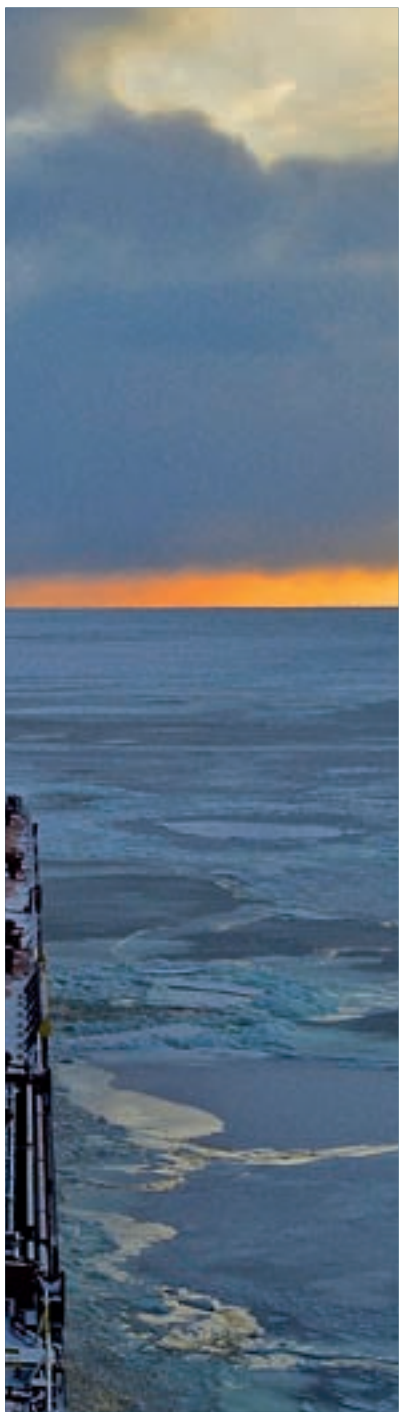




Jaarverslag 2017

Brief aan de aandeelhouders	01
--------------------------------	----

Quick facts	04
-------------	----

Hoogtepunten 2017	06
-------------------	----

Bijzonder verslag

De tankermarkt: de basis	10
--------------------------	----

Visie en Missie	18
-----------------	----

Bedrijfsprofiel	19
-----------------	----

Verslag van de Raad van Bestuur

Overzicht 2017	22
----------------	----

Verklaring inzake Corporate Governance	38
---	----

Groepsstructuur	66
-----------------	----

Activiteitenverslag

Producten en diensten	70
-----------------------	----

Scheepsbeheer	73
---------------	----

Vloot van Euronav op 31 december 2017	75
--	----

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Sociaal en milieuverslag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving	80
--	----

Personeelsbeleid	91
------------------	----

Woordenlijst	94
---------------------	-----------

Financieel verslag	102
---------------------------	------------





Aandeelhoudersstructuur Euronav

Op basis van de informatie waarover de Vennootschap beschikte bij het opstellen van dit jaarverslag op 19 maart 2018 en rekening houdend met de meest recente transparantiekennisgevingen en andere officiële toezichthoudende autoriteiten, ziet de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage
Saverco NV ¹	16.130.028	10,13%
Châteauban SA	15.921.400	10,00%
Victrix NV ¹	9.245.393	5,81%
M&G Investment Management Limited	8.031.680	5,05%
Euronav (eigen aandelen)	1.042.415	0,65%
Andere	108.838.033	68,36%
Totaal	159.208.949	100,00%

¹ Met inbegrip van aandelen rechtstreeks of onrechtstreeks aangehouden door of ten gunste van de uiteindelijke begunstigde.

Financiële kalender 2018

WOENSDAG 9 MEI 2018

Aandeelhoudersvergadering 2018

DONDERDAG 9 AUGUSTUS 2018

Bekendmaking definitieve halfjaarresultaten 2018

DONDERDAG 16 AUGUSTUS 2018

Halfjaarverslag 2018 beschikbaar op website

DINSDAG 30 OKTOBER 2018

Bekendmaking resultaten derde kwartaal 2018

DONDERDAG 24 JANUARI 2019

Bekendmaking resultaten vierde kwartaal 2018

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

De heer Carl Steen, Voorzitter van de Raad van Bestuur, de heer Patrick Rodgers, CEO en de heer Hugo De Stoop, CFO, verklaren hierbij dat, voor zover hen bekend,

(a) de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2017, die werd opgesteld in overeenstemming met de International Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie, een getrouw beeld geeft van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van Euronav NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, en

(b) het jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de ontwikkeling en de resultaten van Euronav NV en van de positie van Euronav NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, alsmede een beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee zij geconfronteerd worden.

Sleutelcijfers

GECONSOLIDEERDE WINST- EN VERLIESREKENING 2010 - 2017

	2017	2016	2015	2014	2013 Herwerkt*	2012	2011	2010
(In duizenden USD)								
Omzet	513.368	684.265	846.507	473.985	304.622	410.701	394.457	525.075
EBITDA**	273.360	476.478	613.770	202.767	100.096	120.719	128.368	260.298
EBIT	43.488	248.715	403.564	41.814	-36.862	-56.794	-40.155	88.152
Netto winst	1.383	204.049	350.301	-45.797	-89.683	-118.596	-95.986	19.680
TCE*** jaargemiddelde	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
VLCC	27.773	41.863	55.055	27.625	18.300	19.200	18.100	36.100
Suezmax	22.131	26.269	35.790	25.930	22.000	24.100	27.100	30.600
Spot Suezmax	18.002	27.498	41.686	23.382	16.600	16.300	15.400	18.000
In USD per aandeel	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Aantal aandelen****	158.166.534	158.262.268	155.872.171	116.539.017	50.230.437	50.000.000	50.000.000	50.000.000
EBITDA	1,73	3,01	3,94	1,74	1,99	2,41	2,57	5,21
EBIT	0,27	1,57	2,59	0,36	-0,73	-1,14	-0,80	1,76
Netto winst	0,01	1,29	2,25	-0,39	-1,79	-2,37	-1,92	0,39
In EUR per aandeel	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Wisselkoers	1,1993	1,0541	1,0887	1,2141	1,3791	1,3194	1,2939	1,3362
EBITDA	1,44	2,86	3,62	1,43	1,44	1,83	1,98	3,90
EBIT	0,23	1,49	2,38	0,30	-0,53	-0,86	-0,62	1,32
Netto winst	0,01	1,22	2,06	-0,32	-1,29	-1,80	-1,48	0,29
Geschiedenis van het dividend per aandeel	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Dividend	0,12	0,77*****	1,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Waarvan interimdividend	0,06	0,55	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
* De vergelijkende cijfers voor 2013 werden herwerkt voor de toepassing van IFRS 10 & 11. ** EBITDA (een niet-gedefinieerde IFRS maatstaf) vormt het operationeel resultaat voor netto financieringskosten, winstbelastingen en afschrijvingen toewijsbaar aan ons. EBITDA voorziet investeerders van betekenisvolle additionele informatie die management gebruikt om lopende operationele activiteiten te controleren en trends te beoordelen van vergelijkende periodes. Wij geloven dat EBITDA nuttig is voor investeerders omdat de scheepvaart een kapitaalsintensieve industrie is die vaak significante financieringskosten met zich meebrengt. EBITDA moet niet beschouwd worden als vervanging van winst/verlies toewijsbaar aan ons of nettokasstroom uit bedrijfsactiviteiten opgesteld in overeenstemming met IFRS zoals aangenomen door de Europese Unie of als een maatstaf van winstgevendheid of liquiditeit. De hier gebruikte definitie van EBITDA mag niet vergeleken worden met die van andere bedrijven. *** Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven **** 1.042.415 eigen aandelen niet inbegrepen (2016: 1.042.415 eigen aandelen) ***** Het totale brutodividend met betrekking tot 2017 van 0,12 USD is de som van het interim-dividend dat uitgekeerd werd in oktober 2017 bovenop het voorgestelde bedrag van 0,06 USD per aandeel dat zal voorgesteld worden aan de Algemene Vergadering van 9 mei 2018. ***** De uitbetalingsratio is berekend op basis van de Euro/Dollar wisselkoers van de dag van de aankondiging van het dividend indien van toepassing.								

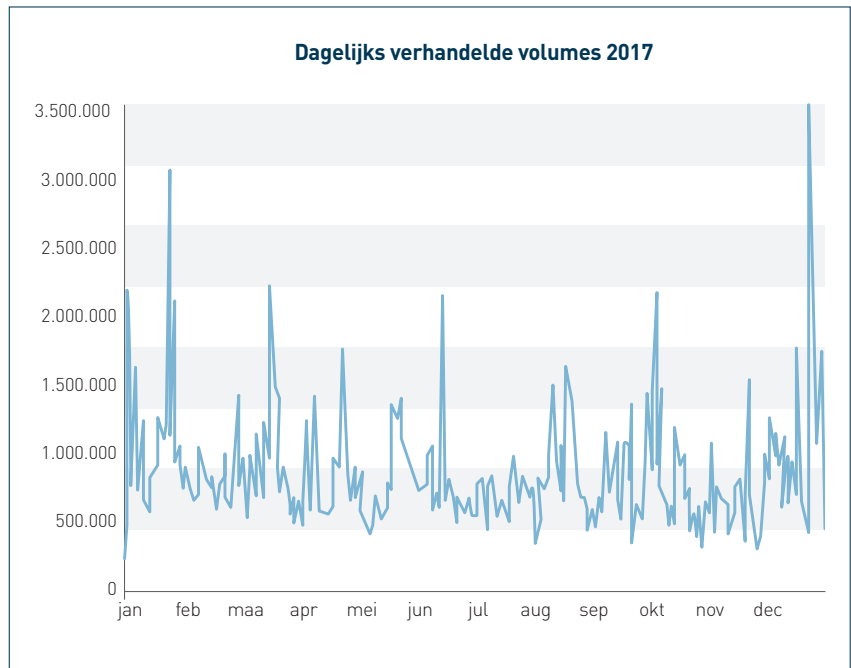
GECONSOLIDEERDE BALANS 2010 - 2017

(In duizenden USD)	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
ACTIVA					Herwerkt*			
Vaste activa	2.530.337	2.673.523	2.665.694	2.558.505	1.728.993	2.065.448	2.159.442	2.337.131
Vlottende activa	280.636	373.388	375.052	537.855	191.768	297.431	291.874	307.083
TOTAAL ACTIVA	2.810.973	3.046.911	3.040.746	3.096.360	1.920.761	2.362.879	2.451.316	2.644.214
PASSIVA								
Eigen vermogen	1.846.361	1.887.956	1.905.749	1.472.708	800.990	866.970	980.988	1.078.508
Langlopende schulden	805.872	969.860	955.490	1.328.257	874.979	1.186.139	1.221.349	1.314.341
Kortlopende schulden	158.740	189.095	179.507	295.395	244.792	309.770	248.979	251.365
TOTAAL PASSIVA	2.810.973	3.046.911	3.040.746	3.096.360	1.920.761	2.362.879	2.451.316	2.644.214

* De vergelijkende cijfers voor 2013 werden herwerkt voor de toepassing van IFRS 10 & 11.



Het Euronav-aandeel



Senior niet-gewaarborgde obligaties

Op 23 oktober 2017 maakte de Vennootschap bekend dat de 150 miljoen USD senior niet-gewaarborgde obligaties die uitgegeven werden door Euronav Luxembourg S.A. en gegarandeerd door Euronav NV, genoteerd zijn op de Oslo Stock Exchange sinds 23 oktober 2017. De obligaties kregen de volgende ISIN-code toegewezen: NO 0010793888.



- Aandelenkoers NYSE in USD
- Aandelenkoers Euronext Brussels in USD

Beste Aandeelhouder,

Dankzij het bereiken van verschillende mijlpalen en het realiseren van verschillende verwezenlijkingen beleefde Euronav een zeer actief en succesvol jaar.

In mei verlengde de Vennootschap de contracten voor haar FSO (drijvende opslag) joint venture voor een periode van vijf jaar. Dat verzekert de Vennootschap van een gegarandeerd inkomen op lange termijn. Naar aanleiding van deze gebeurtenis en de sterke balans van de onderneming achtte de Raad van Bestuur het zinvol om het dividendbeleid te vernieuwen. Met dit initiatief wil de Vennootschap jaarlijks een vast minimumdividend uitkeren (0,12 USD per aandeel) waarbij bijkomende inkomsten worden toegewezen aan aanvullende dividenden, buy-backs of overnames.

De traditionele kapitaalbronnen voor scheepvaart, bankleningen in het bijzonder, ervaren een groeiende regulerende en competitieve druk. Om de diversificatie van haar financieringsbronnen voort te zetten lanceerde de Vennootschap succesvol een obligatie ten bedrage van 150 miljoen USD. Hiermee betrad Euronav voor het eerst de schuldkapitaalmarkten - een belangrijke mijlpaal in de diversificatie van de financiële structuur van de Vennootschap.

Het Euronav-team zette haar inspanningen verder om zowel de vloot dynamisch te leiden, als de gemiddelde leeftijd van de Suezmax- en VLCC-vloten te verlagen via de verkoop van verschillende schepen en de aankoop van vier nieuwe *Ice Class* Suezmax-schepen die in de loop van 2018 worden geleverd. Voor deze schepen werden reeds overeenkomsten ondertekend voor een duur van zeven jaar met een blue chip-partner.

Toch bleef de vrachtmarkt onder druk staan. Afgezien van een bemoedigend eerste kwartaal waarbij de vraag naar ruwe olie werd gestimuleerd door een stijgende OPEC-productie op korte termijn (voorafgaand aan overeengekomen productiebeperkingen eind 2016), bleven de vrachtprijzen laag doorheen het jaar. Hoewel een aantal factoren bevorderlijk werkten (een hogere vraag dan voorspeld en een stijgend aantal tonmijlen), zorgde het aanbod van zowel ruwe olie (verminderde OPEC-productiebeperkingen) als van schepen (overvloed) voor een overaanbod van tonnage met lage vrachtprijzen tot gevolg.

Net voor het einde van het jaar kon de Vennootschap een fusie door inbreng van alle aandelen met Gener8 Maritime aankondigen. De fusie zal leiden tot de creatie van dé toonaangevende onafhankelijke ruwe olietankerredery met 75 olietankers (waaronder 44 VLCC's en 28 Suezmax-schepen) met een totale capaciteit van meer dan 18 miljoen dwt en een gecombineerd balanstotaal van meer dan 4 miljard USD.

Volgens de Raad van Bestuur genereert deze uitgebreide entiteit een kapitaalkrachtig, zeer liquide platform dat investeerders de opportuniteit biedt om deel te nemen aan de tankermarkt. De transactievoorwaarden zijn positief voor de aandeelhouders van beide vennootschappen en zijn in lijn met de vooraf opgestelde expansiecriteria van Euronav. Na de fusie behoudt de Vennootschap meer dan 700 miljoen USD aan liquiditeit.

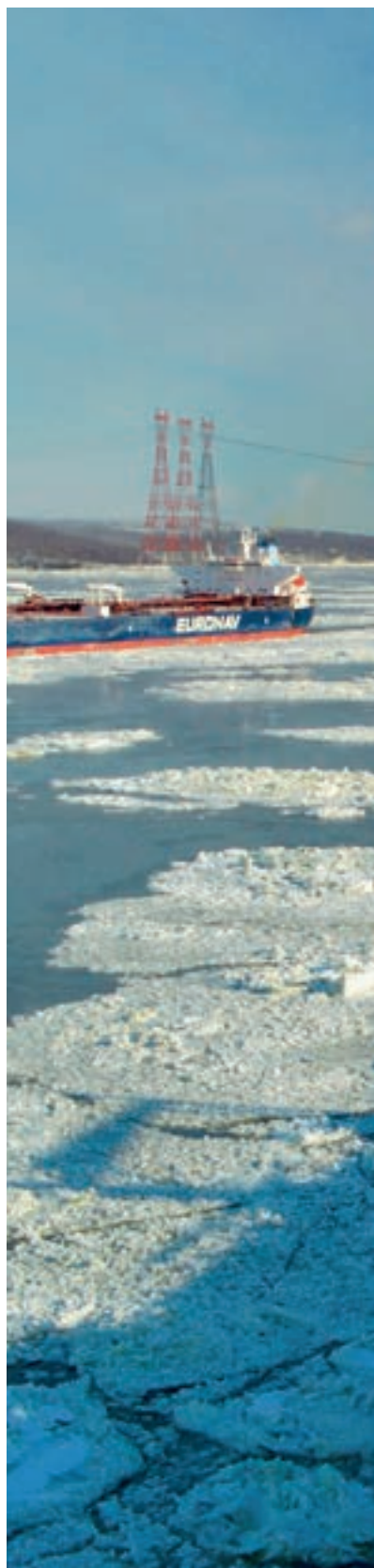
Euronav heeft actie ondernomen om een antwoord te bieden op de zwakkere tankermarkt van de laatste kwartalen. Via sale & leaseback, obligaties en bankfinanciering blijft de Vennootschap goed gepositioneerd om doorheen de volgende cyclus te navigeren - tegelijk strategisch opportunistisch te blijven zonder de mogelijkheid op te geven om te kunnen genieten van verbeteringen in de vrachttarieven. We streven onophoudelijk naar innovatie, stabiliteit en groei.

