAXES

2011

2010

-95,868

19,794

-33.99%

33.99%

-

-16,184

-1,571

7,659

-7,544

-3,578

-

-

-25,306

12,867

-

2

1,718

5,848

0.12%

-118

-0.58%

-114

In application of an IFRIC agenda decision on IAS 12 Income taxes, tonnage tax is no longer accounted for as income taxes in accordance with IAS 12 and is not presented as part of income tax expense in the income statement but has been shown as an administrative expense under the heading Other operating expenses (see note 4).

NOTE 8 - CURRENT TAX ASSETS AND TAX LIABILITIES

The current tax asset of USD 582,000 (2010: USD 956,000) represents an amount of recoverable income taxes in respect of current and prior periods. The current tax liability of USD 0 (2010: USD 7,000) represents income taxes payable in respect of current period.

NOTE 9 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(in thousands of USD)

	Tankers	FSO	Vessels under construction	Other assets under construction	Other equipment & vehicles	Total
AT 1 JANUARY 2010						
Cost	2,808,497	219,748	219,054	215	2,473	3,249,987
Depreciation & impairment losses	-713,198	-35,999	-	-	-1,362	-750,559
Net carrying amount	2,095,299	183,749	219,054	215	1,111	2,499,428
Acquisitions	-	-	146,088	70	308	146,466
Disposals and cancellations	-107,732	-	-	-	-9	-107,741
Depreciation charge	-154,920	-16,606	-	-	-413	-171,939
Impairment losses	-	-	-	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-	-	-	-
Transfer to assets held for sale	-29,868	-	-	-	-	-29,868
Transfers	45,610	126,445	-172,055	-285	11	-274
Translation differences	-	-	-	-	-35	-35
Other changes	-	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	1,848,389	293,588	193,087	-	973	2,336,037
AT 1 JANUARY 2011						
Cost	2,602,956	346,194	193,087	-	2,440	3,144,677
Depreciation & impairment losses	-754,567	-52,606	-	-	-1,467	-808,640
Net carrying amount	1,848,389	293,588	193,087	-	973	2,336,037
Acquisitions	-	-	16,253	-	347	16,600
Disposals and cancellations	-	-	-25,500	-	-1	-25,501
Depreciation charge	-149,832	-18,074	-	-	-403	-168,309
Impairment losses	-	-	-	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-	-	-	-
Transfer to assets held for sale	-	-	-	-	-	-
Transfers	45,864	1,064	-46,929	-	-	-1
Translation differences	-	-	-	-	-11	-11
Other changes	-	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	1,744,421	276,578	136,911	-	905	2,158,815
AT 31 DECEMBER 2011						
Cost	2,648,821	347,258	136,911	-	2,775	3,135,765
Depreciation & impairment losses	-904,399	-70,680	-	-	-1,870	-976,949
Net carrying amount	1,744,422	276,578	136,911	-	905	2,158,816

NOTE 9 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

Impairment

As a result of the decline in charter rates and vessels value during 2011, the Company has performed an impairment test using the "value in use" method. The assumptions taken were as follows:

- 10 year historical average spot freight rates for both CGUs (VLCC and Suezmax)
- WACC of 8.02%
- 20 year useful life with residual value equal to zero for tankers
- 25 year useful life with residual value equal to zero for FSO

Although management believes that the assumptions used to evaluate potential impairment are reasonable and appropriate, such assumptions are subjective to judgement.

The impairment test did not result in any need to record an impairment loss in 2011.

Leased vessel

In the course of 2006 the Group entered into a sale and lease-back transaction on the *TI Guardian*.

This transaction has been classified as a finance lease. The excess of the sales proceeds over the carrying value at the moment of sale amounting to USD 11,678,000, is amortised over the period of the lease term, i.e. 7 years. Furthermore, the Group has options to acquire the vessel as from the third year (2009). The vessel is shown as acquired at USD 65,513,000, this amount represents the present value of the future minimum lease payments at the date of acquisition. At 31 December 2011 the net carrying amount of the *TI Guardian* amounts to USD 16,877,545 (2010: USD 26,225,503) (see note 18).

Security

All tankers and FSOs financed are subject to a mortgage to secure bank loans.

Vessels on order or under construction

(in thousands of USD)

	2011	2010
VLCC	89,619	51,001
Suezmax tankers	47,292	142,086
FSO	-	-
TOTAL	136,911	193,087

Other assets under construction

(in thousands of USD)

	2011	2010
Software	-	-
TOTAL	-	-

NOTE 10 - INTANGIBLE ASSETS

(in thousands of USD)

	Goodwill	Software	Development costs	Other	Total
AT 1 JANUARY 2010					
Cost	-	982	-	-	982
Amortisation & impairment losses	-	-647	-	-	-647
Net carrying amount	-	335	-	-	335
Acquisitions	-	48	-	-	48
Disposals and cancellations	-	-	-	-	-
Amortisation charge	-	-207	-	-	-207
Impairment losses	-	-	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-	-	-
Transfers	-	274	-	-	274
Translation differences	-	-3	-	-	-3
Other changes	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	-	447	-	-	447
AT 1 JANUARY 2011					
Cost	-	1,292	-	-	1,292
Amortisation & impairment losses	-	-845	-	-	-845
Net carrying amount	-	447	-	-	447
Acquisitions	-	6	-	-	6
Disposals and cancellations	-	-	-	-	-
Amortisation charge	-	-213	-	-	-213
Impairment losses	-	-	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-	-	-
Transfers	-	-	-	-	-
Translation differences	-	-	-	-	-
Other changes	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	-	240	-	-	240
AT 31 DECEMBER 2011					
Cost	-	1,269	-	-	1,269
Amortisation & impairment losses	-	-1,029	-	-	-1,029
Net carrying amount	-	240	-	-	240

NOTE 11 - INVESTMENTS IN SECURITIES

(in thousands of USD)

	Available-for-sale	Held-to-maturity	Total
AT 1 JANUARY 2010			
Cost	2	-	2
Revaluation	-	-	-
Impairment losses	-	-	-
Net carrying amount	2	-	2
Acquisitions & additional investments	-	-	-
Disposals and repayments	-	-	-
Revaluation transferred to profit/loss	-	-	-
Revaluation	-	-	-
Impairment losses	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-
Transfers	-	-	-
Translation differences	-1	-	-1
Other changes	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	1	-	1
AT 1 JANUARY 2011			
Cost	1	-	1
Revaluation	-	-	-
Impairment losses	-	-	-
Net carrying amount	1	-	1
Acquisitions & additional investments	-	-	-
Disposals and repayments	-	-	-
Revaluation transferred to profit/loss	-	-	-
Revaluation	-	-	-
Impairment losses	-	-	-
Reversal of impairment losses	-	-	-
Acquisitions through business combinations	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-
Transfers	-	-	-
Translation differences	-	-	-
Other changes	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	1	-	1
AT 31 DECEMBER 2011			
Cost	1	-	1
Revaluation	-	-	-
Impairment losses	-	-	-
Net carrying amount	1	-	1

NOTE 11 - INVESTMENTS IN SECURITIES (CONTINUED)

Investments in securities

	NON-CURRENT		CURRENT	
(in thousands of USD)	2011	2010	2011	2010
Available-for-sale				
▪ quoted	-	-	-	-
▪ unquoted	1	1	-	-
Held-to-maturity				
▪ quoted	-	-	-	-
▪ unquoted	-	-	-	-
TOTAL	1	1	-	-

NOTE 12 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

Recognised deferred tax assets and liabilities

(in thousands of USD)	2011			2010		
	Assets	Liabilities	Net	Assets	Liabilities	Net
Property, plant and equipment	-	-	-	-	-	-
Financial instruments	-	-	-	-	-	-
Provisions	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	61	-	61	104	-	104
Exchange differences	-	-	-	-	-	-
Investments in subsidiaries, joint ventures & associates	-	-	-	-	-	-
Unused tax losses & tax credits	144	-	144	189	-	189
	205	-	205	293	-	293
Offset	-	-	-	-	-	-
TOTAL	205	-		293	-	

Unrecognised deferred tax assets and liabilities

Deferred tax assets have not been recognised in respect of the following items:
(in thousands of USD)

	2011		2010	
	Assets	Liabilities	Assets	Liabilities
Deductible temporary differences	411	-	469	-
Taxable temporary differences	-	-16,608	-	-16,586
Unused tax losses & tax credits	29,292	-	28,098	-
	29,703	-16,608	28,567	-16,586
Offset	-16,608	16,608	-16,586	16,586
TOTAL	13,095	-	11,981	-

The unrecognised tax assets in respect of unused tax losses & tax credits are entirely related to tax losses carried forward, investment deduction allowances and excess DRD. These unrecognised tax losses and credits have no expiration date.