Hoogachtend,
Carl Steen
Voorzitter

”

Net voor het einde van het jaar kon de Vennootschap een fusie door inbreng van alle aandelen met Gener8 Maritime aankondigen.









Quick Facts

2.950

Werknemers

Meer dan 2.800 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav-schepen. Hun nationaliteiten zijn weergegeven met een stip op de wereldkaart hiernaast.

Euronav heeft 150 werknemers aan wal: in Londen, Nantes, Antwerpen, Singapore en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd.



* Proportionele EBITDA in duizendtallen

** Inclusief de schepen met rompnummer S909, S910, S911 en S912 die in aanbouw zijn en naar verwachting worden geleverd tussen maart en augustus 2018.



2 FSO

2.8 miljoen vaten

GEMIDDELTE LEEFTIJD: 15,8 JAAR



22** Suezmax

1 miljoen vaten

GEMIDDELTE LEEFTIJD: 10 JAAR



28 VLCC

2 miljoen vaten

GEMIDDELTE LEEFTIJD: 7,3 JAAR



1 V-Plus

3 miljoen vaten

GEMIDDELTE LEEFTIJD: 15,8 JAAR



293.598*

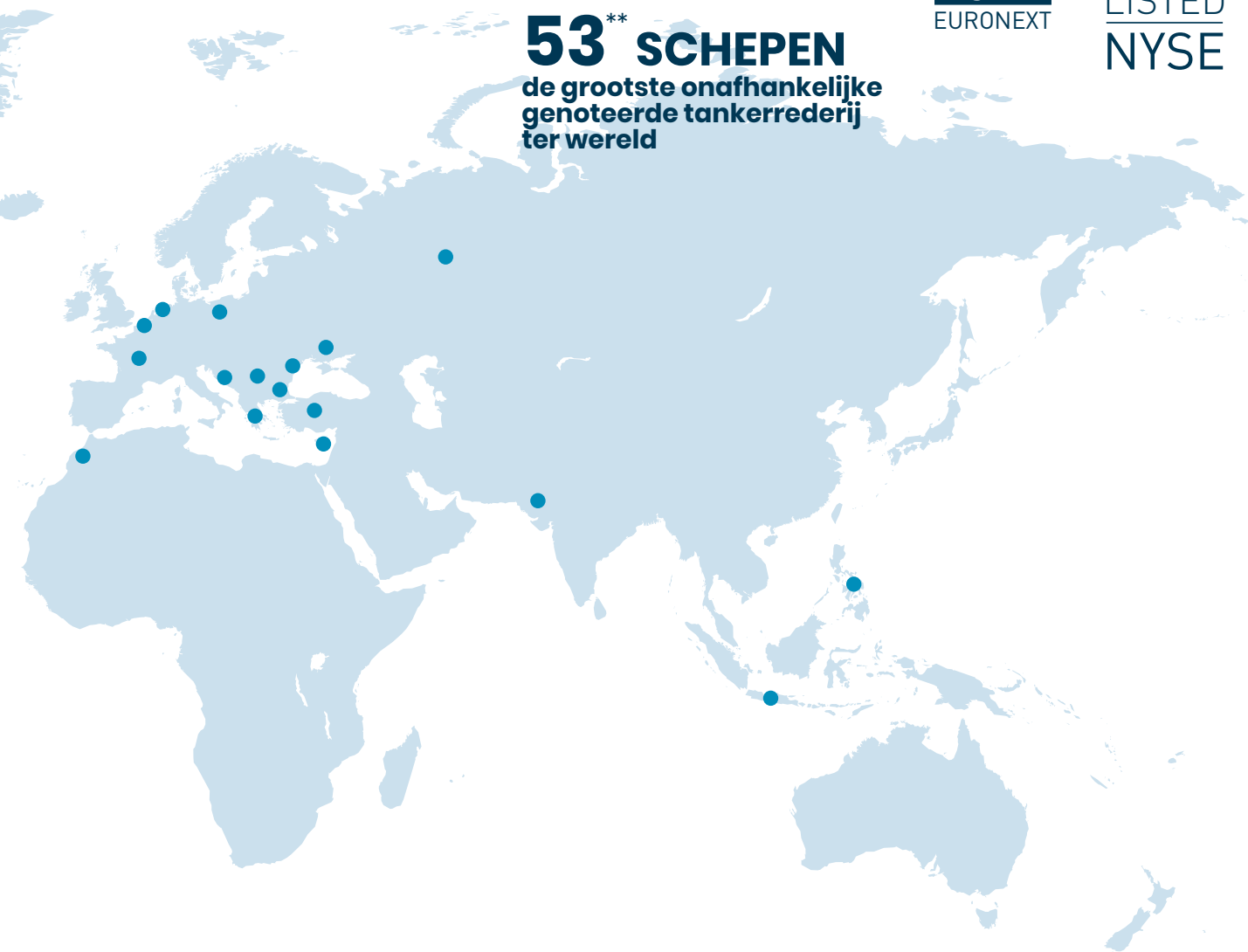
Proportionele EBITDA

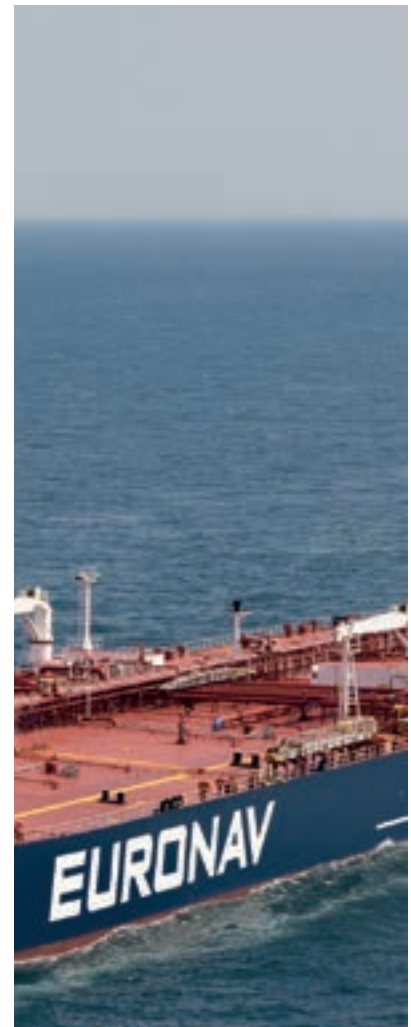
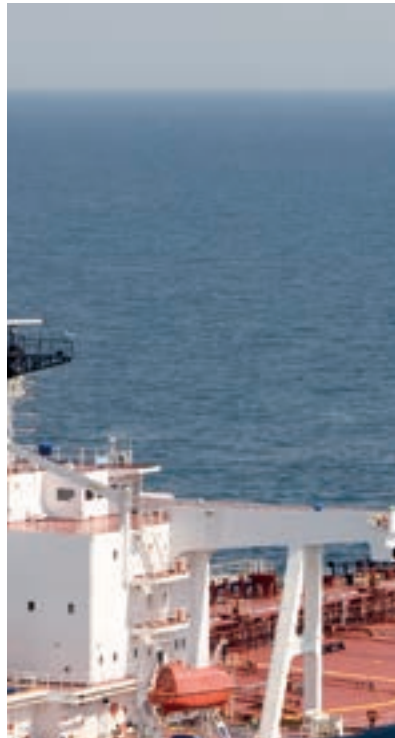
53** SCHEPEN

de grootste onafhankelijke
genoteerde tankerrederei
ter wereld

EURN
LISTED
EURONEXT

EURN
LISTED
NYSE





Hoogtepunten 2017

12 en 20 JANUARI 2017

Twee VLCC's, die werden overgenomen onder bestaande nieuwbouwcontracten, de *Ardeche* (2017 – 298.642 dwt) en de *Aquitaine* (2017 – 298.767 dwt) worden door de scheepswerf van Hyundai Heavy Industries Samho in Mokpo, Zuid-Korea geleverd aan Euronav.

20 APRIL 2017

De Vennootschap sluit twee bijkomende langetermijnbevrachtingsovereenkomsten met Valero Energy Inc., elk voor een periode van zeven jaar met aanvang eind 2018 voor Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities (Ice Class 1C type). Daarmee heeft de Vennootschap thans vier langetermijnbevrachtingsovereenkomsten (met een looptijd van zeven jaar) voor Suezmax-schepen in portfolio. Om deze overeenkomsten te kunnen naleven bestelde Euronav twee bijkomende hoogwaardige Ice Class Suezmax-schepen bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea.

14 MEI 2017

Euronav maakt bekend dat de joint venture met International Seaways een overeenkomst van vijf jaar getekend heeft voor de dienstverlening van de *FSO Africa* (2002 – 442.000 dwt) en de *FSO Asia* (2002 – 442.000 dwt). De nieuwe contracten sluiten onmiddellijk aan op de lopende contracten en werden ondertekend met North Oil Company, de nieuwe uitbater van het Al-Shaheenolieveld. North Oil Company is een joint venture tussen Qatar Petroleum Oil & Gas Limited en Total E&P Golfe Limited.

16 MEI 2017

Euronav Luxembourg SA, een volle dochteronderneming van de Vennootschap, maakt bekend dat ze met succes een niet-gewaarborgde obligatielening ter waarde van 150 miljoen USD heeft uitgegeven. De obligatielening heeft een coupon van 7.50% en loopt ten einde in mei 2022. Dit is Euronav's eerste intrede in de schuldkapitaalmarkten.

1 JUNI 2017

De Vennootschap kondigt aan dat het de VLCC *TI Topaz* (2002 – 319.430 dwt) heeft verkocht voor 21 miljoen USD. De vennootschap realiseerde een minderwaarde van 21 miljoen USD op deze verkoop. De *TI Topaz* vervoegde de vloot van Euronav in het eerste kwartaal van 2005 en leverde een positieve bijdrage aan de bedrijfsresultaten en dan voornamelijk in de sterke jaren zoals 2005, 2006, 2008, 2010, 2015 en 2016.

8 SEPTEMBER 2017

Het Global Maritime Forum, waarvan Euronav medeoprichter is, is gelanceerd. Het Global Maritime Forum is een wereldwijd platform voor prominente leiders uit de maritieme sector dat positieve veranderingen op lange termijn zowel in de sector als in de samenleving wil teweegbrengen.

23 OKTOBER 2017

De niet-achtergestelde niet-gewaarborgde obligaties ten bedrage van 150 miljoen USD uitgegeven door Euronav Luxembourg SA en gegarandeerd door Euronav NV, worden toegelaten voor notering op de Beurs van Oslo.

10 NOVEMBER 2017

De Vennootschap verkoopt de VLCC *Flandre* (2004 – 305.688 dwt) voor 45 miljoen USD aan een globale speler in de offshore sector. De Vennootschap realiseert een meerwaarde op deze verkoop van 20 miljoen USD. Het schip werd in december 2017 geleverd en wordt door haar nieuwe eigenaar omgebouwd tot een FPSO. Het schip verlaat zodoende de wereldwijde VLCC-vloot.

16 NOVEMBER 2017

Euronav verkoopt de Suezmax *Cap Georges* (1998 – 146.652 dwt). De *Cap Georges* werd verkocht voor 9 miljoen USD. De Vennootschap realiseert een meerwaarde op deze verkoop ten bedrage van 9 miljoen USD. De verkoop van de *Cap Georges* kadert binnen het beleid van de Vennootschap om haar vloot te verjongen en anticipeerde op de levering begin 2018 van het eerste van vier Suezmax-schepen die momenteel in aanbouw zijn op de Hyundai scheepswerf in Zuid-Korea (HHI). Deze vier schepen maken deel uit van een overeenkomst ten belope van zeven jaar met een toonaangevende wereldwijde raffinaderij.

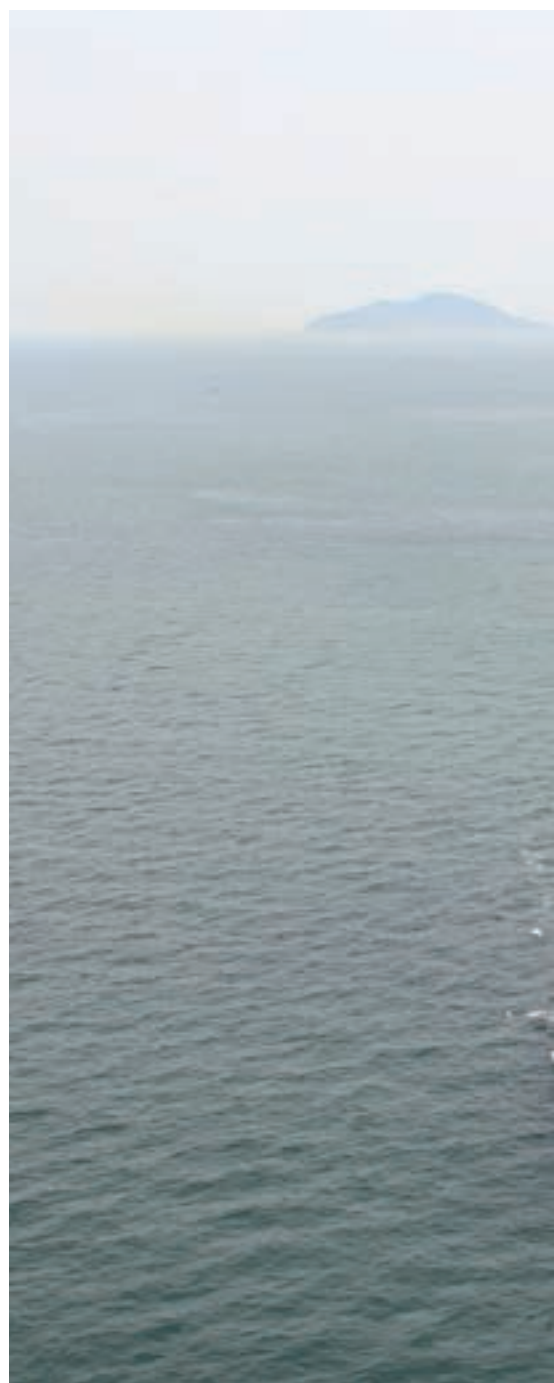
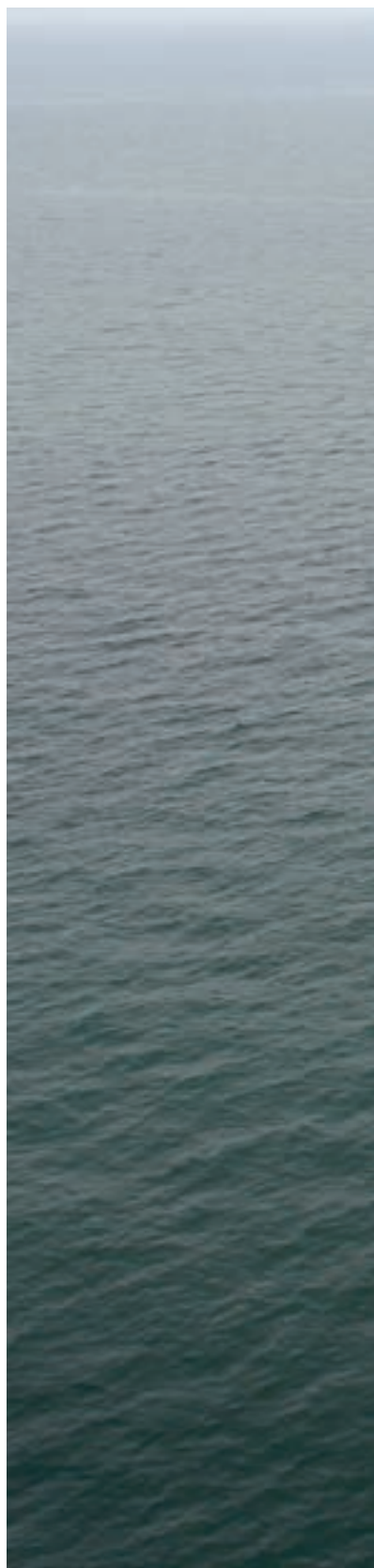
17 NOVEMBER 2017

De Vennootschap verkoopt de VLCC *Artois* (2001 – 298.330 dwt) voor 22 miljoen USD. Het schip is de oudste VLCC uit de vloot van de Vennootschap. De Vennootschap realiseert een meerwaarde op deze verkoop ten bedrage van 8 miljoen USD. De levering van het schip aan de nieuwe eigenaar vond plaats begin december 2017. Deze transactie kadert in de bredere inspanningen van de Vennootschap ter verjonging van haar vloot.

21 DECEMBER 2017

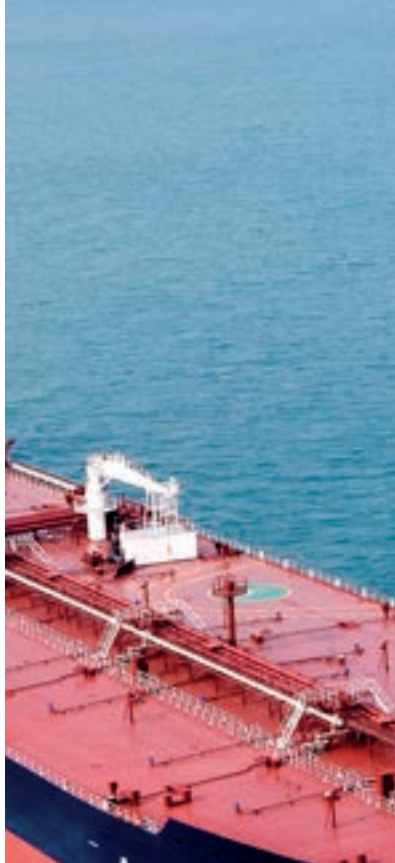
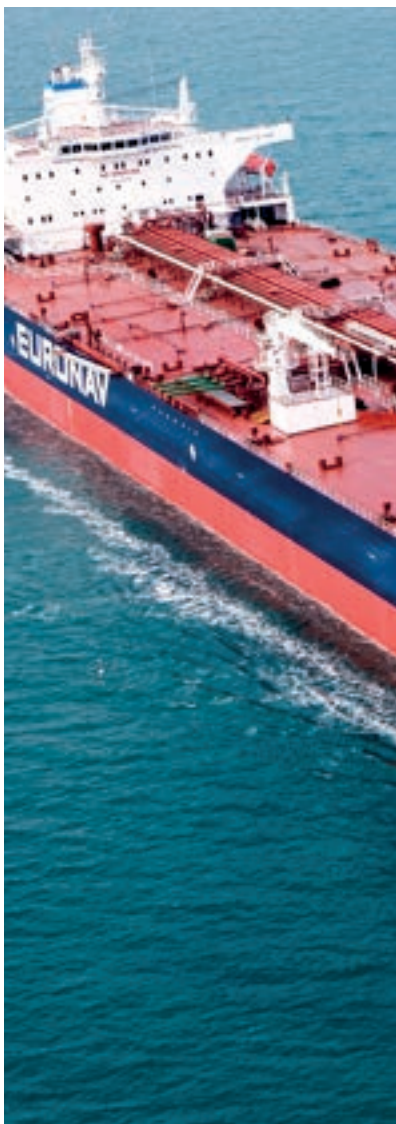
Euronav NV en Gener8 Maritime, Inc. (NYSE: GNRT) kondigen aan dat zij een overeenkomst bereikten over de voorwaarden van een fusie door inbreng van alle aandelen van Gener8 in Euronav. Daardoor zou Gener8 een volle dochteronderneming worden van Euronav.







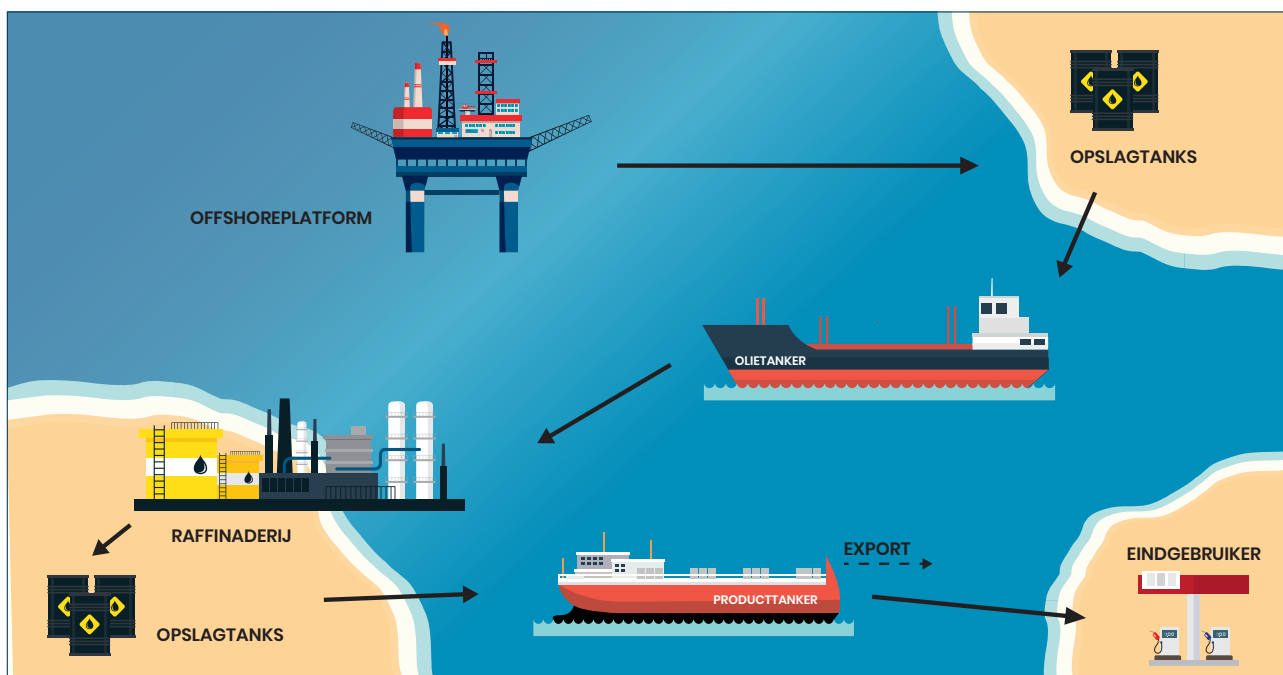
Bijzonder verslag



De tankermarkt: de basis

Welke factoren beïnvloeden de markt van de ruwe olietankers en welke spelers hebben een impact? Dit bijzonder verslag legt de fundamenteën van de markt bloot en gunt investeerders, sectorkenners en analisten een blik achter de schermen.

Waar vinden we de ruwe olietankers binnen de waardenketen?



Ruwe olietankers spelen een cruciale rol in de waardeketen in de energiesector. Het transporteren van ruwe olie van de plaats van productie naar de raffinaderij is de voornaamste taak van de tankers. Soms worden ze ook gebruikt als opslagplaats voor ruwe olie na productie. Daarnaast vervoeren ze olieproducten zoals dieselbrandstof. Geraffineerde producten uit de raffinaderij worden vervoerd via 'zuivere' tankers of 'producttankers'. Omdat de hoeveelheden waarin de producten verhandeld worden kleiner zijn, hebben deze tankers ook een kleiner formaat. Vermits Euronav enkel VLCC en Suezmax-schepen in haar vloot heeft, focust dit verslag op de ruwe olietankers.

De tankers

Ruwe olietankers bestaan in verschillende maten. De grootste is de VLCC of Very Large Crude Carrier. Per vracht kunnen deze tankers tot 2 miljoen vaten ruwe olie vervoeren. Het tweede grootste schip, een Suezmax, kan de helft daarvan verschepen. Dat schip is het grootste exemplaar dat volledig geladen door het Suezkanaal kan varen, vandaar de naam Suezmax. Aframax, het kleinste formaat van de ruwe olietankers, kan tot 600.000 olievaten transporteren. Er bestaan nog kleinere tankers, maar deze vervoeren geraffineerde producten en brandstof, geen ruwe olie.

	DWT	Aantal vaten	Lengte (m)	Breedte (m)	Vaardiepte (m)	Grootte vloot*	% eigendom door top 10
VLCC	300.000	2.000.000	320	60	20	735	43%
Suezmax	160.000	1.000.000	265	50	17	523	39%
Aframax	115.000	600.000	240	45	15	959	36%

De bouw van een nieuwe olietanker duurt 9 tot 15 maanden vanaf de eerste kiellegging. Tussen het moment van de eerste handtekening van de bestelling en de levering van het schip verloopt dus minstens twee jaar. Deze lange levertijden zijn te wijten aan het feit dat heel wat cruciale onderdelen besteld en geproduceerd moeten worden voordat de bouw van het schip kan aanvangen. Slechts een beperkt aantal locaties in Azië zijn geschikt om schepen van deze grootte te bouwen, met name in Zuid-Korea, China en Japan. De prijs voor de bouw van een nieuwbouwschip hangt af van verschillende factoren zoals de onderliggende prijs van energie, staal, arbeidskosten en de beschikbaarheid van financiering. De relatieve vraag voor de bouw van nieuw tonnage speelt eveneens een rol en kan de levertijd en de prijs verhogen of verlagen. De laatste tien jaar varieert de prijs voor een nieuwe VLCC tussen 80 miljoen USD en 160 miljoen USD. Het zwaartepunt van de betalingen van de nieuwbouwschepen ligt doorgaans tegen het einde van het nieuwbouwcontract. Een voorschot van 10% wordt betaald bij de ondertekening van het contract, 20 tot 40% wordt betaald met periodieke betalingen en 50 tot 70% bij de levering van het schip.

* 1 januari 2018

(Bron: Clarksons SIN Excludes shuttle tankers)

De levensspan van een olietanker bedraagt historisch gezien 25 jaar, hoewel die leeftijd recent zakte naar 20 jaar. Rederijen hanteren hun eigen afschrijvingsbeleid, gemiddeld tussen 18 en 25 jaar. Euronav schrijft de oorspronkelijke kost van een schip af over een periode van 20 jaar.

Kostenstructuur

Wanneer een reder zijn schip verhuurt aan een klant betaalt deze laatste een 'vrachtprijs': de overeengekomen totale inkomsten om een hele reis te dekken, van laadhaven naar loshaven. Dat bedrag moet tegemoetkomen aan de kosten die de eigenaar heeft om het schip te laten varen, de operationele scheepskosten, intrestkosten van leningen en andere kosten die gepaard gaan met het bezitten van een schip. Bepaalde vaste kosten, zoals de aankoopprijs, variëren tussen reders. Elke organisatie berekent zijn eigen individuele break-even point opdat het uitbaten van een schip winst kan genereren. Eens deze vaste kosten gedekt zijn, resulteren de resterende inkomsten in winst.



Euronav schrijft de oorspronkelijke kost van een schip af over een periode van 20 jaar.

Bruto-inkomsten: prijs overeengekomen met bevrachter om volledige reis van A tot B te dekken

Reiskosten: kost van brandstof, havengelden, kanaalgeld, vrachtafhandelingen en makelaarscommissies

Netto-inkomsten: bruto-inkomsten verminderd met reiskosten

Scheepskosten (OPEX): kosten voor de bemanning, voorraden en benodigdheden voor het schip, smeerolie, oliën en verzekering

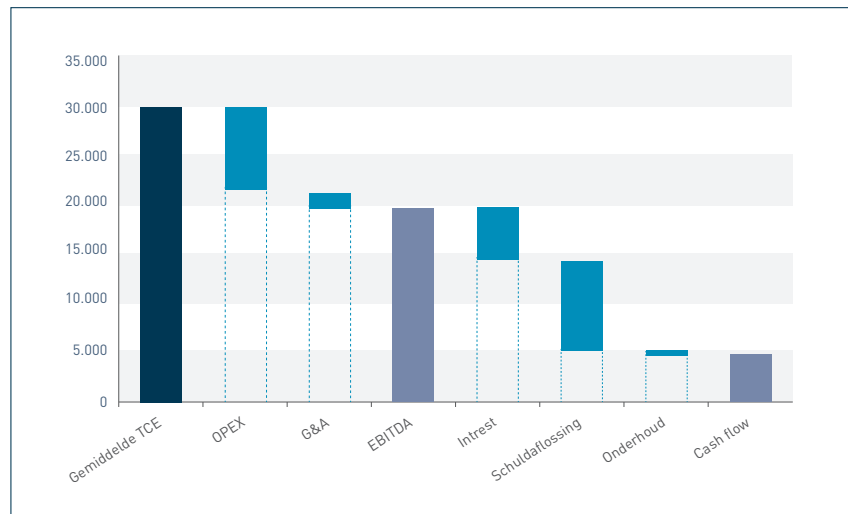
Intrest: kost van schulden

Schuldaflissing: schuldaflissing hangt af van financiering maar afschrijving is een reële kost

Onderhoud Capex: kosten van bijzondere inspecties

(Bron: Euronav)

Inkomsten worden door bedrijven en analisten gerapporteerd in aantal dollar per dag of beter bekend als Time Charter Equivalent (TCE). Een VLCC is break-even wanneer de TCE tussen de 20.000 en 35.000 USD per dag ligt, afhankelijk van verschillende factoren zoals de rentevoet, vaste operationele kosten, waardevermindering of aflossingen en algemene administratieve kosten.



De kostenstructuur heeft tot gevolg dat de meeste tankerbedrijven over een hoge operationele hefboom beschikken. Elke extra dollar die bovenop het inkomen en na de aftrek van de vaste kosten verdiend wordt, is winst. Het illustratieve hefboommodel van Euronav's kostenstructuur wordt hieronder weergegeven. De fiscale aspecten worden niet behandeld in dit verslag, meer uitgebreide details zijn evenwel opgenomen in het jaarverslag.

		\$267	\$339	\$483	\$627	\$1.059
			+ \$5.000 per dag	+ \$15.000 per dag	+ \$25.000 per dag	+ \$55.000 per dag
VLCC TCE tarieven	\$25.000	\$30.000	\$40.000	\$50.000	\$80.000	
Suezmax TCE tarieven	\$20.000	\$25.000	\$35.000	\$45.000	\$75.000	



Elke stijging van 5.000 USD bij zowel de VLCC- als de Suezmax-tarieven verhoogt de netto-inkomsten en de EBITDA met 72 miljoen USD.

(Bron: Investor Presentation High Yield Conference 2017)

Klanten

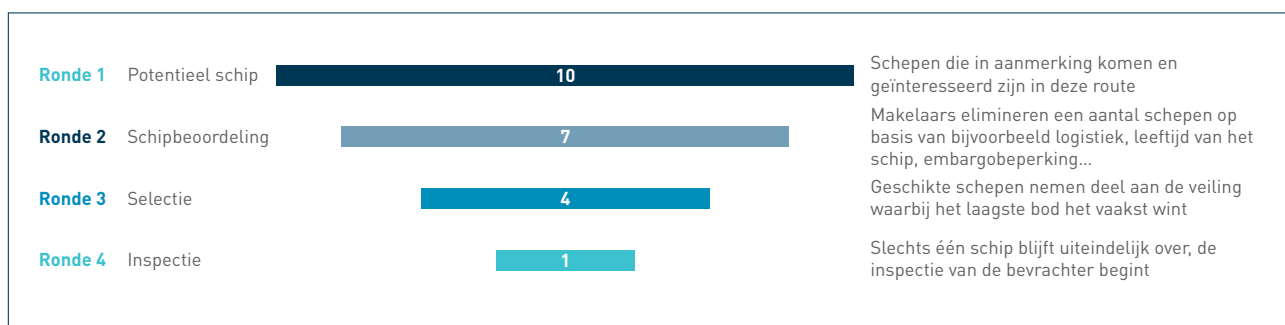
Tankerscheepvaart is een B2B-omgeving met een aantal prominente klanten die de scheepvaart als integraal deel van hun logistieke keten beschouwen. Deze klanten zijn oliebedrijven, zowel nationaal (bijvoorbeeld Unipet, Saudi Aramco en Petrobras) als internationaal (bijvoorbeeld Total, Shell en Chevron). Daarnaast zijn er ook handelshuizen zoals Trafigura en Glencore en grote raffinaderijen zoals Valero. Doorgaans vragen de oliebedrijven om olie op te halen of af te leveren bij

raffinaderijen en klanten. Dit transport is sterk afhankelijk van de fysieke oliestromen; welke raffinaderijen hebben welke soort ruwe olie op welk moment. Handelshuizen zijn vaak opportunistischer bij het verhandelen van olie en zijn daarom minder voorspelbaar wanneer het erop aankomt waar en wanneer ze een schip nodig hebben. De meeste tegenpartijen in de tankermarkt zijn grote multinationals met een sterke kredietwaardigheid. De klant wordt vaak benoemd als 'bevrachter' van het schip.

Wanneer een bevrachter een schip nodig heeft om olie van punt A naar B te vervoeren, doet hij doorgaans beroep op een scheepsmakelaar. Hij fungeert als tussenpersoon en zal verschillende reders contacteren om de prijs te onderhandelen en afspraken te maken omtrent de bevrachting. Alhoewel dat slechts zelden gebeurt, kan de bevrachter ook rechtstreeks contact opnemen met een reder.

Hoe wordt de vrachtprijs vastgelegd?

Het onderstaande diagram geeft een algemeen voorbeeld van de bepaling van de vrachtprijs. Een aantal schepen komen in aanmerking om een vracht te vervoeren. De makelaar die door de eigenaar van de vracht aangesteld werd om een schip te zoeken, zal via een eliminatieproces het aantal schepen dat in aanmerking komt, terugbrengen naar enkele. Dat proces wordt ook beïnvloed door de reders zelf omdat sommigen hun kandidatuur intrekken om diverse redenen (logistiek, prijs, andere ladingen etc.).



Logischerwijze geldt het volgende: hoe hoger het aantal potentiële schepen, hoe lager de eventuele vrachtprijs. Meer geschikte schepen betekent immers een grotere prijsdruk. Het is belangrijk te begrijpen dat slechts één schip de finale inspectie zal ondergaan waarbij de bevrachter het schip evalueert op zeewaardigheid en geschiktheid voor zijn vracht aan de hand van voorgaande inspectieresultaten. Concurrerende reders drijven de prijs soms tot onder de vaste kosten.