Deferred tax assets have not been recognised because future taxable profits cannot be measured on a reliable basis.

The unrecognised tax liabilities in respect of taxable temporary differences relate to tax liabilities in respect of non distributed reserves of the Group that will be taxed when distributed. No deferred tax liability has been recognised because there is no intention to distribute these reserves.

NOTE 12 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES (CONTINUED)

Movement in temporary differences during the year

<i>(in thousands of USD)</i>	Balance at 1 Jan 2010	Recognised in income	Recognised in equity	Other movements	Translation differences	Balance at 31 Dec 2010
Property, plant and equipment	-	-	-	-	-	-
Financial instruments	-	-	-	-	-	-
Provisions	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	152	-37	-	-	-11	104
Exchange differences	-1	1	-	-	-	-
Investments in subsidiaries, joint ventures & associates	-	-	-	-	-	-
Unused tax losses & tax credits	279	-72	-	-	-18	189
TOTAL	430	-108	-	-	-29	293

	Balance at 1 Jan 2011	Recognised in income	Recognised in equity	Other movements	Translation differences	Balance at 31 Dec 2011
Property, plant and equipment	-	-	-	-	-	-
Financial instruments	-	-	-	-	-	-
Provisions	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	104	-44	-	-	-	60
Exchange differences	-	-	-	-	-	-
Investments in subsidiaries, joint ventures & associates	-	-	-	-	-	-
Unused tax losses & tax credits	190	-42	-	-	-3	145
TOTAL	294	-86	-	-	-3	205

NOTE 13 - NON-CURRENT RECEIVABLES

(in thousands of USD)

	2011	2010
Loans to related parties	171	341
Loans to associates	-	-
Finance lease receivable	-	-
Other non-current receivables	8	11
TOTAL	179	352

NOTE 14 - TRADE AND OTHER RECEIVABLES

(in thousands of USD)

	2011	2010
Trade receivables	21,525	21,972
Loans to related parties	-	-
Derivatives	-	-
Accrued income	9,336	4,591
Deferred charges	21,466	18,668
Other receivables	53,551	64,134
TOTAL	105,878	109,365

The *financial other receivables* relate to income to be received by the Group from Tankers International.

NOTE 15 - CASH AND CASH EQUIVALENT

(in thousands of USD)

	2011	2010
Bank deposits	136,936	109,090
Cash at bank and in hand	48,478	57,803
TOTAL	185,414	166,893
Of which USD 3,250,000 is restricted cash		
Less:		
Bank overdrafts and credit lines	-	-
NET CASH AND CASH EQUIVALENT IN THE CASH FLOW STATEMENT	185,414	166,893

NOTE 16 - CAPITAL AND RESERVES

Share capital and share premium (in shares)

	2011	2010
On issue at 1 January	51,750,000	51,750,000
Share split	-	-
Withdrawal	-	-
Capital increase	-	-
On issue at 31 December - fully paid	51,750,000	51,750,000

At 31 December 2011 the share capital is represented by 51,750,000 shares. The shares have no par value.

There are no preference shares.

At 31 December 2011, the authorised share capital amounts to USD 10,000,000 (2010: USD 10,000,000) or the equivalent of 9,200,376 shares (2010: 9,200,376 shares).

The holders of ordinary shares are entitled to receive dividends when declared and are entitled to one vote per share at the meetings of the Company.

NOTE 16 - CAPITAL AND RESERVES (CONTINUED)

Convertible Notes

There are no share options outstanding except the options granted to the convertible notes holder (see note 18).

Translation reserve

The translation reserve comprises all foreign exchange differences arising from the translation of the financial statements of foreign operations.

Fair value reserve

The fair value reserve includes the cumulative net change in the fair value of available-for-sale financial assets until the asset is derecognised or impaired.

Hedging reserve

The hedging reserve comprises the effective portion of the cumulative net change in the fair value of cash flow hedging instruments related to hedged transactions that have not yet occurred (see also note 23).

Treasury shares

At 31 December 2011 the Group holds 1,750,000 treasury shares (31 December 2010: 1,750,000 shares).

The group has purchased the shares at an average price of EUR 18,1605 or USD 26,321.

Dividends

In the course of the year 2010 the Board of Directors approved the payment of the following interim dividends. Interim dividends are shown as paid and are deducted from equity.

(in thousands of EUR)

EUR 0,00 per ordinary share (2010: EUR 0,10)
in thousands of USD

2011

-
-

2010

5,175
6,546

After the balance sheet date the following dividends were proposed by the directors. The dividends have not been provided for and there are no income tax consequences.

(in thousands of EUR)

EUR 0,00 per ordinary share (2010: EUR 0,00)
in thousands of USD

2011

-
-

2010

-
-

Dividend limitations

The Group is subject to a dividend covenant in relation to one (or more) of its senior secured credit facilities: the dividend shall not exceed 50% of the net income earned in a book year or part thereof to which that dividend relates to unless the majority of the lenders of that (those) particular facility(ies) agree to a dividend in excess of the said 50%.

There will be a downward adjustment of the Conversion Price of the Convertible Notes in the event of a distribution of a Dividend exceeding the Threshold Amounts for a particular year as set out in the offering circular dated 21 September 2009 (available on Euronav website).

NOTE 17 - EARNINGS PER SHARE

Basic earnings per share

The calculation of basic earnings per share at 31 December 2011 was based on a result attributable to ordinary shares of USD -95,986,000 (2010: USD 19,680,000) and a weighted average number of ordinary shares outstanding during the period ended 31 December 2011 of 50,000,000 (2010: 50,000,000), calculated as follows:

Result attributable to ordinary shares

(in thousands of USD)

	2011	2010
Result for the period	-95,986	19,680
Weighted average	50,000,000	50,000,000
Basic earnings per share (in USD)	-1,92	0,39

Weighted average number of ordinary shares (in shares)

	Shares issued	Treasury shares	Shares outstanding	Weighted number of shares
On issue at 31 December 2009	51,750,000	1,750,000	50,000,000	50,000,000
Purchases of treasury shares	-	-	50,000,000	
Withdrawal of treasury shares	-	-	50,000,000	
Sales of treasury shares	-	-	50,000,000	
On issue at 31 December 2010	51,750,000	1,750,000	50,000,000	50,000,000
Purchases of treasury shares	-	-	50,000,000	
Withdrawal of treasury shares	-	-	50,000,000	
Sales of treasury shares	-	-	50,000,000	
On issue at 31 December 2011	51,750,000	1,750,000	50,000,000	50,000,000

Diluted earnings per share

The potential ordinary shares relating to the issuance of the convertible notes could potentially dilute basic earnings per share in the future, but were not included in the calculation of the diluted earnings per share because they were anti-dilutive (2011 earnings per share would increase).

Weighted average number of ordinary shares (diluted)

The table below shows the potential number of shares that could be created if all the convertible notes were to be converted into ordinary shares.