(Bron: Euronav)

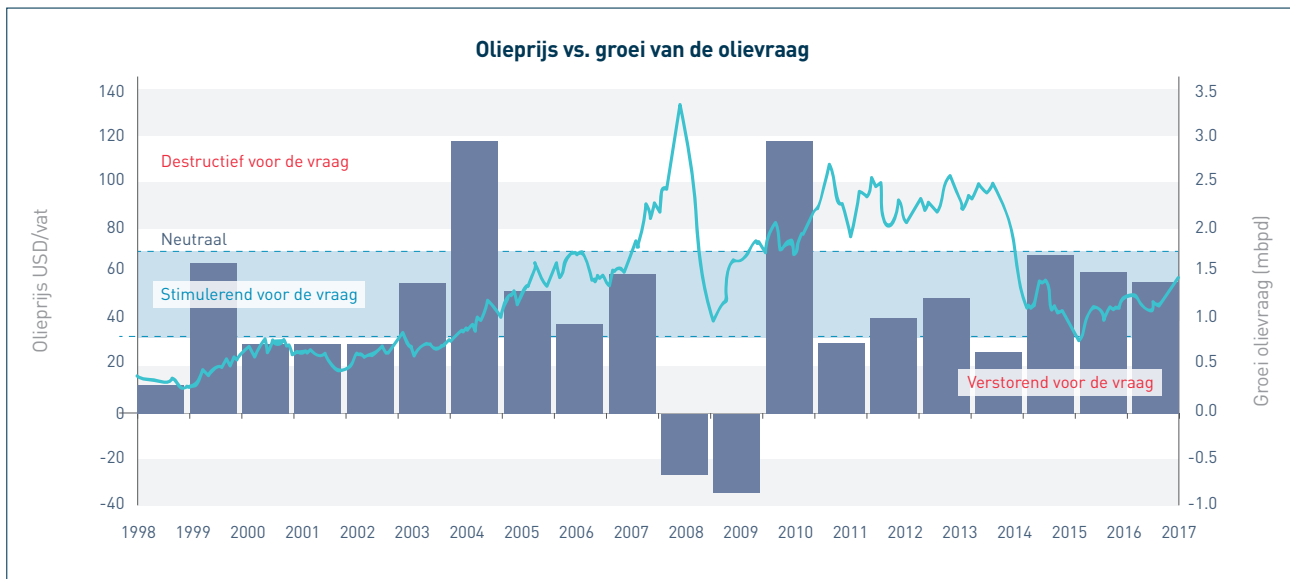


De prijs van olie en de impact op de tankers

Zoals bij elke grondstof geldt hoe hoger de vraag ernaar, hoe hoger de vraag naar het vervoer ervan. Dat geldt ook voor ruwe olie. Bovendien wakkerde de scherpe verlaging van de olieprijs in het vierde kwartaal van 2014, een stijging in de vraag naar ruwe olie aan zowel in de Verenigde Staten als in Europa waar de vraag sterk prijsgevoelig is. Wereldwijd hadden raffinaderijen meer olie nodig dankzij de verhoogde vraag naar olieproducten. Raffinaderijen zijn meestal ver van de oliebronnen gelegen waardoor er meer tankers nodig waren om de olie van het olieveld naar de raffinaderijen te vervoeren. Doorgaans geldt hoe lager de olieprijs, hoe hoger de vraag ernaar hoewel die relatie niet lineair is. Euronav is van mening dat een olieprijs tussen 35 en 70 USD de vraag naar ruwe olie stimuleert. Wanneer de olieprijs tussen 70 en 80 USD ligt, reageert de markt neutraal. Bij hogere prijzen belanden we in een destructieve situatie. In het eerste kwartaal van 2016 ontwrichtte de lage olieprijs de markt, meer bepaald in olieproducerende en -exporterende landen. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat deze verhouding niet lineair is. Daarnaast verbruiken de schepen ook olie als brandstof dus een hogere olieprijs betekent hogere vervoerskosten.

■ Groei olievraag
■ Olieprijs

(Bron: Euronav, Bloomberg, IEA)



Belangrijke marktfundamenten – vraag naar olie

De vraag naar olie is een onmiskenbare drijvende factor voor de tankermarkt. Hoe groter de wereldwijde vraag naar olie, hoe groter de vraag om deze olie van de plaats van productie naar de raffinaderij te vervoeren. Sinds 1990 stijgt de wereldwijde olievraag jaar na jaar met een gemiddelde groei van 1,1 miljoen vaten per jaar. Bovendien overstijgt de groei de voorspellingen sinds 2015. Er wordt verwacht dat deze stijging aanhoudt tot 2022.



De stijgende olievraag vertalen naar het aantal schepen dat daarvoor nodig is, is geen exacte wetenschap. De manier waarop olie vervoerd wordt en welk type transport er nodig is, zijn slechts twee factoren die een invloed hebben. Een ruwe schatting ziet er als volgt uit: een groei in de vraag naar olie van 1 miljoen vaten per dag komt neer op 365 miljoen vaten per jaar. Indien deze groeiende vraag vervoerd zou worden door VLCC-schepen met een capaciteit van 2 miljoen vaten, zou dit 182 extra vrachten per jaar opleveren. Gezien een VLCC gemiddeld zes reizen per jaar uitvoert, kunnen we concluderen dat deze bijkomende ladingen 30 extra schepen vereisen indien de volledige bijkomende vraag via de zee vervoerd wordt.

Belangrijke marktfundamenten – het olieaanbod

Het is evident dat het olieaanbod voor elke olietransportbedrijf een cruciaal element is voor haar business. De aanboddynamiek heeft in het afgelopen decennium een transformatie ondergaan. Zo was het aanbod vroeger eerder gecentreerd in het Midden-Oosten en zien we nu meer diverse bronnen van ruwe olie, meer bepaald met de ontwikkeling van schalieolieproductie in de Verenigde Staten. Dit snelle productieproces van schalieolie (minder dan zes maanden) maakte de wereldwijde olieproductie flexibeler ten opzichte van wijzigingen in de vraag op korte termijn. In 2015 gaf de Amerikaanse overheid toestemming om ruwe olie te exporteren met een nieuwe handelsstroom tot gevolg. Momenteel wordt er 1,4 mbpd olie geëxporteerd, tegenover geen export twee jaar geleden. (Sinds eind september 2017 bedraagt het wekelijks exportgemiddelde 1,424 mbpd (bron: DOE).) Het aanbod van ruwe olie is dynamisch omwille van onder andere OPEC (nationaal kartel van olieproducenten) en Rusland die sinds het eerste kwartaal van 2017 vrijwillig hun olieproductie verminderen en ladingen verwijderen van traditionele routes vertrekkend uit het Midden-Oosten.

Belangrijke marktfundamenten – aanbod aan schepen

Misschien kunnen we stellen dat het aanbod aan schepen hét belangrijkste fundament van de tankermarkt is. Dit is de ultieme drijfveer van marktfluctuaties: wanneer de markt weinig schepen in aanbod heeft, stijgt de vrachtprijs. Indien er te veel schepen beschikbaar zijn, daalt de prijs. Dat overaanbod of tekort kan bekeken worden op een macroniveau met het totaal aantal beschikbare schepen wereldwijd en zal de trends van de vrachtprijzen op lange termijn beïnvloeden. Het kan echter ook meer regionaal bekeken worden waarbij het aantal beschikbare schepen in een specifieke laadhaven de vrachtprijsfluctuaties op korte termijn stuwt, wat kan verschillen in de verschillende laadhavens.

Wereldwijd bepaalt het aantal geleverde nieuwbouwschepen en het aantal verschrote schepen het globale aanbod aan schepen, wat geïllustreerd kan worden aan de hand van een badkuip. Omdat de kranen open staan, loopt de badkuip vol met nieuwe schepen. Het uittrekken van de stop vertegenwoordigt het verschroten van schepen wat de vloot opnieuw in balans brengt. Het water in het bad stelt de grootte van de vloot voor. Meer details vindt u terug in het bijzonder verslag “Wat is de effectieve grootte van de operationele wereltankervloot?” van het jaarverslag van 2016.



De vraag naar olie is een onmiskenbare drijvende factor voor de tankermarkt.



Het is belangrijk te bedenken dat handelsroutes niet statisch zijn.

Handelsroutes en dynamische markt

De verschillende scheepstypes worden ingezet op verschillende handelsroutes. Er werd reeds besproken dat kleinere schepen olieproducten vervoeren, maar binnen het tankersegment zien we afwijkingen. Schaalvoordelen bepalen dat VLCC's kostefficiënter zijn voor langere internationale handelsroutes tussen grote havens omdat deze havens fysiek in staat zijn deze grotere schepen te huisvesten. Hoe kleiner het schip, hoe lokaler de handelsroutes. Tussen scheepstypes bestaat echter een kruiselasticiteit. Wanneer het te duur wordt om een vracht te vervoeren met een VLCC, kan het kostefficiënter zijn voor de klant om twee Suezmax-schepen dezelfde hoeveelheid olie te laten vervoeren. Daarom zien we soms Suezmax-schepen strijden om lange internationale handelsroutes die doorgaans gedomineerd worden door VLCC's en omgekeerd. Hetzelfde geldt voor kleinere scheepssegmenten.

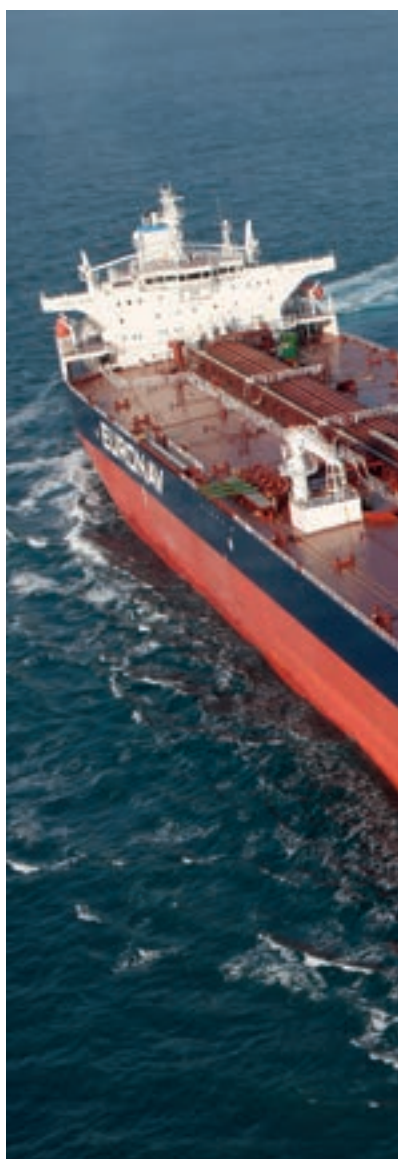
Het is belangrijk te bedenken dat handelsroutes niet statisch zijn en sterk afhangen van de oliestromen. Toen bijvoorbeeld bleek dat Amerikaanse olie-exporten bestemd waren voor het Midden-Oosten, ontwikkelde de markt een nood aan grotere tankers die in de Golf van Mexico laden, een voorheen onbestaand fenomeen. Hieronder worden meer details gegeven.

Regelgeving omtrent activa en uitbating

De tankersector is sterk gereguleerd om ervoor te zorgen dat de schepen veilig zijn zowel voor de bemanning als voor de lading en het milieu. Elke vijf jaar ondergaan schepen tot 15 jaar een inspectie in een droogdok. De schepen moeten gecertificeerd worden door een classificatieassociatie, een onafhankelijke organisatie die technische standaarden omtrent de uitbating van schepen vastlegt en handhaaft. De schepen ondergaan verschillende inspecties: de jaarlijkse inspectie (12 maanden), de vijfjaarlijkse, de tussentijdse (30 maanden) en de bijzondere inspectie (60 maanden).

Dergelijke inspecties, waarbij onder andere de staaldikte en zeewaardigheid getest worden, kunnen enkele weken in beslag nemen. Wanneer een schip de leeftijd van 15 jaar bereikt, moet de tussentijdse inspectie elke 30 maanden (op 17,5 en 22,5 jaar) op het droogdok uitgevoerd worden. Zo wordt de slijtage te wijten aan de leeftijd van het schip tijdig opgespoord. Naarmate het schip ouder wordt, stijgen de inspectiekosten (zie diagram).

Sommige bevrachters beschouwen de risico's die gepaard gaan met een ouder schip als te groot en gebruiken enkel schepen met een maximumleeftijd van 15 jaar. Toch vervullen de meeste schepen opdrachten tot hun twintigste verjaardag, wat overeenkomt met de geanticiperde leeftijdsverwachting van een schip. Sommige schepen blijven langer in de vloot. Kijkend naar de sinds 2009 verschrote schepen, bedraagt de gemiddelde verschrotingsleeftijd van VLCC's en Suezmax-schepen ongeveer twintig jaar.

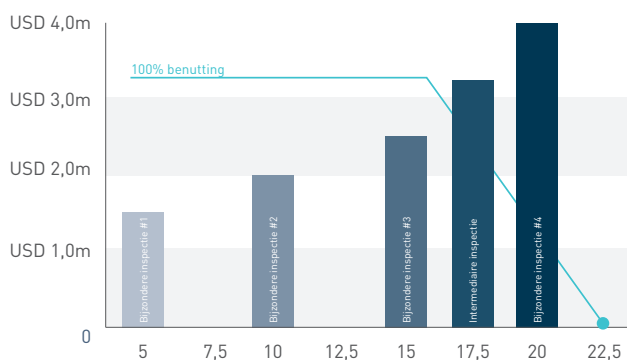


Ballastwaterzuivering september 2019



Controles op zwaveluitstoot januari 2020

Kosten van inspecties stijgen met de leeftijd van een schip

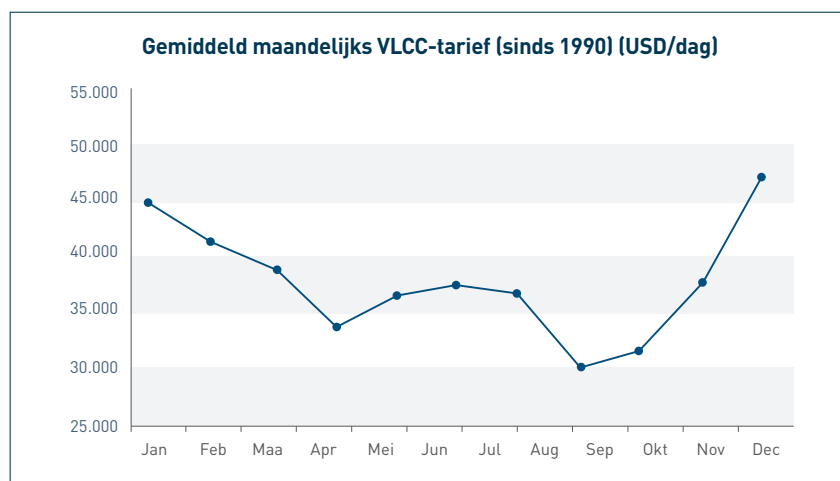
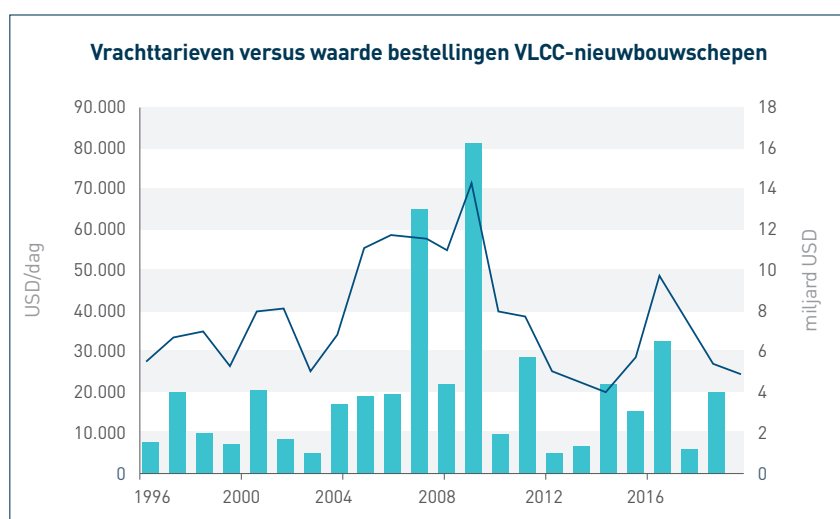


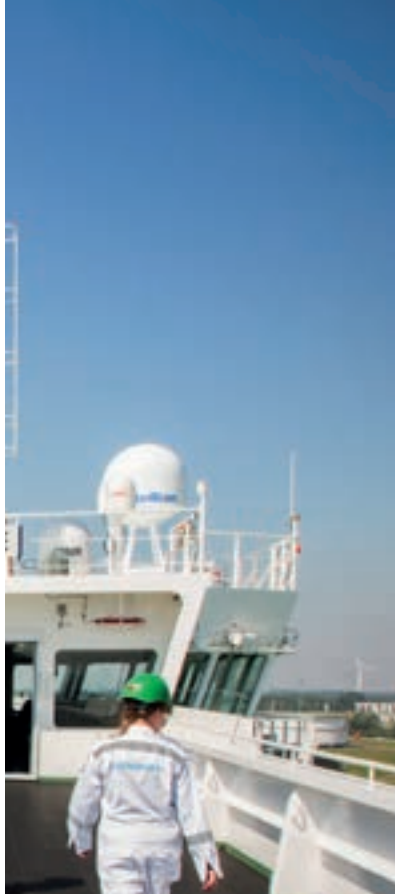
> Voortdurende inspecties doorheen de levensspan van een tanker

Seizoensgebondenheid en conjunctuurgevoeligheid

Historisch gezien is de tankermarkt sterk seizoensgebonden. Dat bewijzen de betere vrachtprijzen van het eerste en vierde kwartaal van het kalenderjaar. Omdat 90% van de wereldbevolking in de noordelijke hemisfeer leeft, wordt er ook meer olie verbruikt tijdens deze perioden en is de vraag naar olie logischerwijze ook groter. Onderstaand diagram toont de impact van de factor seizoensgebondenheid op de gemiddelde VLCC-prijzen sinds 1990. Deze seizoensgebondenheid kwam de laatste jaren niet altijd tot uiting. Dat kan verklaard worden door het feit dat de grootste groei in de vraag afkomstig is van Azië, waar de vraag naar ruwe olie minder beïnvloed wordt door seizoensgebonden consumptiepatronen.