Weighted average number of ordinary shares (in shares)

	2011	2010
Weighted average number of ordinary shares (basic)	50,000,000	50,000,000
Effect of potential conversion of convertible notes	6,474,307	6,474,307
Weighted average number of ordinary shares (diluted)	56,474,307	56,474,307

The number of shares related to a potential conversion of convertible notes may vary according to any adjustment of the Conversion Price in some events such as a change of control or a distribution of a dividend exceeding certain threshold amounts. The details of such adjustments as well as the list of events that may trigger those adjustments can be found in the offering circular of 21 September 2009. (available on Euronav Website).

In the beginning of 2012, the group performed a buyback of 68 convertible bonds, which results in a diminution of the effect of potential conversion of the convertible notes for a total of 293,502 shares.

NOTE 18 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS

(in thousands of USD)

	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Loans from related parties	Total
More than 5 years	-	184,876	126,741	-	311,617
Between 1 and 5 years	27,495	1,071,842	-	-	1,099,337
More than 1 year	27,495	1,256,718	126,741	-	1,410,954
Less than 1 year	8,185	127,550	-	-	135,735
AT 1 JANUARY 2010	35,680	1,384,268	126,741	-	1,546,689
New loans	-	94,675	-	-	94,675
Scheduled repayments	-8,185	-149,172	-	-	-157,357
Early repayments	-	-50,870	-	-	-50,870
Refinancing	-	-	-	-	-
Business combinations	-	-	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-	-	-
Transfers	-	-	-	-	-
Translation differences	-	-	-	-	-
Other changes	-	-212	3,655	-	3,443
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	27,495	1,278,689	130,396	-	1,436,580
More than 5 years	-	128,368	-	-	128,368
Between 1 and 5 years	18,509	990,739	130,396	-	1,139,644
More than 1 year	18,509	1,119,107	130,396	-	1,268,012
Less than 1 year	8,986	159,582	-	-	168,568
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	27,495	1,278,689	130,396	-	1,436,580

(in thousands of USD)

	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Loans from related parties	Total
More than 5 years	-	128,367	-	-	128,367
Between 1 and 5 years	18,509	990,739	130,396	-	1,139,644
More than 1 year	18,509	1,119,107	130,396	-	1,268,012
Less than 1 year	8,986	159,582	-	-	168,568
AT 1 JANUARY 2011	27,495	1,278,689	130,396	-	1,436,580
New loans	-	95,500	-	-	95,500
Scheduled repayments	-8,986	-144,426	-	-	-153,412
Early repayments	-	-17,227	-	-	-17,227
Refinancing	-	-	-	-	-
Business combinations	-	-	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-	-	-
Transfers	-	-	-	-	-
Translation differences	-	-	-	-	-
Other changes	-	-6,164	4,060	-	-2,104
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	18,509	1,206,372	134,456	-	1,359,337
More than 5 years	-	97,150	-	-	97,150
Between 1 and 5 years	8,616	948,954	134,456	-	1,092,026
More than 1 year	8,616	1,046,104	134,456	-	1,189,176
Less than 1 year	9,893	160,268	-	-	170,161
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	18,509	1,206,372	134,456	-	1,359,337

NOTE 18 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

Bank Loans

The bank loans are secured by a first preferred mortgage on the vessels concerned. The amount of the original mortgage registered amounts to USD 3,231,250,000 (2010: USD 3,982,000,000).

In April 2005, Euronav concluded a USD 1.6 billion senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of USD 865 million, a non-amortising revolving loan facility of USD 500 million - that was increased with USD 150 million in the course of 2006 - and an additional term loan of USD 235 million for the purpose of financing newbuilding vessels scheduled to be delivered before April 2007. The facilities have a maturity of 8 years at a rate equal to Libor increased with a margin of 0.80%. On the undrawn portion of the facilities, Euronav pays a commitment fee of 0.25%. Following the sale of the *TI Guardian* in 2006, the sale of the *Savoie* in 2007, the sale of the *Bourgogne* and the *TI Asia* in 2008, the sale of *Namur* and the sale of *TI Creation* in 2010, the sale of the *Pacific Lagoon* in 2011, the non-amortising revolving loan facility was reduced by a total of USD 162 million to USD 488 million and the term loans of that facility were prepaid with an amount of USD 181.6 million. The total amount drawn under this facility on 31 December 2011 was USD 693,751,469.

In October 2008, a joint venture formed between Euronav and its partner concluded a USD 500 million senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of USD 180 million which was used to finance the acquisition of the *TI Asia* and the *TI Africa* respectively from Euronav and OSG and a project finance loan of USD 320 million which has been used to finance the conversion of the above mentioned vessels into FSO. Following the termination of the original service contract related to the FSO Africa and the signature of a new contract for the FSO Africa with the same client the Tranche of the facility related to FSO Africa was restructured. The tranche related to FSO Asia matures in 2017 and has a rate of Libor + a margin of 1.15%. The tranche related to FSO Africa matures in 2013 and has a rate of Libor + a margin of 2.25%. The total amount drawn under this facility (Euronav share) on 31 December 2011 was USD 147,468,504.

In the course of 2008, several joint venture companies formed between Euronav and a partner to build a total of 4 Suezmax Vessels have concluded pre and post-delivery senior secured credit facilities. (see note 18 for details)

In April 2009, Euronav concluded a USD 300 million senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of USD 300 million for the purpose of financing 2 VLCC and 4 Suezmax. The facility has a maturity of 5 years at a rate equal to Libor increased with a margin of 2.50%. The total amount drawn under this facility on 31 December 2011 was 251,433,333.

In June 2011, Euronav concluded a new USD 750 million forward start senior secured credit facility. The credit facility consists of (i) a \$250 million non-amortising revolving credit facility and (ii) a \$500 million term loan facility. The total term loan and part of the Revolving Credit Facility were drawn down on 19 March 2012 and the USD 1,600 million facility signed in April 2005 (see above) was totally retired on the same day.

On the closing date, the USD 750 million senior secured credit facilities will be secured by 22 of the wholly-owned vessels of the company's fleet, comprising of 1 ULCC, 7 VLCCs, 14 Suezmaxes.

Convertible Notes

On 24 September 2009, Euronav issued USD 150 million fixed rate senior unsecured convertible notes, due 2015. The Notes were issued at 100 per cent of their principal amount and bear interest at a rate of 6.5 per cent per annum, payable semi-annually in arrears. The initial conversion price is EUR 16.28375 (or USD 23.16852 at EUR/USD exchange rate of 1.4228) per share and was set at a premium of 25 per cent to the volume weighted average price of Euronav's ordinary shares on Euronext Brussels on 3 September 2009. If all of the Notes were to be converted into new ordinary shares at the initial conversion price, 6,474,307 new ordinary shares would be issued, representing 11.12% of Euronav's share capital on a fully diluted basis.

The Notes are expected to be convertible between 4 November 2009 and 24 January 2015 into ordinary shares of Euronav at the conversion price applicable at such conversion date and in accordance with the conditions set out in a trust deed in relation to the Notes. Unless previously redeemed, converted or purchased and cancelled, the Notes will be redeemed in cash on 31 January 2015 at 100 per cent of their principal amount.

The Notes were added to the official list of the Luxembourg Stock Exchange and are traded on the Luxembourg Stock Exchange's Euro MTF Market.

NOTE 18 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

(in thousands of USD)

Carrying amount of liability at 31 December 2010	130,396
Interest	3,732
Amortisation of transaction costs	328
Carrying amount of liability at 31 December 2011	134,456

Short-term loans

(in thousands of USD)

	2011	2010
Current portion of long-term loans	170,161	168,568
Bank overdrafts and credit lines	-	-
Short-term loans from related parties	-	-
TOTAL	170,161	168,568

Finance lease liabilities

Finance lease liabilities
are payable as follows:
(in thousands of USD)

	2011			2010		
	Minimum lease payments	Interest	Principal	Minimum payments	Interest	Principal
Less than one year	11,172	1,279	9,893	11,142	2,156	8,986
Between one and five years	8,944	328	8,616	20,116	1,607	18,509
More than five years	-	-	-	-	-	-
TOTAL	20,116	1,607	18,509	31,258	3,763	27,495

The finance lease liability relates to the vessel *TI Guardian* (see also note 9)

Undrawn borrowing facilities

At 31 December 2011, the Group has undrawn borrowing facilities amounting to EUR 55,000,000 (2010: EUR 55,000,000). At the same date, an amount of USD 57,793,897 (2010: USD 165,006,478) was undrawn on the non-amortising revolving loan facility.

Terms and debt repayment schedule

The terms and conditions of outstanding loans were as follows

(in thousands of USD)	Cur- rency	Nominal interest rate	Year of matu- rity	31 December 2011			31 December 2010		
				Face value	Fair value	Carrying value	Face value	Fair value	Carrying value
Secured vessels loan	USD	libor +0.80%	2013*	137,886	137,886	137,886	227,030	227,030	227,030
Secured vessels loan	USD	libor +0.80%	2013*	125,865	125,865	125,865	144,080	144,080	144,080
Secured vessels loan*	USD	libor +2.25%	2017	500,000	500,000	-	-	-	-
Secured vessels Revolving loan	USD	libor +0.80%	2013*	487,794	487,794	423,808	510,006	510,006	345,000
Secured vessels Revolving loan*	USD	libor +2.25%	2017	250,000**	250,000	-	-	-	-
Secured vessels loan	USD	libor +2.50%	2014	251,433	251,433	251,433	271,433	271,433	271,433
Secured vessels loan	USD	libor +2.95%	2017	65,000	65,000	-	-	-	-
Secured FSO loan	USD	libor +1.15%	2017	103,093	103,093	103,093	114,321	114,321	114,321
Secured FSO loan	USD	libor +2.25%	2013	44,375	44,375	44,375	56,875	56,875	56,875
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +2.70%	2018	16,625	16,625	16,442	21,351	21,351	21,351
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +0.80%	2017	11,916	11,916	11,916	14,083	14,083	14,083
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +1.6%	2020	31,850	31,850	31,850	33,750	33,750	33,750
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +1.1%	2020	25,016	25,016	25,016	26,578	26,578	26,578
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +1.15%	2019	24,000	24,000	16,875	33,750	33,750	13,500
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +1.225%	2016	24,000	24,000	17,813	35,265	35,265	10,688
Unsecured convertible notes	USD	6.50%	2015	150,000	114,345	134,456	150,000	153,161	130,396
Unsecured bank facility	EUR	euribor +1.00%	2013	20,000	20,000	-	20,000	20,000	-
Unsecured bank facility	EUR	euribor +1.00%	2012	35,000	35,000	-	35,000	35,000	-
Finance lease liabilities	USD	9.79%	2013	18,509	15,779	18,509	27,495	21,149	27,495
TOTAL INTEREST-BEARING LIABILITIES				2,072,362	2,283,977	1,359,337	1,721,017	1,717,832	1,436,580

The face value is the maximum amount that can be drawn down on a particular loan if certain conditions are met. The carrying value is the current amount drawn down on 31 December 2011, except for the convertible notes (see note table above). Amounts available under loan facilities are related to the market value of the securing vessels.

The carrying amount of the vessel loans can be reduced if the value of the collateralized vessels falls under a certain percentage of the outstanding amount under that loan.

* The facility with Maturity 2013 was entirely repaid upon the drawdown of the new USD 500 million Term loan facility and part of the USD 250 million Revolving credit facility.

** The total amount available under the Revolving Credit Facility depends on the total value of the fleet of tankers securing the facility.

NOTE 19 - NON-CURRENT OTHER PAYABLES

(in thousands of USD)

Other payables

More than 5 years	14,831
Between 1 and 5 years	29,510
BALANCE AT 31 DECEMBER 2010	44,341
More than 5 years	19,322
Between 1 and 5 years	11,019
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	30,341

The amount of Other payables represents the long-term portion of amounts payable in relation to Interest Rate Swaps (see also note 23).

NOTE 20 - EMPLOYEE BENEFITS

The amounts recognised in the balance sheet are as follows

(in thousands of USD)

	2011	2010
Present value of funded obligations	-1,276	-1,286
Fair value of plan assets	988	1,025
	-288	-261
Present value of unfunded obligations	-1,545	-1,727
Unrecognised actuarial gains/(losses)	-	-
Unrecognised past service cost	-	-
Net liability	-1,833	-1,988
Amounts in the balance sheet:		
Liabilities	-1,832	-1,988
Assets	-	-
NET LIABILITY	-1,823	-1,988

The plan assets do not include ordinary shares issued by the Company. Plan assets do not include property occupied by the Group.

Liability for defined benefit obligations

The group makes contributions to defined benefit plans that provide pension benefits for a limited number of employees upon retirement.

Movements in the net liability recognised in the balance sheet

(in thousands of USD)

	2011	2010
Net liability at 1 January	-1,988	-2,227
Contributions paid into the plan	439	255
Expense recognised in the income statement	-338	-178
Transfer	-	-
Currency translation difference	55	162
NET LIABILITY AT 31 DECEMBER	-1,832	-1,988

NOTE 20 - EMPLOYEE BENEFITS (CONTINUED)

Expense recognised in the income statement

(in thousands of USD)

Current service costs	-239	-235
Interest on obligation	-96	-132
Expected return on plan assets	43	37
Net actuarial gains/(losses) recognised in year	-47	152
Past service cost	-	-
Gains/losses on settlement or curtailment	-	-
TOTAL INCLUDED IN 'EMPLOYEE BENEFITS EXPENSE'	-339	-178
ACTUAL RETURN ON PLAN ASSETS	33	24

	2011	2010
Current service costs	-239	-235
Interest on obligation	-96	-132
Expected return on plan assets	43	37
Net actuarial gains/(losses) recognised in year	-47	152
Past service cost	-	-
Gains/losses on settlement or curtailment	-	-
TOTAL INCLUDED IN 'EMPLOYEE BENEFITS EXPENSE'	-339	-178
ACTUAL RETURN ON PLAN ASSETS	33	24

Changes in the present value of the defined benefit obligation are as follows:

(in thousands of USD)

Opening defined benefit obligation	-3,013	-3,066
Service cost	-239	-260
Interest cost	-96	-132
Actuarial (losses)/gains	-47	166
Losses/(gains) on curtailments	-	-
Liabilities extinguished on settlements	-	-
Liabilities assumed in a transfer	-	-
Liabilities assumed in a business combination	-	-
Exchange differences on foreign plans	-	-
Benefits paid	499	156
Currency translation difference	75	123
CLOSING DEFINED BENEFIT OBLIGATION	-2,821	-3,013

	2011	2010
Opening defined benefit obligation	-3,013	-3,066
Service cost	-239	-260
Interest cost	-96	-132
Actuarial (losses)/gains	-47	166
Losses/(gains) on curtailments	-	-
Liabilities extinguished on settlements	-	-
Liabilities assumed in a transfer	-	-
Liabilities assumed in a business combination	-	-
Exchange differences on foreign plans	-	-
Benefits paid	499	156
Currency translation difference	75	123
CLOSING DEFINED BENEFIT OBLIGATION	-2,821	-3,013

Changes in the fair value of plan assets are as follows:

(in thousands of USD)

Opening fair value of plan assets	1,025	915
Expected return	43	37
Actuarial (losses)/gains	-10	-14
Assets distributed on settlements	-	-
Contributions by employer	439	255
Contributions by employee	23	25
Assets acquired in a transfer	-	-
Assets acquired in a business combination	-	-
Exchange differences on foreign plans	-	-
Benefits paid	-499	-156
Currency translation difference	-33	-37
CLOSING FAIR VALUE OF PLAN ASSETS	988	1,025

	2011	2010
Opening fair value of plan assets	1,025	915
Expected return	43	37
Actuarial (losses)/gains	-10	-14
Assets distributed on settlements	-	-
Contributions by employer	439	255
Contributions by employee	23	25
Assets acquired in a transfer	-	-
Assets acquired in a business combination	-	-
Exchange differences on foreign plans	-	-
Benefits paid	-499	-156
Currency translation difference	-33	-37
CLOSING FAIR VALUE OF PLAN ASSETS	988	1,025

The group expects to contribute the following amount to its defined benefit pension plan in 2012: USD 209,559.