De tankermarkt is een zeer cyclische sector waarbij de vrachtprijzen afhankelijk zijn van verschillende factoren, maar wat betreft middellange tot lange termijn zijn het aanbod en de vraag naar schepen dominant. Het aanbod aan schepen is de enige factor die beïnvloed wordt door de scheepvaartsector zelf, maar ondervindt ook een impact van toekomstige en uitgaande kapitaalstromen in de sector. Financieringsmogelijkheden van banken en andere investeerders spelen ook een rol. Een tankermarktscyclus start doorgaans met een overvolle markt waarin het teveel aan schepen de prijs verlaagt en daardoor kapitaal uit de sector doet stromen. Sommige reders beslissen daarom om hun schip te verschromen vermits het uitbaten van het schip economisch gezien niet meer voordelig is. Het verdwijnen van schepen uit de vloot brengt de markt opnieuw in balans. Reders maken opnieuw winst en de sector ziet kapitaal binnenstromen. Daardoor worden reders aangemoedigd bestellingen voor nieuwbouwschepen te plaatsen, hoewel de levertijd van nieuwe schepen minstens twee jaar bedraagt. Eens deze nieuwe schepen geleverd zijn, herhaalt de cyclus zich geleidelijk en kent de markt opnieuw een overaanbod met lagere winsten tot gevolg. Doorgaans duurt een cyclus vijf tot tien jaar, maar net zoals seizoensgebondenheid, lijken deze cycli vaker te variëren in lengte.





Visie en Missie

VISIE

De wereldwijde ruwe olietankermarkt op een **verantwoorde manier leiden**.

Elke kans grijpen om in de sector verandering teweeg te brengen in dit tijdperk van ongeëvenaarde hervormingen.

Duurzaamheidsinitiatieven ondersteunen en stimuleren en zo de impact van de sector op het milieu tot een minimum beperken.

MISSIE

Voor onze maatschappij

Een essentiële energiebron op een economische, sociale en milieubewuste manier leveren, vandaag en in de toekomst.

Voor onze klanten

Werken op een manier die bijdraagt aan het succes van hun bedrijfsdoelstellingen met een dienstverlening die flexibel, hoogkwalitatief en betrouwbaar is.

Voor onze aandeelhouders en kapitaalverstrekkers

Aanzienlijke, duurzame waarde creëren door op strategische wijze financiële beslissingen en investeringsbeslissingen te plannen en tegelijkertijd haar rol als kapitaalbeheerder op een efficiënte, consistente en transparante manier te vervullen.

Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen aantrekken, inspireren en hen helpen zichzelf te ontwikkelen en zo bij te dragen tot de doelstellingen van het bedrijf en de bedrijfsvisie in een uitdagende en belonende omgeving.

Bedrijfsprofiel

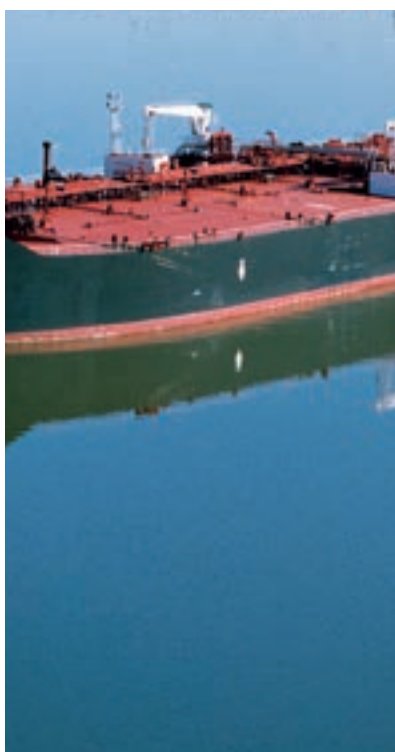
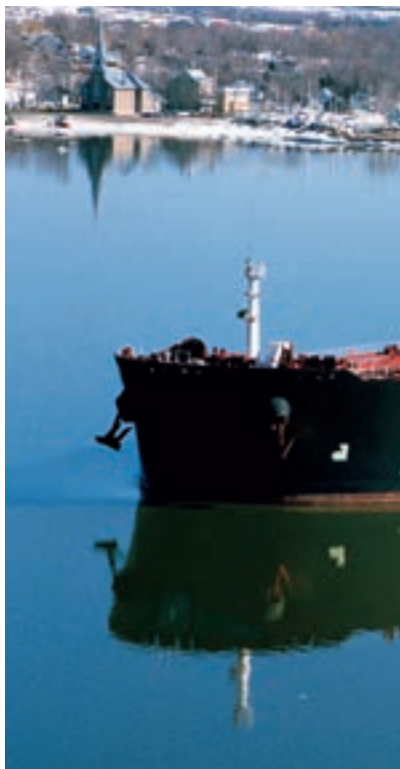
Euronav is een marktleider in het transport en de opslag van ruwe olie en olieproducten. Euronav is wereldwijd de grootste onafhankelijke genoteerde tankerrederij en bezit en beheert op 19 maart 2018 een vloot van 53* schepen. De Vennootschap werd in België opgericht met maatschappelijke zetel in Antwerpen. Wereldwijd telt Euronav 150 werknemers aan wal en heeft ze kantoren verspreid over Europa en Azië. Op de schepen werken meer dan 2.800 mensen. Het aandeel Euronav noteert op Euronext Brussels en op de NYSE 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 ernaar een efficiënte organisatie te zijn die haar klanten de hoogste kwaliteit en best mogelijke service aanbiedt.

Euronav heeft een langetermijnstrategie gebaseerd op cyclusgebonden rendement door het aanpassen van haar schuldgraad en liquiditeitspositie in overeenstemming met de inkomstenbronnen die vast (langetermijn-FSO-inkomsten en/of tijdsbevrachtingsportfolio) of variabel kunnen zijn (poolinkomsten en inkomsten van de spotmarkt).

Duurzaamheid is een 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 informatie.

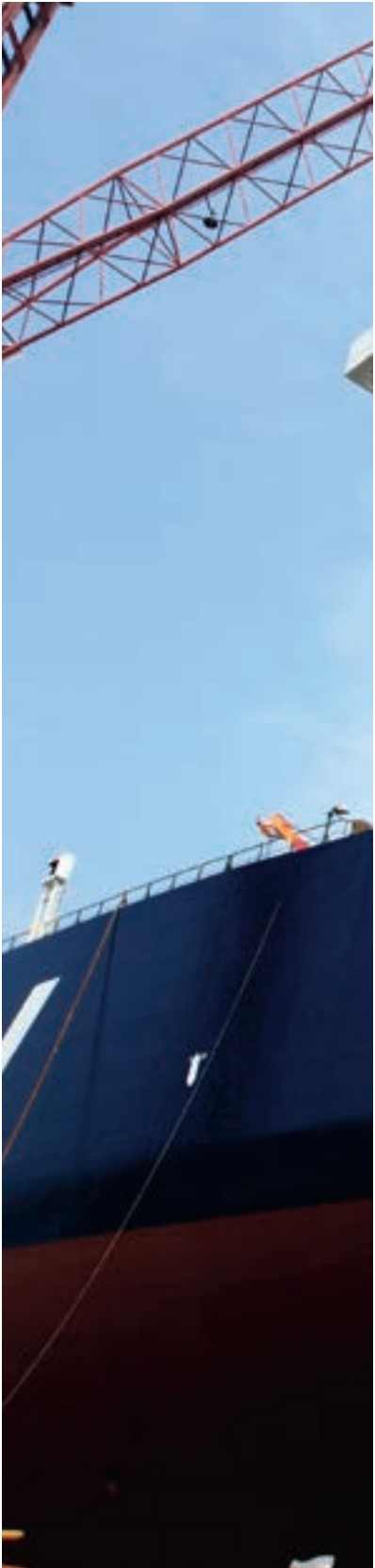
Met officieren, die opgeleid zijn aan de internationaal meest gereputeerde zeevaartscholen, aan boord van moderne schepen, mikt Euronav op het topsegment van de markt. De vaardigheden van haar rechtstreeks tewerkgestelde officieren op zee en kapiteins en ingenieurs aan wal creëren een concurrentievoordeel op gebied van onderhoud, operationele activiteiten en realisatie van offshoreprojecten.



Als grootste, onafhankelijke genoteerde tankerrederij ter wereld bezit en beheert Euronav een vloot van 53* schepen.

* Inclusief de schepen met rompnummer S909, S910, S911 en S912 die in aanbouw zijn en naar verwachting worden geleverd in de periode tussen maart en augustus 2018.







Verslag van de Raad van Bestuur



VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR: overzicht 2017

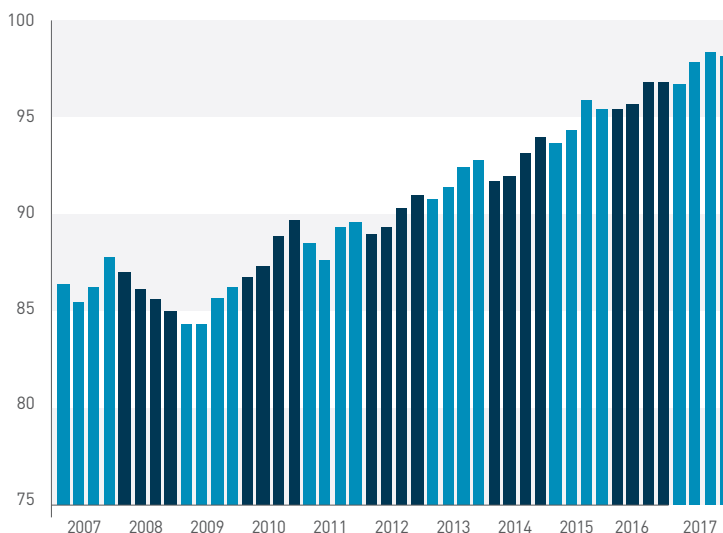
Marktoverzicht

VRAAG NAAR OLIE, PRODUCTIE EN BRANDSTOFKOSTEN

Begin 2017 trachtte de OPEC het overaanbod op de oliemarkten te balanceren door de ruwe olieproductie te beperken. Sindsdien daalt de wereldwijde olievoorraad. Deze daling had een positief effect op de olieprijs. Toch is een blijvende inspanning van OPEC nodig opdat deze trend aanhoudt. De huidige productiebeperking zou van kracht blijven tot het einde van de eerste helft van 2018. OPEC en haar productieconsorten plannen echter een evaluatie van de productiebeperking aan het einde van het eerste kwartaal.

In de loop van 2017 steeg de olieprijs en de prijs per vat voor Brent overschreed de grens van 65 USD, een scherpe stijging in vergelijking met de lage prijs in begin 2016. Toen strandde Brent op 26 USD per vat. De gemiddelde Brent jaarprijs van 2017 bedroeg 54,7 USD (25% hoger dan 2016), het WTI-gemiddelde was 50,9 USD (18% hoger dan 2016) en het OPEC-mandje haalde een gemiddelde van 52,4 USD (29% hoger dan 2016).

Wereldwijde vraag naar olie (in miljoen vaten per dag)



(Bron: IEA)

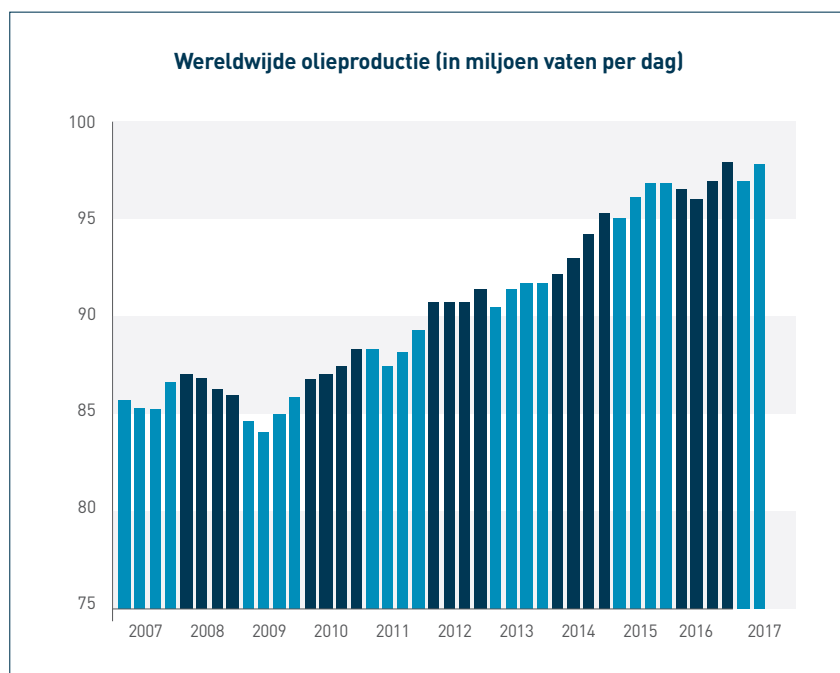
De markt zag het verschil tussen Brent en WTI stijgen tot meer dan 6 USD per vat. De stijgende olieproductie in de Verenigde Staten in 2017 verzwakte de WTI in vergelijking met andere Atlantische ruwe olie geprijsd onder Brent. Historisch gezien kan het derde kwartaal steeds op een hogere vraag rekenen. De beperkte OPEC-productie en een non-VS en non-OPEC-productie waarvan de groei de vraag niet kon volgen, betekende dat de relatieve beschikbaarheid van de Amerikaanse ruwe olie de neerwaartse druk op de WTI verhoogde. Eind augustus kampte de Amerikaanse Golfkust met orkaan Harvey, met een extra impact op de prijs spreiding tot gevolg. Raffinaderijactiviteiten en de olie-export werden beperkt waardoor de olievoorraad in de regio groeide.

Bunkerprijzen volgen doorgaans dezelfde trend als de ruwe olie prijzen en kenden een gelijkaardige stijging in de loop van het jaar. De prijs van bunkers was gemiddeld 324 USD per metrische ton in Fujairah, het gemiddelde in Rotterdam bedroeg 305 USD per metrische ton en in Singapore stond de teller op 331 USD. In vergelijking met vorig jaar betekent dit een stijging van 40% toen de gemiddelden respectievelijk 236 USD, 214 USD en 233 USD per metrische ton bedroegen.

Twee spelers domineerden het olieaanbod in 2017, namelijk de OPEC die haar productie beperkte en de Verenigde Staten waar de productie net uitbreidde. Met als doel 1,2 miljoen vaten per dag te verwijderen, werd voorspeld dat de productiebeperking van de OPEC een grote impact zou hebben. Dat doel werd min of meer met succes behaald.

Terwijl de OPEC trachtte de oliemarkt in balans te brengen door de productie te beperken, steeg de non-OPEC productie. Volgens het Internationale Energieagentschap (IEA) stond de non-OPEC-productie op 58,02 mbpd in 2017, een stijging van 0,63 tegenover 2016. Voor 2018 wordt een verdere stijging van 1,58 mbpd verwacht. Met toenemende productie cijfers van 0,54 mbpd dit jaar alleen al, zorgt de Verenigde Staten voor de grootste invloed op deze cijfers. De export van de Verenigde Staten wordt grotendeels gestuurd door een groeiende schalieolieproductie. Andere partijen die non-OPEC-groei genereren zijn Brazilië, Canada, Kazachstan, Ghana en Congo.

Wat betreft de groei van de vraag naar ruwe olie, rapporteert het IEA dat de wereldwijde vraag in 2017 steeg naar 97,85 mbpd, een groei van 1,53 mbpd of 1,6%. Voor 2018 telt de groeiprognose 99,14 mbpd. De vraag naar olie in de regio Azië/Pacific ging dit jaar 1,0 mbpd omhoog tegenover 2016, een cijfer dat blijft oplopen. De Chinese groei maakt daarvan meer dan de helft uit met 0,59 mbpd. Na een stijging van 7% in 2016 daalt de bijkomende vraag naar olie in Indië tot 2%. Het recente demonetisatieprogramma van het land heeft een impact op de consumptie. De marktvraag naar OECD-olie steeg ook en bedroeg dit jaar 0,39 mbpd meer dan in 2016.