NOTE 20 - EMPLOYEE BENEFITS (CONTINUED)

Principal actuarial assumptions at the balance sheet date

(expressed as weighted averages)

	2011	2010
Discount rate	4.00%	4.75%
Expected return on plan assets	4.00%	4.00%
Future salary increases (including inflation)	2%-4% + salary scale	
Medical cost trend rate	not applicable	
Future pension increases	not applicable	
Inflation	2.00%	2.00%

Amounts for the current and previous periods are as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010	2009	2008	2007
Defined benefit obligation	-2,821	-3,013	-3,173	-2,680	-2,654
Plan assets	988	1,025	947	691	562
Surplus/(deficit)	-1,833	-1,988	-2,226	-1,989	-2,092
Experience adjustments on plan liabilities	not yet known	49	124	-8	-119
Experience adjustments on plan assets	not yet known	-10	-15	-39	-31

NOTE 21 - PROVISIONS

(in thousands of USD)

	Claims	Restructuring	Onerous contracts	Other	Total
Non-current provisions	-	-	-	-	-
Current provisions	-	-	-	-	-
AT 1 JANUARY 2011	-	-	-	-	-
Provisions made during the period	-	-	-	-	-
Provisions used during the period	-	-	-	-	-
Reversal of unused provisions	-	-	-	-	-
Unwind of discount	-	-	-	-	-
Business combinations	-	-	-	-	-
Disposals of subsidiaries	-	-	-	-	-
Transfers	-	-	-	-	-
Translation differences	-	-	-	-	-
Other changes	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	-	-	-	-	-
Non-current provisions	-	-	-	-	-
Current provisions	-	-	-	-	-
BALANCE AT 31 DECEMBER 2011	-	-	-	-	-

NOTE 22 - TRADE AND OTHER PAYABLES

(in thousands of USD)

	2011	2010
Trade payables	18,216	10,884
Staff costs	1,392	2,506
Dividends payable	60	115
Derivatives	-	-
Accrued expenses	37,910	39,147
Deferred income	15,066	18,338
Other payables	6,173	11,800
TOTAL	78,817	82,790

NOTE 23 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS

In the course of its normal business, the Group is exposed to market, credit, interest rate and currency risks. The Group uses various derivative financial instruments to hedge its exposure to fluctuations in market rates, exchange rates and interest rates. We also refer to the risk section of the annual report where we have defined the risk associated to our business.

Market risk

The Spot Tanker freight market is one of the most volatile market in the world and the company cannot predict what the market will be. In order to manage the risk associated to this volatility, the company has adopted a balanced strategy of operating part of its fleet on the spot market and the other part under fixed time charter contract. The proportion of vessels operated on the spot will vary according to the many factors affecting both the spot and fixed time charter contract markets. For more details on this policy and the risks associated with our business, we refer to Section 5 of the Corporate Governance Statement chapter of the Annual Report.

A Spot tanker freight market (VLCC and Suezmax) increase (decrease) of 1,000 USD per day would have increased (decreased) 2011 profit or loss.

Profit or loss

(effect in thousands of USD)

1000 usd	1000 usd
Increase	Decrease
6,296	-6,296

Credit risk

The Group has no formal credit policy. Credit evaluations - when necessary - are performed on an ongoing basis. At the balance sheet date there were no significant concentrations of credit risk. In particular, the client representing more than 22% of turnover (see note 1) only represents 0.21% of the total trade and other receivables. The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset, including derivative financial instruments, in the balance sheet.

NOTE 23 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

The ageing of trade and other receivables is as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Not past due	96,649	106,799
Past due 0-30 days	561	449
Past due 31-365 days	8,288	1,863
More than one year	380	255
TOTAL	105,878	109,366

Past due amounts are not impaired when collection is still considered to be likely, for instance if management is confident the outstanding amounts can be recovered. It is worth noting that 42.60% of the total relates to TI Pool which is paid after completion of the voyages but which only deals with oil majors, national oil companies and other actors of the oil industry whose credit worthiness is very high.

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. Despite the crisis on the financial markets since the summer of 2008, the liquidity risk of the Group remains under control. The sources of finance have been diversified with the first issuance of a convertible bond in September 2009 and the bulk of the loans are irrevocable, long-term and maturities are spread over different years.

The following are the contractual maturities of financial liabilities:

Non derivative financial liabilities

(in thousands of USD)

	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Bank overdraft
More than 5 years	-	133,817	-	-
Between 1 and 5 years	20,116	1,029,017	180,078	-
Less than 1 year	11,142	181,318	9,750	-
AT 31 DECEMBER 2010	31,258	1,344,152	189,828	-

	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Bank overdraft
More than 5 years	-	107,070	-	-
Between 1 and 5 years	8,944	1,022,931	170,328	-
Less than 1 year	11,172	188,552	9,750	-
AT 31 DECEMBER 2011	20,116	1,318,553	180,078	-

Derivative financial liabilities

(in thousands of USD)

	Interest rate swaps	Forward exchange contracts	Forward freight agreements
More than 5 years	-15,725	-	-
Between 1 and 5 years	-36,638	-	-
Less than 1 year	-	-	-
AT 31 DECEMBER 2010	-52,363	-	-

	Interest rate swaps	Forward exchange contracts	Forward freight agreements
More than 5 years	-20,097	-	-
Between 1 and 5 years	-10,749	-	-
Less than 1 year	-4,673	-46	-
AT 31 DECEMBER 2011	-35,519	-46	-

NOTE 23 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

Interest rate risk

The Group hedges part of its exposure to changes in interest rates on borrowings. All borrowings contracted for the financing of vessels are on the basis of a floating interest rate, increased by a margin. The Group uses various interest rate related derivatives (IRS, caps and floors) to achieve an appropriate mix of fixed and floating rate exposure as defined by the Group.

The interest related derivatives have maturity dates up to 2012.

At 31 December 2011, the Group has hedged USD 500,000,000 (2010: USD 900,000,000) of its outstanding debt by means of interest related derivatives. The Group classifies these derivatives as freestanding financial instruments. At each balance sheet date, these interest related derivatives are remeasured to fair value with any adjustment recognised in net profit or loss for the period. The net fair value of these interest related derivatives at 31 December 2011 amounts to USD -381,038 (2010: USD -18,267,372) comprising assets of USD 0 (2010: USD 0) and liabilities of USD -381,038 (2009: USD -18,267,372). This particular instrument matured on 15 January 2012.

The Group, through several of its JV companies in connection to the FSO conversion project of the *TI Asia* and *TI Africa* has also entered in two Interest Rate Swap instruments for a combined notional value of USD 480 million (Euronav's share amounts to 50%). These IRSs are used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate. Following the termination of the original service contract related to the FSO Africa and the consecutive reduction of financing, the hedge related to that tranche lost its qualification as hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. However the hedge related to the financing of FSO Asia still qualifies fully as hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. These instruments are measured at their fair value; effective changes in fair value are recognised in equity for the instrument that qualifies as hedging instrument and in profit or loss accounts for the portion that does not qualify as hedging instrument. The two IRS have a duration of 8 years starting respectively in July 2009 and September 2009 for FSO Asia and FSO Africa. As such the cash flows from these IRSs are expected to occur and affect profit or loss as from 2009 throughout 2017. Fair value at year end USD -19,322,000 (2010: USD -14,831,000).