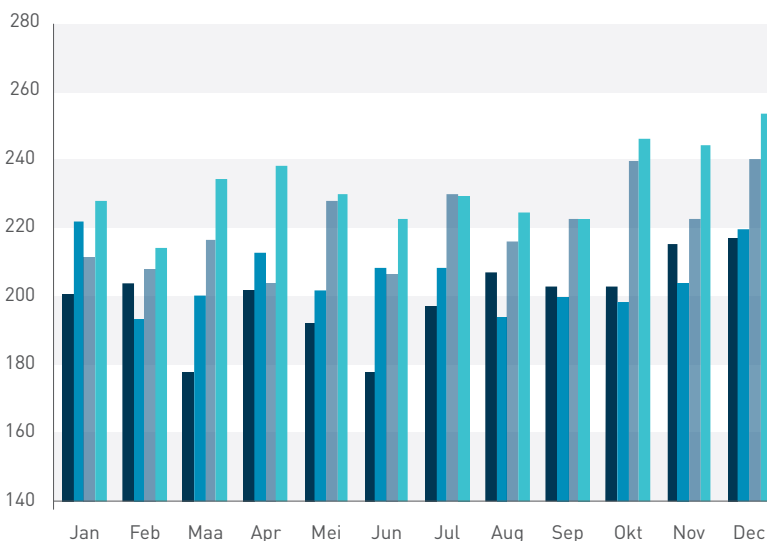
(Bron: IEA)

Aan het begin van 2017 bestond de VLCC-vloot uit 690 schepen en de Suezmax-vloot uit 475 schepen.

■ 2014 ■ 2016
■ 2015 ■ 2017

(Bron: Baltic Exchange)

Evolutie van de wereldwijde VLCC-vrachten (vrachten per maand)



TANKERMARKT

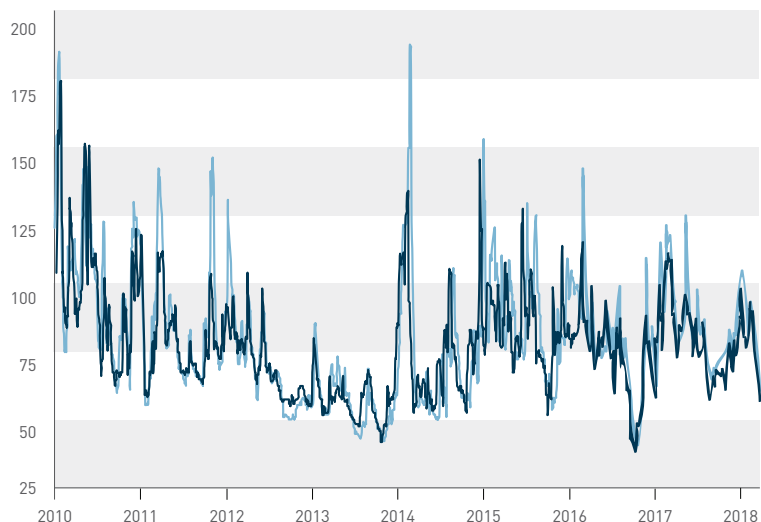
De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven (of TCE) behaald door de VLCC-vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de Tankers International (TI) Pool, bedroegen 28.119 USD per dag voor 2017 (in 2016: 41.863 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 39.629 USD per dag voor 2017 (2016: 42.618 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven behaald door de Suezmax-vloot, rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt, bedroegen circa 17.900 USD per dag voor 2017 (2016: 27.498 USD per dag).

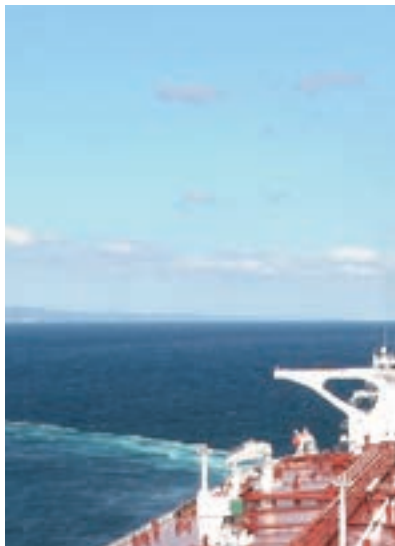
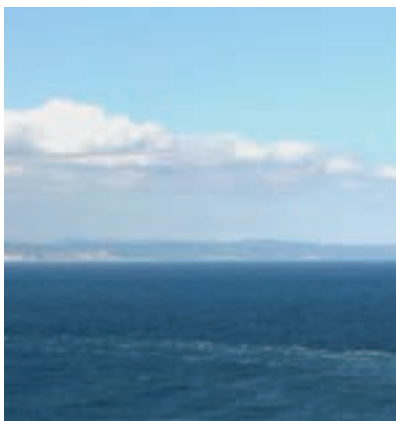
De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 22,131 USD per dag voor 2017 (2016: 26,269 USD per dag).

Evolutie van de tarieven volgens de Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)

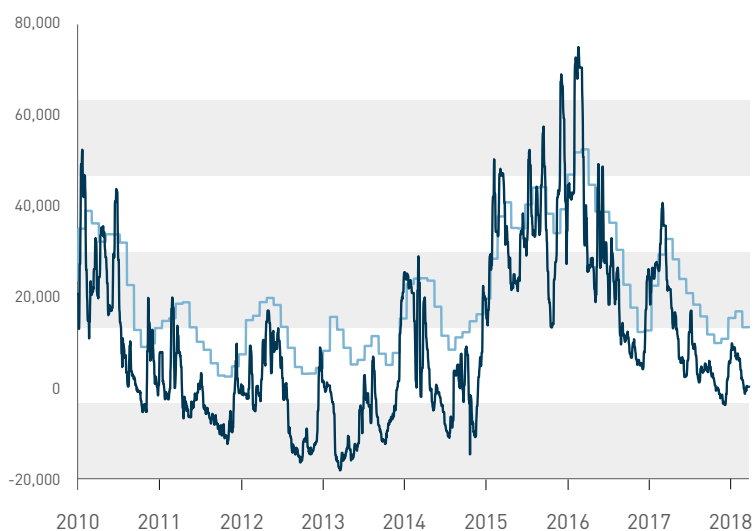


■ TD20 - West-Afrika / Europa
■ TD6 - Zwarte Zee / Middellandse Zee

(Bron: Baltic Exchange)



Inkomsten van de VLCC-wereldvloot (TCE)

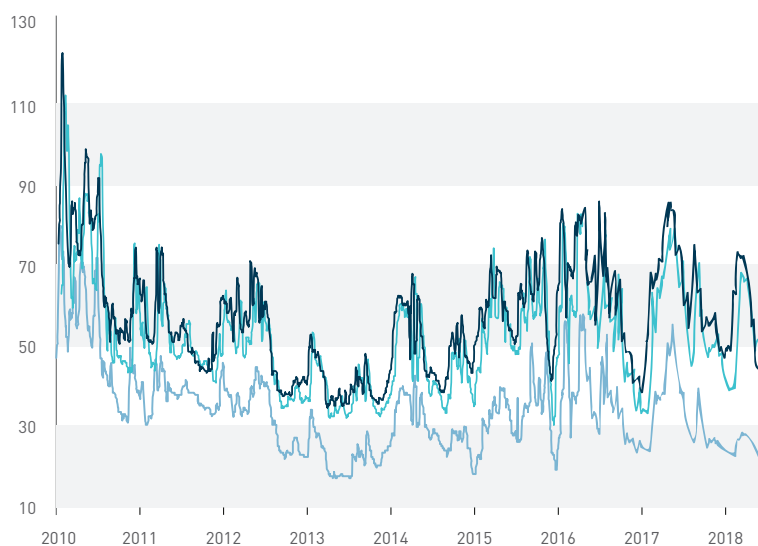


■ Reële inkomsten TI Pool in USD

■ Inkomsten (gemiddelde van TD1 en TD3) VLCC-wereldvloot volgens Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) uitgedrukt in TCE

(Bron: TI VLCC Database)

Evolutie van de tarieven volgens de Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



■ TD1 - Arabische Golf / V.S. Atlantische kust

■ TD3 - Arabische Golf / Japan

■ TD15 - West-Afrika / China

(Bron: Baltic Exchange)

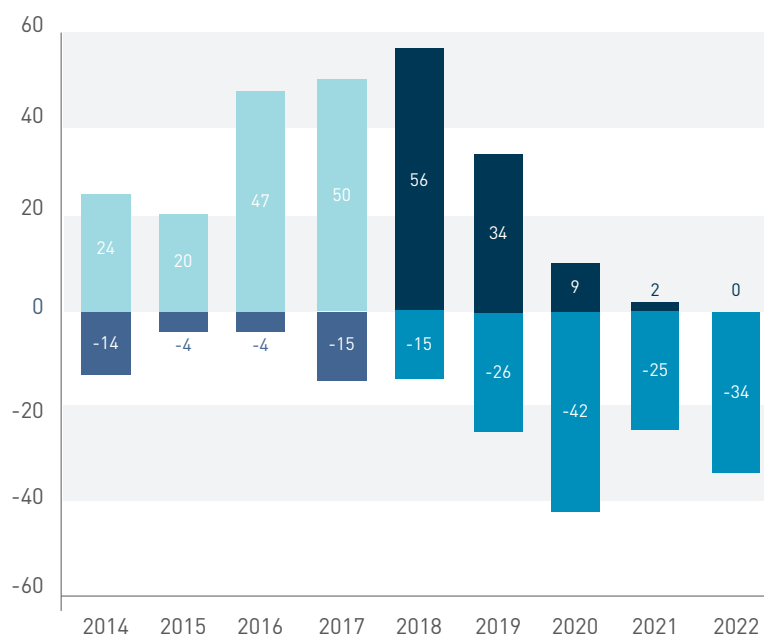


Groei van de vloot

Aan het begin van 2017 bestond de VLCC-vloot uit 690 schepen en de Suezmax-vloot uit 475 schepen. De markt verwachtte doorheen het jaar een grote toestroom aan nieuwbouwschepen waardoor de vloot zou vergroten. Vijftig VLCC's en 57 Suezmax-schepen traden toe tot de handelsvloot – het grootste aantal leveringen in één jaar sinds 2011. Daarnaast verlieten 15 VLCC's en 12 Suezmax-schepen de vloot. Dat resulteerde in een vlootgroei van 5,1% en respectievelijk 8,2%, een gelijkaardig hoge vlootgroei als in 2016.

Het ritme van verschroming en conversieprojecten steeg doorheen 2017. Indien deze tendens zich verderzet, anticiperen we de komende jaren een scenario met een makkelijk beheersbare vlootgroei. Voor 2018 werden al 10 verschromingen bevestigd. Toch schatten we dat er doorheen het jaar van elk segment 15 tot 20 schepen verschromt of geconverteerd zullen worden tot opslageenheden. Deze schatting is gebaseerd op het aantal schepen dat momenteel de leeftijd van 20 jaar bereikt. Nieuwe regelgeving omtrent ballastwatermanagement (2019) en zwaveluitstoot (2020) betekent een extra stimulans voor reders om het oudere tonnage te verschromen, in het bijzonder schepen die een bijzondere of tussentijdse inspectie moeten ondergaan, wat vaak gepaard gaat met een hoge kost.

Evolutie van de globale VLCC-vloot

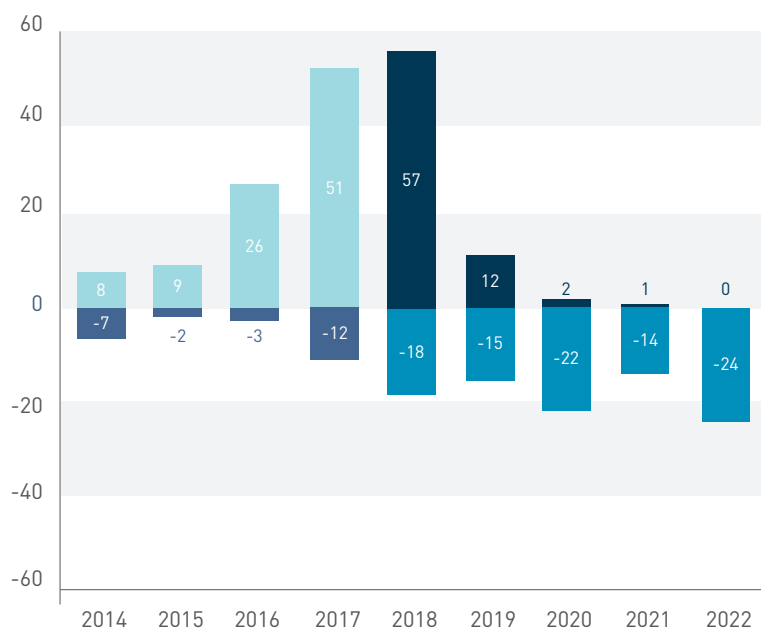


- Toevoegingen
- Voorspelde toevoegingen
- Verschromt / verwijderd
- Voorspelde verschroming / verwijdering

(Bron: Clarksons)



Evolutie van de globale Suezmax-vloot



- Toevoegingen
- Voorspelde toevoegingen
- Verschroot / verwijderd
- Voorspelde verschroting / verwijdering

(Bron: Clarksons)

¹ Markt van de drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen.

(Bron: Energy Maritime Associates Pte Ltd)

FSO- en FPSO-markt¹

Tegen het einde van 2017 waren er 393 drijvende productieplatformen in dienst of wereldwijd beschikbaar, waaronder 173 FPSO's en 104 FSO's. Dit is exclusief 21 productie-eenheden die niet in gebruik zijn maar wel beschikbaar voor hergebruik. Ook is één FPSO buiten gebruik wegens uitgebreide herstellingswerken.

Momenteel zijn er in totaal 49 productieplatformen, zeven FSO's en vier MOPU's werkelijk besteld. Dat zijn er twee minder dan in januari 2017. Het is onwaarschijnlijk dat de nieuwe bestellingen stand zullen houden met de twintig geplande leveringen in 2018. Er wordt dan ook een daling verwacht tot ongeveer 40 schepen tegen het jaareinde.

Momenteel bevinden 240 projecten, die mogelijks een drijvend productie- of opslagplatform vereisen, zich in de aanbestedings-, ontwerp- of planningsfase. Van die projecten zijn er 62 in de aanbestedings- of ontwerpfase en 127 in de planningsfase. Voor de projecten in de planningsfase worden de voornaamste contracten wellicht gepland tussen 2020 en 2022. Momenteel wordt evenwel nog bekeken of de projecten wel rendabel zijn, vooral dan wanneer ze zich in diepe wateren of in extreme omgevingsomstandigheden bevinden. De overige 51 projecten bevinden zich in de beoordelingsfase.

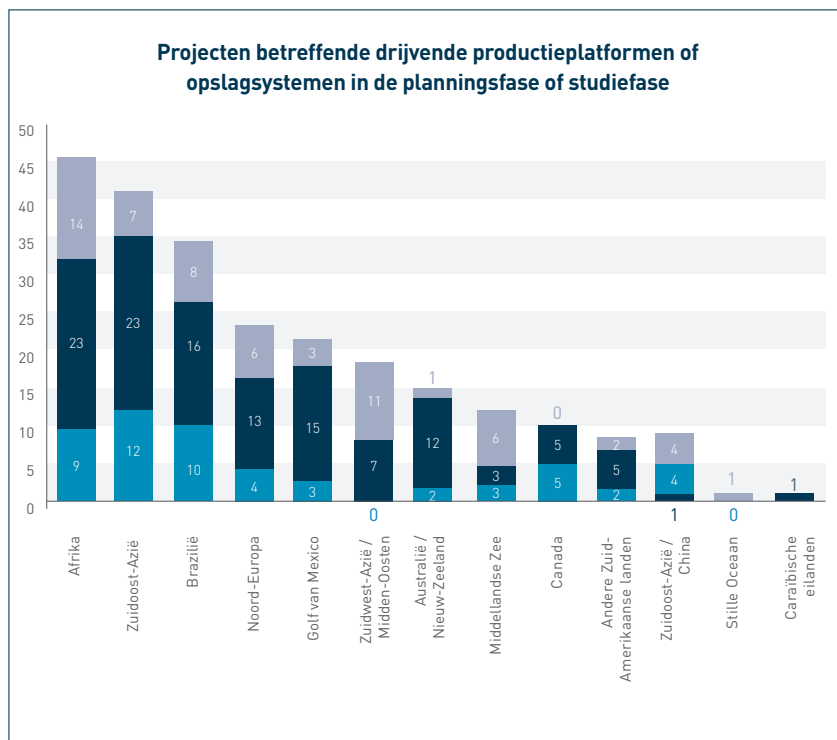
Afrika zou de meest actieve regio voor toekomstige projecten zijn, met een totaal van 46 mogelijke projecten voor drijfplatformen. Zuidoost-Azië is de tweede meest actieve regio met 42 projecten. Brazilië behoudt haar derde plaats met 34 projecten. De overige regio's met minder potentiële projecten zijn: Noord-Europa (23), Golf van Mexico (21), Zuidwest-Azië / het Midden-Oosten (18), Australië (15), de Middellandse Zee (12), Canada (10), Zuid-Amerika en China (9 elk).



- Aanbestedingsfase
- Planningsfase
- Beoordelingsfase

(Bron: Energy Maritime Associates Pte Ltd)

Meer dan 50% van de bedrijven die drijvende platformen produceren en bestaande eenheden converteren tot drijvende platformen bevinden zich in Azië. Keppel, Samsung en Hyundai blijven de meest actieve scheepswerven met elk minstens zes projecten in ontwikkeling.