The Group, in connection to the USD 300 million facility raised in April 2009 has also entered in several Interest Rate Swap instruments for a combined notional value of USD 300 million. These IRSs are used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate and qualify for hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. These instruments are measured at their fair value; effective changes in fair value are recognised in equity and the ineffective changes in fair value are recognised in profit or loss. These IRS have a duration of 5 years matching the repayment profile of that facility. As such the cash flows from these IRSs are expected to occur and affect profit or loss as from 2009 throughout 2014. Fair value at year end USD -10,591,000 (2010: USD -11,242,000)

The senior unsecured convertible bond loan of USD 150 million, was issued at a fixed rate of 6.5% per annum.

At the reporting date the interest rate profile of the Group's interest-bearing financial liabilities was:

	Carrying amount	
	2011	2010
<i>(in thousands of USD)</i>		
Fixed rate instruments		
Financial assets	-	-
Financial liabilities	152,965	157,891
	152,965	157,891
Variable rate instruments		
Financial liabilities	1,206,372	1,278,689

NOTE 23 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

The Group does not account for any fixed rate financial assets and liabilities at fair value through profit or loss, and the Group does not designate derivatives (interest rate swaps) as hedging instruments under a fair value hedge accounting model. Therefore a change in interest rates at the reporting date would not affect profit or loss nor equity.

Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

A change of 50 basis points in interest rates at the reporting date would have increased (decreased) equity and profit or loss by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular foreign currency rates, remain constant. The analysis is performed on the same basis for 2011.

(effect in thousands of USD)	Profit or loss		Equity	
	50 bp increase	50 bp decrease	50 bp increase	50 bp decrease
31 DECEMBER 2010				
Variable rate instruments	-6,951	6,951	-	-
Interest rate swaps	4,768	-4,299	3,675	-3,770
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	-2,183	2,652	3,675	-3,770
31 DECEMBER 2011				
Variable rate instruments	-5,987	5,987	-	-
Interest rate swaps	1,765	-1,816	4,266	-4,355
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	-4,222	4,171	4,266	-4,355

Currency risk

The Group's exposure to currency risk is related to its operational expenses expressed in Euros. In 2011 about 61% (2010: 49%) of the Group's total operational expenses were incurred in Euros.

Sensitivity analysis

A 10 percent strengthening of the EUR against the USD at 31 December would have increased (decreased) equity and profit or loss by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant.

(in thousands of USD)	2011	2010
Equity	545	422
Profit or loss	-8,995	-8,419

A 10 percent weakening of the EUR against the USD at 31 December would have had the equal but opposite effect on the above currencies to the amounts shown above, on the basis that all other variables remain constant.

Capital management

Euronav is continuously optimising its capital structure (mix between debt and equity). The main objective is to maximise shareholder value while keeping the desired financial flexibility to execute the strategic projects. Some of the company's other key drivers when making capital structure decisions are pay-out restrictions and the maintenance of the strong financial health of the Company. Besides the statutory minimum equity funding requirements that apply to the Group's subsidiaries in the various countries, the Company is also subject to covenants in relation to some of its senior secured credit facilities: the ratio of stockholders' Equity to total assets should be no less than 30% and has been

NOTE 23 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

met at year end. When analysing the Company's capital structure, the same debt/equity classification as applied in the IFRS reporting is used. Within this context, the company concluded a convertible notes offering in September 2009 (see note 18).

Fair values

The following summarises the significant methods and assumptions used in estimating the fair values of financial assets and liabilities used throughout this note. All fair values used are Level 2 fair values.

Investments in equity and debt securities

The fair value of financial assets is mainly determined by reference to their quoted close price at the reporting date.

Derivatives

The fair value of FFAs, forward exchange contracts and interest rate swaps is based on information as prepared by the financial institution with whom the derivatives in question have been contracted.

Non-derivative financial liabilities

Fair value is equal to the carrying amounts.

Trade and other receivables

Fair value is equal to the carrying amounts.

NOTE 24 - OPERATING LEASES

Leases as lessee

The Group leases in some of its vessels under time charter and bare boat agreements (operating leases). The future minimum lease payments with an average duration of 1 year and 3 months under non-cancellable leases are as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Less than 1 year	-23,319	-47,932
Between 1 and 5 years	-19,649	-21,065
More than 5 years	-	-
TOTAL	-42,968	-68,997

On some of the abovementioned vessels the Group has the option to extend the charter period. These option periods have not been taken into account when calculating the future minimum lease payments.

Non-cancellable operating lease rentals for office space with an average duration of 4 year and 7 months are payable as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Less than 1 year	-642	-969
Between 1 and 5 years	-983	-853
More than 5 years	-12	-
TOTAL	-1,637	-1,822

The contract for the London office was terminated in November 2011 but no formal notices were given. Euronav continues to pay on a monthly basis without formal lease contract.

NOTE 24 - OPERATING LEASES (CONTINUED)

Leases as lessor

The Group leases out some of its vessels under time charter agreements (operating leases). The future minimum lease receivables with an average duration of 2 years and 9 months under non-cancellable leases are as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Less than 1 year	177,529	231,892
Between 1 and 5 years	270,992	354,046
More than 5 years	17,833	49,919
TOTAL	466,354	635,857

On some of the abovementioned vessels the Group has granted the option to extend the charter period. These option periods have not been taken into account when calculating the future minimum lease receivables.

Non-cancellable operating lease rentals for office space with an average duration of 1 year are receivable as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Less than 1 year	-	152
Between 1 and 5 years	-	-
More than 5 years	-	-
TOTAL	-	152

NOTE 25 - CAPITAL COMMITMENTS

As at 31 December 2011 the Group's total capital commitment amounts to USD 201,393,000 (2010: USD 275,013,000). These can be detailed as follows:

(in thousands of USD)	Payments scheduled for					
	Total	2012	2013	2014	2015	2016
Commitments in respect of VLCCs	95,248	95,248	-	-	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	106,145	50,895	55,250	-	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-	-	-
TOTAL	201,393	146,143	55,250	-	-	-
of which related to joint ventures	46,645	46,645	-	-	-	-

NOTE 26 - CONTINGENCIES

The Group is involved in a number of disputes in connection with its day-to-day activities, both as claimant and defendant. Such disputes and the associated expenses of legal representation are covered by insurance. Moreover, they are not of a magnitude that lies outside the ordinary, and their scope is not of such a nature that they could jeopardise the Group's financial position.

NOTE 27 - RELATED PARTIES

Identity of related parties

The Group has a related party relationship with its subsidiaries (see note 28) and joint ventures (see note 29) and with its directors and executive officers.

Transactions with key management personnel

The total amount of the remuneration paid to all non-executive directors for their services as members of the board and committees (if applicable) is as follows:

<i>(in thousands of EUR)</i>	2011	2010
Total remuneration	1,049	1,409

The nominating and remuneration committee annually reviews the remuneration of the members of the executive committee. The remuneration (excluding the CEO) consists of a fixed and a variable component and can be summarised as follows:

<i>(in thousands of EUR)</i>	2011	2010
TOTAL FIXED REMUNERATION	1,277	1,198
of which		
Cost of pension	98	126
Other benefits	23	29
TOTAL VARIABLE REMUNERATION	268	1,096

All amounts mentioned refer to the executive committee in its official composition throughout 2011.