De Euronav-vloot

Op datum van 19 maart 2018 bestond de vloot uitgebaat door Euronav uit 49 dubbelwandige schepen: één V-Plus-schip, twee FSO-schepen (beide in 50/50 joint venture), 28 VLCC's, waarvan vier onder naaktrompbevrachtingscontracten en 18 Suezmax-schepen.

Bij het opstellen van dit verslag (19 maart 2018) was het tonnageprofiel van Euronav als volgt verdeeld:

VLCC's en V-plus in eigendom	7.838.077.00 dwt
VLCC's via bevrachtingsovereenkomsten	1.229.136.00 dwt
Suezmax-schepen in eigendom	2.813.947.00 dwt
FSO's in eigendom (50%)	442.000.00 dwt
Totaal tonnage in eigendom en onder beheer	12.323.160.00 dwt

De schepen van Euronav hebben een totaal laadvermogen van ongeveer 12,32 miljoen dwt. Op 19 maart 2018 bedroeg de gewogen gemiddelde leeftijd van de actieve Euronav-tankervloot ongeveer 8,1 jaar. Na de levering van de Suezmax-schepen met rompnummer *S909*, *S910*, *S911* en *S912* die momenteel gebouwd worden en naar verwachting geleverd worden in de periode tussen maart en augustus 2018, zal Euronav 53 dubbelwandige schepen (inclusief FSO-schepen) beheren, met een totaal laadvermogen van ongeveer 12,95 miljoen dwt.

De VLCC-vloot van Euronav wordt grotendeels uitgebaat op de spotmarkt binnen de Tankers International Pool (de 'TI Pool'). De TI Pool beheert een van de grootste moderne en uitsluitend dubbelwandige VLCC-vloten ter wereld en bestaat op 19 maart 2018 uit 38 schepen waarvan 24 beheerd door Euronav. Op 19 maart 2018 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de VLCC-vloot van Euronav 7,3 jaar. Daarnaast werkt de pool sinds 6 oktober 2014 via een commerciële joint venture met Frontline Ltd. Deze combinatie is de grootste aanbieder van spot VLCC-tonnage ter wereld en is werkzaam onder de naam VLCC Chartering Ltd.

Een deel van de Suezmax-vloot van Euronav wordt onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. De overige Suezmax-schepen worden rechtstreeks door Euronav op de spotmarkt verhandeld via Suezmax Chartering, de commerciële joint venture met Diamond S Management en LLC Frontline Ltd. Op 19 maart 2018 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de Suezmax-vloot ongeveer tien jaar (inclusief de Suezmax-schepen met rompnummer *S909*, *S910*, *S911* en *S912* die momenteel gebouwd worden en naar verwachting geleverd worden tussen maart en augustus 2018).

Euronav baat haar schepen voornamelijk zelf uit 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 dat zowel voor langetermijnbevrachtingsovereenkomsten als voor individuele reizen op de spotmarkt.

Overzicht van het jaar 2017

HET EERSTE KWARTAAL

In het eerste kwartaal van 2017 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 34,3 miljoen USD, hetzij 0,22 USD per aandeel (eerste kwartaal 2016: 113,5 miljoen USD, hetzij 0,72 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 106,1 miljoen USD (eerste kwartaal 2016: 185 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 40.528 USD per dag (eerste kwartaal 2016: 60.638 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 41.147 USD per dag voor 2017 (eerste kwartaal 2016: 40.847 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 24.000 USD per dag (eerste kwartaal 2016: 38.368 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 23.880 USD per dag (eerste kwartaal 2016: 32.251 USD per dag).

Doorgaans waren in 2017 tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan twaalf maanden schaars in het Suezmax- en VLCC-segment. Bevrachters en traders zijn meer geïnteresseerd in tijdsbevrachtingsovereenkomsten van een kortere periode en vaak indexgerelateerd.

Januari

Euronav

Op 12 en 20 januari 2017 werden twee VLCC's, die werden overgenomen onder bestaande nieuwbouwcontracten, de *Ardeche* (2017 – 298.642 dwt) en de *Aquitaine* (2017 – 298.767 dwt) op de scheepswerf van Hyundai Heavy Industries Samho in Mokpo, Zuid-Korea geleverd.

Op de markt

VLCC

Xin Lian Yang (2014) werd verhuurd aan Socar voor een periode van twaalf maanden voor 30.300 USD per dag.

Plata Glory (1999) en *Plata Sunrise* (1999) werden verhuurd aan Socar tegen een indexgerelateerde koers gebaseerd op een korting van 8% TD3.

In totaal werden drie VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand januari.

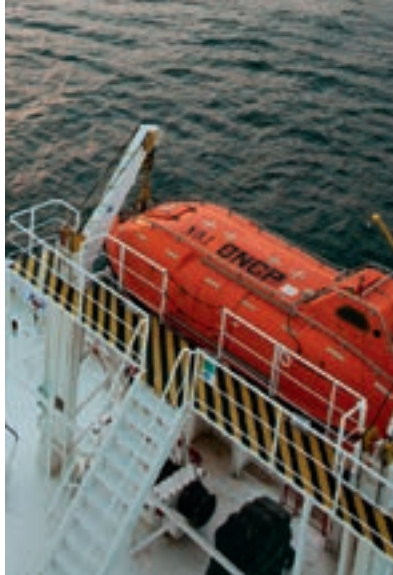
Suezmax

Montreal Spirit (2006) werd voor twaalf maanden verhuurd aan Unipet tegen een koers van 22.000 USD per dag.





¹ alles gelijk aan of boven tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan zes maanden



RS Kaystros (nieuwbouw eind 2017) werd door Repsol gehuurd voor vijf jaar voor een basisprijs van 19.500 USD per dag, inclusief winstdeelname. Deze overeenkomst werd geannuleerd omdat het schip niet tijdig geleverd werd wegens een tekort aan financiering.

In totaal werd één Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomst van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand januari.

Februari

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *DHT Europe* (2007), die voor twaalf maanden door CSSA gehuurd werd aan 31.250 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief en de langste duurtijd werd opgetekend voor *Maran Regulus* (2000), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Shell aan een referentietarief van 19.000 USD per dag, met een plafond van 31.000 USD TD3 per dag.

In totaal werden vier VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand februari.

Suezmax

Monte Stena (2012) werd voor vijf jaar verhuurd aan Cepsa aan een dagtarief dat niet publiek gemaakt werd.

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *La Mer* (1998), die voor zes tot twaalf maanden gehuurd werd door Prime International aan 18.000 USD per dag.

In totaal werden drie Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand februari.

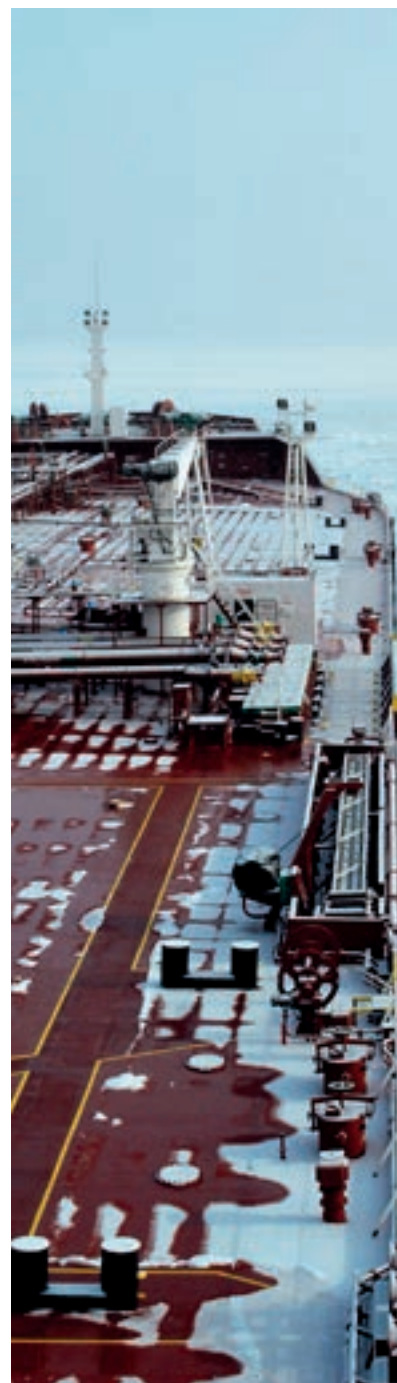
Maart

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor de *Hudson* (2017), gehuurd door Reliance voor 18 maanden aan 30.750 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Hercules I* (2017), gehuurd voor twaalf maanden door Koch aan 19.000 USD per dag met winstdeelname.



In totaal werden vier VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand maart.

Suezmax

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor de *RS Tara* (2016), gehuurd door Mercuria voor twaalf maanden aan 20.500 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Suez Georgel* (2011), gehuurd door Koch voor twaalf maanden aan 18.000 USD.

In totaal werden acht VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand maart.

Het tweede kwartaal

De Vennootschap realiseerde een nettoresultaat van 10,1 miljoen USD, hetzij 0,06 USD per aandeel (eerste halfjaar 2016: 153,7 miljoen USD, hetzij 0,97 USD per aandeel) voor het eerste halfjaar van 2017. De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 151,8 miljoen USD (eerste halfjaar 2016: 298,6 miljoen USD). Voor het tweede kwartaal van 2017 bedroeg de gemiddelde TCE behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, ongeveer 28.351 USD per dag (tweede kwartaal 2016: 47.864 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten bedroegen ongeveer 41.480 USD per dag voor 2017 (tweede kwartaal 2016: 44.382 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld 17.341 USD per dag (tweede kwartaal 2016: 33.119 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 21.651 USD per dag (tweede kwartaal 2016: 26.363 USD per dag).

April

Euronav

Op 20 april 2017 sloot de Vennootschap twee bijkomende langetermijnbevrachtingsovereenkomsten met Valero Energy Inc., elk voor een periode van zeven jaar met aanvang eind 2018 voor Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities (Ice Class 1C type). Daarmee heeft de Vennootschap thans vier langetermijnbevrachtingsovereenkomsten (met een looptijd van zeven jaar) voor Suezmax-schepen in portfolio. Om deze overeenkomsten te kunnen naleven bestelde Euronav extra twee hoogwaardige Ice Class Suezmax-schepen bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea.

Op 25 april 2017 tekende Euronav een Export Credit Agency (ECA) financiering van 110 miljoen USD met commerciële banken en KSure voor de financiering van twee nieuwbouw-VLCC's, de *Aquitaine* (2017 – 298.767 dwt) en de *Ardeche* (2017 – 298.642 dwt) die in januari aan de Vennootschap geleverd werden.

¹ alles gelijk aan of boven tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan zes maanden



Op de markt

Veel contracten van een periode van langer dan zes maanden, werden voor een geïndexeerde basisprijs plus winstdeelname gesloten.

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor de TBN Maran nieuwbouw, gehuurd door Exxon voor tien jaar aan 31.000 USD per dag.

Andere tijdsbevrachtingsovereenkomsten werden aangegaan voor indexgerelateerde prijzen, zoals de *Pacific Glory* (2001) die voor negen maanden door Koch gehuurd werd voor een TD3-gerelateerde prijs.

In totaal werden zes VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand maart.

Suezmax

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor de *London Spirit* (2011), gehuurd door ST Shipping voor twaalf maanden aan 20.500 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Euronike* (2005), gehuurd door Koch voor drie jaar aan 13.000 USD met winstdeelname.

Er werden zeven Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand april.

Mei

Euronav

Op 11 mei 2017 keurde de Algemene Vergadering van Aandeelhouders zowel de jaarrekening voor het boekjaar dat eindigt op 31 december 2016, als de uitkering van een brutodividend van 0,22 USD per aandeel goed.

Op 14 mei 2017 maakte Euronav bekend dat de joint venture met International Seaways een overeenkomst van vijf jaar getekend heeft voor de dienstverlening van de *FSO Africa* (2002 – 442.000 dwt) en de *FSO Asia* (2002 – 442.000 dwt). De nieuwe contracten sluiten onmiddellijk aan op de lopende contracten en werden ondertekend met North Oil Company, de nieuwe uitbater van het Al-Shaheenolieveld. North Oil Company is een joint venture tussen Qatar Petroleum Oil & Gas Limited en Total E&P Golfe Limited.

Op 16 mei 2017 maakte Euronav Luxembourg SA, een volle dochteronderneming van de Vennootschap, bekend dat ze met succes een niet-gewaarborgde obligatielening ter waarde van 150 miljoen USD heeft uitgegeven. De obligatielening had een coupon van 7.50% en loopt ten einde in mei 2022. Dit was Euronav's eerste intrede in schuldkapitaalmarkten.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Gloric* (2006), gehuurd door BP voor twaalf maanden aan 27.000 USD per dag. Dit betrof een verlenging van een bestaande overeenkomst.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Olympic Liberty* (2003), gehuurd door Shell voor twaalf maanden aan 27.500 USD per dag.

In totaal werden drie VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden tijdens de maand mei.

Suezmax

In totaal werden twee Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand mei.

Juni

Euronav

Op 1 juni 2017 kondigde de Vennootschap aan dat het de VLCC *TI Topaz* (2002 – 319.430 dwt) heeft verkocht voor 21 miljoen USD. De Vennootschap realiseerde een minderwaarde van 21 miljoen USD op deze verkoop. De *TI Topaz* vervoegde de vloot van Euronav in het eerste kwartaal van 2005 en leverde een positieve bijdrage aan de bedrijfsresultaten en dan voornamelijk in de sterke jaren zoals 2005, 2006, 2008, 2010, 2015 en 2016.

In juni 2017 startte Euronav met een thesaurieprogramma (Commercial Paper) en plaatste ongeveer 50 miljoen EUR in de markt voor verschillende financieringen met een korte looptijd aan een prijs van 60 basispunten boven Euribor. Dat was geen bijkomende lening maar wel een opportuniteit om de interestlast te verlagen door systematisch de opbrengsten te gebruiken om delen van de wentelkredietovereenkomsten terug te betalen.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Bunga Kasturi Empat* (2007), gehuurd door Tesoro voor twaalf maanden aan 28.250 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Britanis* (2002), gehuurd door UML Switzerland voor twaalf maanden aan 19.500 USD per dag met winstdeelname.

Er werden vier VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand juni.

Suezmax

Er werden geen Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan zes maanden gerapporteerd in de maand juni.

Het derde kwartaal

De Vennootschap had een nettoverlies van (28,1) miljoen USD, hetzij (0,18) USD per aandeel voor het derde kwartaal van 2017 (derde kwartaal 2016: nettowinst 0,1 miljoen USD, hetzij 0,0 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 46,2 miljoen USD (derde kwartaal 2016: 74,6 miljoen USD). De TCE behaald door de VLCC-vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 18.875 USD per dag (derde kwartaal 2016: 27.100 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten, inclusief winstdeelname waar van toepassing, bedroegen ongeveer 39.875 USD per dag (derde kwartaal 2016: 41.480 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld ongeveer 15.670 USD per dag (derde kwartaal 2016: 19.045 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 21.210 USD per dag (derde kwartaal 2016: 21.575 USD per dag).

Juli

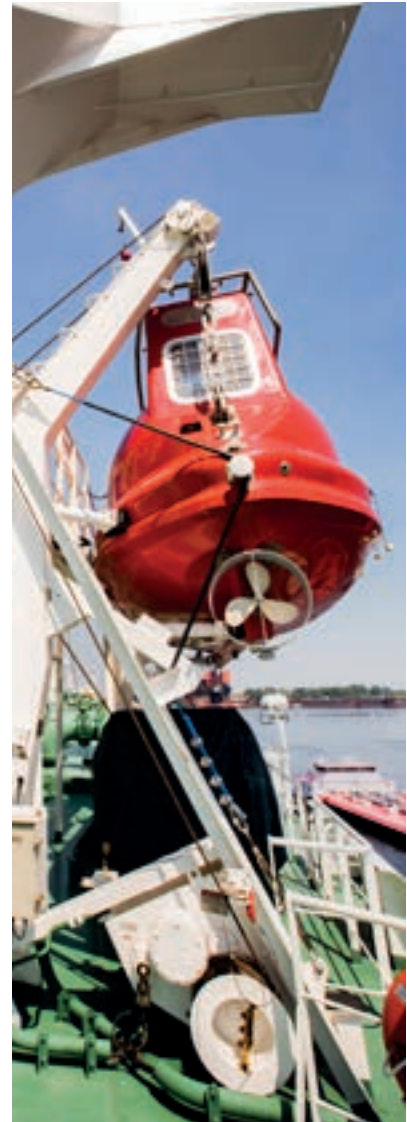
Op de markt

New Comfort (2016) en *New Ceaser* (2016) waren de enige tijdsbevrachtingsovereenkomsten van een lange duurtijd. Beide schepen werden gehuurd door Exxon voor drie jaar aan een dagtarief dat niet publiek gemaakt werd.

Augustus

Euronav

Op 23 augustus 2017 ontving Euronav een transparantiekennisgeving, gedateerd op 22 augustus 2017, waaruit bleek dat M&G Investment Management Limited, ingevolge de verwerving van stemrechtverlenende effecten of stemrechten op 21 augustus 2017, 5,04% van de stemrechten van de Vennootschap bezat en aldus de deelnemingsdrempel van 5% overschreed.