The remuneration of the CEO can be summarised as follows:

<i>(in thousands of GBP)</i>	2011	2010
TOTAL FIXED REMUNERATION	358	308
of which		
Cost of pension	50	50
Other benefits	10	8
TOTAL VARIABLE REMUNERATION	41	300

In the course of 2011 no stock options on Euronav shares, loans or advances were granted to any of the directors or officers.

Relationship with CMB

Although there are no direct links between the Group and CMB the latter renders some administrative and general services on an at arms' length basis. In 2011 CMB invoiced a total amount of USD 362,000 (2010: USD 355,000).

Relationship with Saverco

Saverco has rendered some services on an at arms' length basis to Euronav. In 2011, Saverco invoiced a total amount of USD 0 (2010 : USD 27,000).

NOTE 27 - RELATED PARTIES (CONTINUED)

Transactions with Related Parties

The Group is 50% owner of the VLCC Ardenne Venture but time charters in the ship for 100% and trades her on the spot market via the Tankers International pool.

The Group has supplied funds in the form of shareholder's advances to some of its Joint Venture subsidiaries at pre-agreed conditions which are always similar for the other party involved in the joint venture in question (see note 29).

Guarantees

The Group has provided guarantees to financial institutions that have provided bank debts to most of its subsidiaries and/or joint ventures subsidiaries.

NOTE 28 - GROUP ENTITIES

	Country of incorporation	Consolidation method	Ownership interest	
			2011	2010
Africa Conversion Corp.	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Asia Conversion Corp.	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Euronav (UK) Agencies Limited	UK	full	100.00%	100.00%
Euronav Luxembourg SA	Luxembourg	full	100.00%	100.00%
Euronav nv	Belgium	full	100.00%	100.00%
<i>Euronav Hellas (branch office)</i>	Greece	N/A		
Euronav sas	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management sas	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management Ltd	Liberia	full	100.00%	100.00%
<i>Euronav Ship Management Hellas (branch office)</i>	Greece	N/A		
Euronav Hong Kong	Hong Kong	full	100.00%	100.00%
Euro-Ocean Shipmanagement (Cyprus) Ltd	Cyprus	full	100.00%	100.00%
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Front Tobago Inc	Liberia	proportional	30.00%	30.00%
Fontvieille Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Great Hope Enterprises Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Kingswood Co. Ltd	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Moneghetti Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Ranch Investments Ltd	Liberia	proportional	50.00%	50.00%
Seven Seas Shipping Ltd	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
TI Africa Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
TI Asia Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%

NOTE 29 - INTEREST IN JOINT VENTURES

The Group has several interests in joint ventures. Included in the consolidated financial statements are the following items that represent the Group's interest in assets and liabilities, revenues and expenses of the joint ventures:

Statement of financial position

(in thousands of USD)	2011				2010			
	Sub-sidiaries & asso-ciates	Joint ventures	Elimina-tions	Total	Sub-sidiaries & asso-ciates	Joint ventures	Elimina-tions	Total
ASSETS								
NON-CURRENT ASSETS	2,055,933	452,113	348,604	2,159,442	2,213,799	462,412	339,080	2,337,131
Property, plant and equipment	1,706,703	452,113	-	2,158,816	1,873,625	462,412	-	2,336,037
Intangible assets	241	-	-	241	447	-	-	447
Financial assets	348,784	-	348,604	180	339,434	-	339,080	354
Deferred tax assets	205	-	-	205	293	-	-	293
CURRENT ASSETS	257,318	42,218	7,662	291,874	278,358	37,073	8,348	307,083
TOTAL ASSETS	2,313,251	494,331	356,266	2,451,316	2,492,157	499,485	347,428	2,644,214
EQUITY & LIABILITIES								
EQUITY	1,132,057	-151,069	-	980,988	1,235,313	-156,805	-	1,078,508
Equity attributable to equity holders of the Company	1,132,057	-151,069	-	980,988	1,235,313	-156,805	-	1,078,508
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES	983,597	598,788	361,036	1,221,349	1,041,471	613,861	340,991	1,314,341
Loans & borrowings	970,746	579,466	361,036	1,189,176	1,009,973	599,030	340,991	1,268,012
Non-current other payables	11,019	19,322	-	30,341	29,510	14,831	-	44,341
Deferred tax liabilities	-	-	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	1,832	-	-	1,832	1,988	-	-	1,988
Provisions	-	-	-	-	-	-	-	-
CURRENT LIABILITIES	197,597	46,612	-4,770	248,979	215,373	42,429	6,437	251,365
TOTAL EQUITY & LIABILITIES	2,313,251	494,331	356,266	2,451,316	2,492,157	499,485	347,428	2,644,214

NOTE 29 - INTEREST IN JOINT VENTURES (CONTINUED)

Income statement

(in thousands of USD)	2011				2010			
	Sub-sidiaries & asso-ciates	Joint ventures	Elimina-tions	Total	Sub-sidiaries & asso-ciates	Joint ven-tures	Elimina-tions	Total
Turnover	326,315	75,046	6,904	394,457	478,540	55,845	9,310	525,075
Capital gains on disposal of vessels	22,153	-	-	22,153	14,290	-	-	14,290
Other operating income	5,773	490	173	6,090	5,801	613	62	6,352
Expenses for shipping activities	-212,459	-26,807	-7,077	-232,189	-228,744	-20,049	-9,266	-239,527
Capital losses on disposal of vessels	-25,501	-	-	-25,501	-9,991	-	-	-9,991
Depreciation and amortisation expense	-142,571	-25,952	-	-168,523	-150,175	-21,972	-	-172,147
Impairment losses (-) / reversals (+)	-	-	-	-	-	-	-	-
Staff costs	-15,581	-	-	-15,581	-15,844	-	-	-15,844
Other operating expenses	-19,885	-1,177	-	-21,062	-17,315	-2,847	-106	-20,056
Restructuring costs	-	-	-	-	-	-	-	-
Net result on freight and other similar derivatives	-	-	-	-	-	-	-	-
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-61,756	21,600	-	-40,156	76,562	11,590	-	88,152
Finance income	227	25	-	252	357	152	-	509
Finance expenses	-39,257	-15,726	-	-54,983	-50,099	-19,862	-	-69,961
Net finance expense	-39,030	-15,701	-	-54,731	-49,742	-19,710	-	-69,452
Share of result of equity accounted investees	-	-	-	-	-	-	-	-
Net result from other financial assets	-	-	-	-	-	-	-	-
Net foreign exchange gains (+) / losses (-)	-978	-3	-	-981	1,107	-13	-	1,094
RESULT BEFORE INCOME TAX	-101,764	5,896	-	-95,868	27,927	-8,133	-	19,794
Income tax expense	-118	-	-	-118	-114	-	-	-114
RESULT FOR THE PERIOD	-101,882	5,896	-	-95,986	27,813	-8,133	-	19,680
Attributable to:								
Owners of the Company	-101,882	5,896	-	-95,986	27,813	-8,133	-	19,680
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTE 30 - SUBSIDIARIES

In 2011 no new subsidiaries were established, nor were there any sales of subsidiaries.

NOTE 31 - MAJOR EXCHANGE RATES

The following major exchange rates have been used in preparing the consolidated financial statements:

1 XXX = x,xxxx USD
(in thousands of USD)

	Closing rates		Average rates	
	2011	2010	2011	2010
EUR	1,2939	1,3362	1,4031	1,3294
GBP	1,5490	1,5523	1,6066	1,5489

NOTE 32 - SUBSEQUENT EVENTS

On 9 January 2012, Euronav took delivery of the Suezmax *Maria* (2012 - 157,642 dwt) which is owned in joint venture (50%-50%) with JM Maritime.

On 31 January 2012, Euronav took delivery of the Suezmax *Capt. Michael* (2012 - 157,642 dwt) which is owned in joint venture (50%-50%) with JM Maritime.

On 6 February 2012, Euronav received an option fee in cash to sell both the *Antarctica* (2009 – 315,981 dwt) and the *Olympia* (2008 – 315,981 dwt) for delivery latest first half 2015. The option fee is non-refundable but deductible from the purchase price. The purchase price will be slightly under or above the then current book value of those ships depending on when the option is exercised.

On 28 February 2012, Euronav took delivery of the VLCC *Alsace* (2012 - 320,350 dwt).

On 8 March 2011, Euronav and the charterer of the Suezmax *Fraternity* (2009 - 157,714 dwt) agreed to extend the time charter contract on that vessel as from April 2011 for a further 14 months.

On 19 March, Euronav drew down part of the revolving credit facility (RCF) and the full loan term of the USD 750 million forward start senior secured credit facility concluded in June 2011. The credit facility comprise of (i) a \$250 million non-amortising revolving credit facility and (ii) a \$500 million term loan facility. On the same days the USD 1,600 million facility signed in April 2005 was totally repaid. The USD 750 million senior secured credit facilities is secured by 22 of the wholly-owned vessels of the company's fleet, comprising of 1 ULCC, 7 VLCCs, 14 Suezmaxes.

In the course of the first quarter 2012, the company bought back 68 notes of its USD 150 million fixed rate senior unsecured convertible notes, due 2015. The face value of each bond is USD 100,000 and the company paid an average of USD 78,441.

NOTE 33 - AUDITORS FEES

The worldwide audit and other fees in respect of services provided by statutory auditor KPMG can be summarised as follows:

(in thousands of USD)

	2011	2010
Audit services for the annual financial statements	-410	-380
Audit related services	-	-6
Tax services	-53	-25
Other non-audit assignments	-	-
TOTAL	-463	-411

NOTE 34 - STATEMENT ON THE TRUE AND FAIR VIEW OF THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AND THE FAIR OVERVIEW OF THE MANAGEMENT REPORT

The board of directors, represented by Marc Saverys, its Chairman, and the executive committee, represented by Patrick Rodgers, the CEO and Hugo De Stoop, the CFO hereby confirm that, to the best of their knowledge, the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2011, which have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union, give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and profit or loss of the Company and the entities included in the consolidation as a whole, and that the management report includes a fair overview of the important events that have occurred during the financial year and of the major transactions with the related parties, and their impact on the consolidated financial statements, together with a description of the principal risks and uncertainties they are exposed to.

Statutory auditor's report to the general meeting of shareholders of Euronav NV on the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2011

In accordance with legal and statutory requirements, we report to you on the performance of our audit mandate. This report includes our opinion on the consolidated financial statements together with the required additional comment.

Unqualified audit opinion on the consolidated financial statements

We have audited the consolidated financial statements of Euronav NV ("the company") and its subsidiaries (jointly "the group"), prepared in accordance with International Financial Reporting Standards, as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium. These consolidated accounts comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2011 and the consolidated statements of comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information. The total of the consolidated statement of financial position amounts to USD 2,451,316,793 and the consolidated statement of comprehensive income shows a loss for the year of USD 95,986,195.

Board of directors Responsibility for the Consolidated Financial Statements

The board of directors of the company is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards, as adopted by the European Union and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium, and for such internal control as the board of directors determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's Responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing, legal requirements and auditing standards applicable in Belgium, as issued by the "Institut des Réviseurs d'Entreprises/Instituut van de Bedrijfsrevisoren". Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on our judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, we consider internal

control relevant to the group's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the group's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of the accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by the board of directors as well as the overall presentation of the consolidated financial statements. Finally, we have obtained from management and responsible officers of the company the explanations and information necessary for our audit.

We believe that the audit evidence we have obtained provides a reasonable basis for our audit opinion.

Opinion

In our opinion, the consolidated financial statements give a true and fair view of the group's net worth and consolidated financial position as at December 31, 2011 and of its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards, as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium.

Additional comment

The preparation of the management report on the consolidated financial statements and its content are the responsibility of the board of directors.

Our responsibility is to supplement our report with the following additional comment, which do not modify our audit opinion on the financial statements:

- The management report on the consolidated financial statements includes the information required by law and is consistent with the consolidated financial statements. We are, however, unable to comment on the description of the principal risks and uncertainties which the group is facing, and on its financial situation, its foreseeable evolution or the significant influence of certain facts on its future development. We can nevertheless confirm that the matters disclosed do not present any obvious inconsistencies with the information that we became aware of during the performance of our mandate.

Kontich, 19 March 2012

KPMG Réviseurs d'Entreprises

Statutory auditor

represented by

Serge Cosijns

Réviseur d'Entreprises / Bedrijfsrevisor

STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

The annual accounts of Euronav NV are given hereafter in summarised form. In accordance with the Company Law, the annual accounts of Euronav NV, together with the annual report and the joint statutory auditors' report are deposited with the National Bank of Belgium. These documents can be obtained upon demand at the registered offices of the company. The joint statutory auditors did not express any reservations in respect of the annual accounts of Euronav NV.

BALANCE SHEET OF EURONAV NV

(in USD)

	31.12.2011	31.12.2010
ASSETS		
FIXED ASSETS	2,004,371,058	2,189,059,786
II. Intangible assets	223,301	416,637
III. Tangible assets	1,683,956,794	1,856,325,281
IV. Financial assets	320,190,963	332,317,868
CURRENT ASSETS	235,231,305	249,952,878
V. Amounts receivable after one year	-	-
VII. Amounts receivable within one year	62,027,904	75,306,159
VIII. Investments	134,007,634	137,423,662
IX. Cash at bank and in hand	19,156,527	21,971,791
X. Deferred charges and accrued income	20,039,240	15,251,266
TOTAL ASSETS	2,239,602,363	2,439,012,664
LIABILITIES		
CAPITAL AND RESERVES	1,099,372,730	1,236,017,505
I. Capital	56,247,701	56,247,701
II. Share premium account	353,062,999	353,062,999
IV. Reserves	100,626,275	100,626,275
V. Accumulated profits	589,435,755	726,080,530
PROVISIONS FOR LIABILITIES AND CHARGES	427,071	18,267,372
VII. Provisions and deferred taxes	427,071	18,267,372
CREDITORS	1,139,802,562	1,184,727,787
VIII. Amounts payable after one year	971,433,331	1,022,098,989
IX. Amounts payable within one year	133,434,188	123,917,942
X. Accrued charges and deferred income	34,935,043	38,710,856
TOTAL LIABILITIES	2,239,602,363	2,439,012,664

INCOME STATEMENT OF EURONAV NV

<i>(in USD)</i>	31.12.2011	31.12.2010
I. Operating income	352,495,911	503,645,004
II. Operating charges	393,890,466	424,185,873
III. OPERATING RESULT	-41,394,555	79,459,131
IV. Financial income	6,301,561	22,349,827
V. Financial charges	74,966,223	58,200,118
VI. RESULT ON ORDINARY ACTIVITIES BEFORE TAXES	-110,059,217	43,608,840
VII. Extraordinary income	-	-
VIII. Extraordinary charges	25,500,000	7,187,830
IX. RESULT FOR THE YEAR BEFORE TAXES	-135,559,217	36,421,010
X. Income taxes	1,085,559	1,162,278
XI. RESULT FOR THE YEAR	-136,644,776	35,258,732
XIII. RESULT FOR THE YEAR AVAILABLE FOR APPROPRIATION	-136,644,776	35,258,732
APPROPRIATION ACCOUNT		
A. Result to be appropriated	589,435,755	732,626,905
C. Transfers to capital and reserves	-	-
D. Result to be carried forward	589,435,755	726,080,530
F. Distribution of result	-	6,546,375

NOTES

NOTES

NOTES