¹ alles gelijk aan of boven tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan zes maanden

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Gem No. 5* (2017), gehuurd door Koch voor twee jaar aan 29.000 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Kalamos* (2000), gehuurd door IOC voor twee jaar aan 23.350 USD.

In totaal werden acht VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten langer dan zes maanden geregistreerd in de maand augustus.

Suezmax

Alle gerapporteerde Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten waren indexgerelateerd. Zo worden de *Nordic Space* (2017) en de *Nordic Star* (2016) gehuurd door Shell voor 18 maanden aan een indexgerelateerde prijs.

In totaal werden zeven VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten langer dan zes maanden geregistreerd in de maand augustus.

September

Euronav

Op 8 september 2017 werd het Global Maritime Forum, waarvan Euronav medeoprichter is, gelanceerd. Het Global Maritime Forum is een wereldwijd platform voor prominente leiders uit de maritieme sector dat positieve veranderingen op lange termijn zowel in de sector als in de samenleving wil teweegbrengen.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Eagle Venice* (2016), gehuurd door Koch voor twee jaar aan 30.000 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Basra* (2010), gehuurd door Al Iraqya voor vijf jaar aan 22.500 USD per dag.

In totaal werden twee VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten langer dan zes maanden geregistreerd in de maand augustus.

Suezmax

Alle Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten langer dan zes maanden werden gesloten aan indexgerelateerde tarieven.

De *DS Symphony* (2001) werd gehuurd door LCMS voor twaalf maanden aan een indexgerelateerd tarief.

De *Nordic Breeze* (2011) werd gehuurd door BP voor twaalf maanden aan een indexgerelateerd tarief.

In totaal werden drie VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten langer dan zes maanden geregistreerd in de maand augustus.

Het vierde kwartaal

Voor het vierde kwartaal van 2017 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 19,2 miljoen USD, hetzij 0,12 USD per aandeel (vierde kwartaal 2016: 50,3 miljoen USD hetzij 0,32 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 95,5 miljoen USD (vierde kwartaal 2016: 130,5 miljoen USD). Voor het volledige jaar 2017 bedraagt het nettoresultaat 1,4 miljoen USD hetzij 0,01 USD per aandeel (2016: 204 miljoen USD, hetzij 1,29 USD per aandeel). De VLCC-schepen van Euronav die via de TI Pool worden uitgebaat, behaalden in het vierde kwartaal een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 25.889 USD per dag (vierde kwartaal 2016: 33.161 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroegen ongeveer 35.399 USD per dag voor het vierde kwartaal van 2017 (vierde kwartaal 2016: 43.833 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 15.891 USD per dag voor het vierde kwartaal (vierde kwartaal 2016: 21.243 USD per dag). De tarieven van de Suezmax-vloot van Euronav, verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, bedroegen voor het vierde kwartaal van 2017 21.417 USD per dag (vierde kwartaal 2016: 24.662 USD per dag), inclusief winstdeelname indien van toepassing.

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven voor het volledige jaar bedragen:

In USD	2017	2016
VLCC-spot	28,119 per dag	41,863 per dag
VLCC onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	39,629 per dag	42,618 per dag
Suezmax-spot	18,085 per dag	27,498 per dag
Suezmax onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	22,131 per dag	26,269 per dag

Oktober

Euronav

Op 23 oktober 2017 werden de niet-achtergestelde niet-gewaarborgde obligaties ten bedrage van 150 miljoen USD uitgegeven door Euronav Luxembourg SA en gegarandeerd door Euronav NV, toegelaten voor notering op de Beurs van Oslo.

Euronav betaalde een interim dividend van 0,06 USD per aandeel over de eerste helft van 2017. Dat was de eerste betaling onder het nieuwe dividendbeleid dat op 10 augustus 2017 aangekondigd werd. Het dividend werd betaald vanaf 5 oktober 2017.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor Fair Trader (2001), gehuurd voor negen maanden door Litasco aan 30.000 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Mercury Hope* (2011) en *Mermaid Hope* (2011), gehuurd voor twee jaar door Koch aan 14.500 USD per dag met winstdeelname.

In totaal werden vijf VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand oktober.

Suezmax

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *SKS Satilla* (2006), gehuurd voor zes maanden met een optionele verlening van zes maanden door Shell aan 13.500 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Decathlon* (2012), gehuurd voor twaalf maanden door CSSA aan 13.000 USD per dag.





¹ Alles gelijk aan of boven tijdsbevrachtingsovereenkomsten van meer dan zes maanden

In totaal werden acht Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand oktober.

November

Euronav

Op 8 november 2017 ontving de Vennootschap een transparantiekennisgeving van Châteauban SA, een holdingmaatschappij die deel uitmaakt van de CLdN-Cobelfret groep wiens hoofdactiviteiten bestaan uit bulktransport, rotrtransport en havenbedrijven. Ingevolge de verwerving van stemrechtverlenende effecten of stemrechten op 7 november 2017, bezat Châteauban SA dan 5,15% van de stemrechten van de Vennootschap en overschreed zij aldus de deelnemingsdrempel van 5%.

Op 10 november 2017 verkocht de Vennootschap de VLCC *Flandre* (2004 – 305.688 dwt) voor 45 miljoen USD aan een globale speler in de offshore sector. De Vennootschap realiseerde een meerwaarde op deze verkoop van 20 miljoen USD. Het schip werd in december 2017 geleverd en wordt door haar nieuwe eigenaar omgebouwd tot een FPSO en verlaat aldus de wereldwijde VLCC-vloot.

Op 16 november 2017 werd de Suezmax *Cap Georges* (1998 – 146.652 dwt) geleverd aan haar nieuwe eigenaars. De *Cap Georges* werd verkocht voor 9 miljoen USD en werd geleverd op 29 november 2017. De Vennootschap realiseerde een meerwaarde op deze verkoop ten bedrage van 9 miljoen USD. De verkoop van de *Cap Georges* kaderde binnen het beleid van de Vennootschap om haar vloot te verjongen en anticipeerde op de levering begin 2018 van het eerste van vier Suezmax-schepen die momenteel in aanbouw zijn op de Hyundai scheepswerf in Zuid-Korea (HHI). Deze vier schepen maken deel uit van een overeenkomst ten belope van zeven jaar met een toonaangevende wereldwijde raffinaderij.

Op 17 november 2017 verkocht de Vennootschap de VLCC *Artois* (2001 – 298.330 dwt) voor 22 miljoen USD. De Vennootschap realiseerde een meerwaarde op deze verkoop ten bedrage van 8 miljoen USD. De *Artois* was het oudste schip in de VLCC-vloot van de Vennootschap. De levering van het schip aan de nieuwe eigenaar vond plaats begin december 2017.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor *Trikwong Venture* (2012), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Koch aan 27.500 USD per dag.

In totaal werden vijf VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand november.

Suezmax

Er werden geen Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand november.

December

Euronav

Op 21 december 2017 kondigden Euronav NV en Gener8 Maritime, Inc. (NYSE: GNRT) aan dat zij een overeenkomst bereikten over de voorwaarden van een fusie door inbreng van alle aandelen van Gener8 in Euronav. Daardoor zou Gener8 een volle dochteronderneming worden van Euronav.

Op de markt

VLCC

De tijdsbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde tarief werd opgetekend voor vier *Kyklades* nieuwbouwschepen (2019), die voor twee jaar gehuurd werden door Koch aan 32.000 USD per dag.

De overeenkomst met het laagst gerapporteerde tarief werd genoteerd voor *Chloe* (2011), die voor zes maanden met een optionele verlenging van zes maanden gehuurd werd door Koch aan 15.500 USD per dag met winstdeelname.

**Op 23 januari 2018
werd Euronav
geselecteerd om
deel uit te maken
van de Bloomberg
Gender-Equality
Index (“GEI”).**

In totaal werden vijf VLCC-tijdsbevrachtingscontracten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand december.

Suezmax

Enkel de tijdsbevrachtingsovereenkomst van de *NS Bora* (2010) werd gerapporteerd. Het schip wordt gehuurd aan CSSA voor twaalf maanden aan 12.500 - 18.000 USD, waarvan 100% voor de eigenaars, daarna indexgerelateerde winstdeelname (TD20).

In totaal werd één Suezmax-tijdsbevrachtingscontract van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand december.

Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2017

Op 23 januari 2018 werd Euronav als enige Belgische beursgenoteerde vennootschap binnen tien sectoren geselecteerd om deel uit te maken van de gloednieuwe 2018 Bloomberg Gender-Equality Index ("GEI"). Deze referentie-index meet gendergelijkheid op basis van interne bedrijfsstatistieken, werknemersbeleid, externe ondersteuning en betrokkenheid en een genderbewust productaanbod. Euronav is de eerste Vennootschap met zetel in België en het enige transport- of scheepvaartbedrijf in de index.

Op 1 februari 2018 ontving de Vennootschap een transparantiekennisgeving van Châteauban SA, een holdingmaatschappij die deel uitmaakt van de CLdN-Cobelfret groep wiens hoofdactiviteiten bestaan uit bulktransport, rotrtransport en havenbedrijven. Ingevolge de verwerving van stemrechtverlenende effecten of stemrechten op 31 januari 2018, bezit Châteauban SA nu 10% van de stemrechten van de Vennootschap.

Vooruitzichten voor 2018

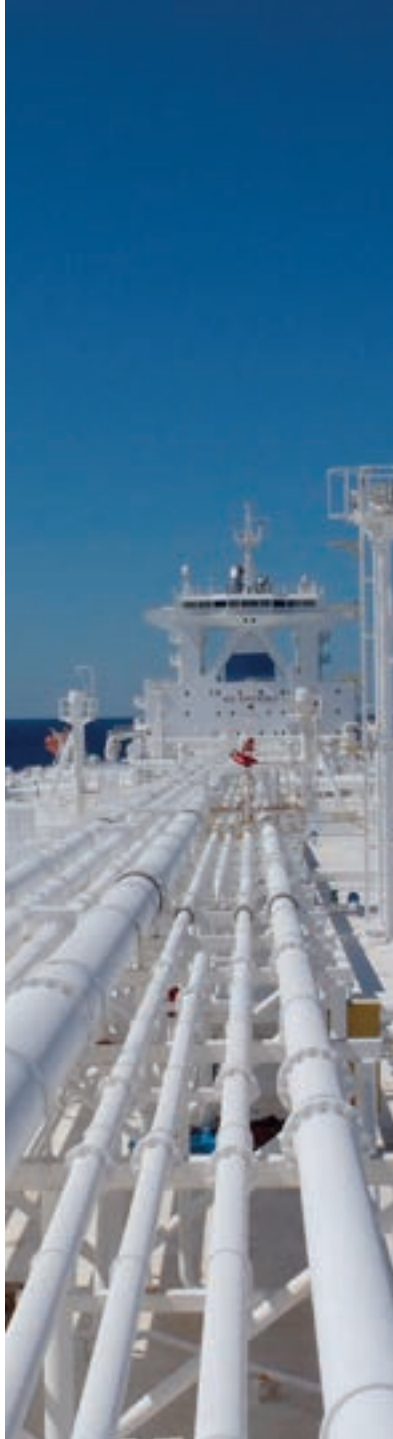
2018 blijft naar verwachting meer uitdagingen brengen voor reders. Zo zien we opnieuw een toestroom van nieuwbouwschepen zowel op de VLCC- als de Suezmax-markt. Wat betreft het verschroten van schepen, wordt een lichte verhoging van de activiteit verwacht. De komende regelgeving zal een invloed hebben op eigenaars die moeten beslissen of ze hun schepen een nieuwe inspectie laten ondergaan dan wel of ze voor verschroting kiezen. De marktgerelateerde vlootgroei is in 2018 voor beide segmenten 5 tot 8%, wat in lijn ligt met het groeiniveau van 2017. Als gevolg verwacht men gelijkaardige vrachttarieven als in het vorige jaar. Gezien er voor het tweede jaar op rij een vrij groot aantal nieuwbouwschepen in de markt zal komen, moet er rekening gehouden worden met een potentieel risico op een daling van de vrachttarieven.

Wereldwijd steeg de olievraag in 2017 met 1,6%, de afgelopen tien jaar ligt het gemiddelde op 1,2%. Voor 2018 anticiperen we een relatief forse verhoging van 1,3%. Voor het merendeel van deze groei wordt er gekeken naar non-OECD-landen, waarbij Azië het voortouw neemt met een extra vraag van 0,94 mbpd. Indië zou terugkeren naar normale groeiniveaus van 6,9% met een toegenomen marktvraag van 4,97 mbpd. China voorspelt een groei van 3,1% tot 12,83 mbpd. Ook in Afrika groeit de olievraag en wordt er in 2018 gerekend op een stijging van 2%.

De commerciële ruwe olievoorraden slonken doorheen 2017 en bereiken bijna het gemiddelde op vijf jaar, OPEC's referentiepunt voor een gebalanceerde oliemarkt. In dat opzicht zien we OPEC haar productiebeperkingen tenietdoen wanneer de huidige overeenkomst vervalt op het einde van het eerste semester. De stijgende olieprijsen in 2017, gesteund door de productiebeperkingen, moedigen momenteel meer export aan uit regio's zoals de Verenigde Staten en andere prijsgevoelige productiegebieden. In 2018 zullen de Verenigde Staten een productiegroei van 1,32 mbpd kennen. Midden 2018 zullen de vrachstroom uit het Midden-Oosten opnieuw normaliseren. In combinatie met een aanhoudende exportstijging in de Verenigde Staten kan dit een groeiend aantal tonmijlen teweegbrengen vanaf het tweede semester.

Het is nog afwachten of het groeiende aantal tonmijlen voldoende zal zijn om de vele nieuwe schepen te absorberen. De markt is reeds voldoende voorzien in haar noden en het hoge aantal schepen biedt de eigenaars weinig stof tot onderhandelen. 2018 kan opnieuw een spannend jaar worden.





Verklaring inzake Corporate Governance

Introductie

REFERENTIECODE

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.

De volledige tekst van het Corporate Governance Charter van de Vennootschap kan worden geraadpleegd op de website van Euronav: www.euronav.com.

NOTERING OP DE NEW YORK STOCK EXCHANGE

Naar aanleiding van de dubbele notering op 23 januari 2015 van de aandelen van de Vennootschap op de New York Stock Exchange, is de New York Stock Exchange Corporate Governance regelgeving voor Foreign Private Issuers ook van toepassing op de Vennootschap. De Vennootschap is eveneens geregistreerd onder de U.S. Securities Exchange Act van 1934, zoals gewijzigd, en rapporteert overeenkomstig deze wetgeving. Als gevolg van deze notering is de Vennootschap onderworpen aan de U.S. Sarbanes-Oxley Act van 2012 en aan bepaalde normen inzake corporate governance van de Amerikaanse effectenwetgeving die van toepassing zijn op bedrijven die het statuut van Foreign Private Issuer genieten en onderworpen zijn aan rapporteringsverplichtingen aan de SEC.

1. KAPITAAL, AANDELEN EN AANDEELHOUDERS

1.1 Kapitaal en aandelen

Op 31 december 2017 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav 173.046.122,14 USD, vertegenwoordigd door 159.208.949 aandelen zonder nominale waarde.

De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd en kunnen verhandeld worden op de New York Stock Exchange en Euronext Brussels, afhankelijk van het deel van het aandelenregister waarin de aandelen geregistreerd zijn. Aandelen kunnen door middel van een herpositioneringsprocedure van het ene naar het andere component overgezet worden.

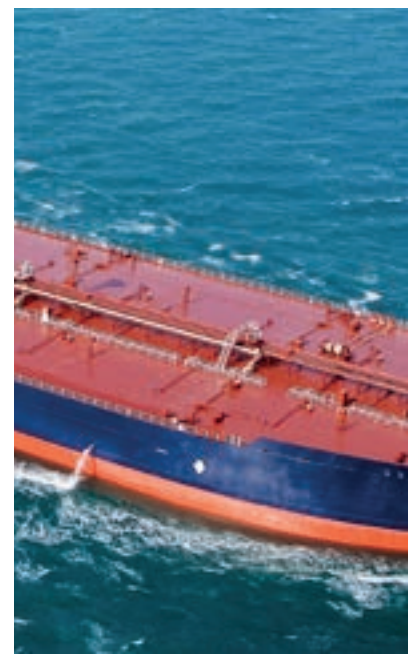
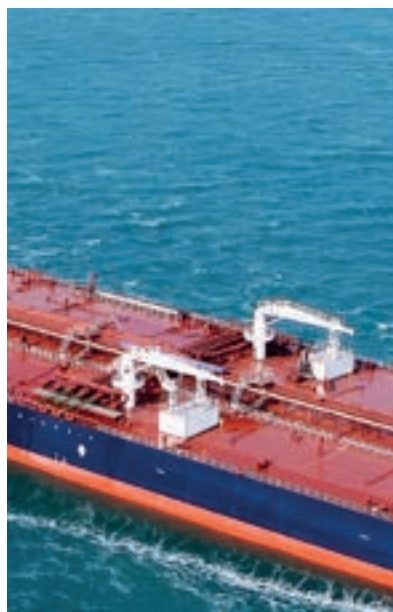
1.2 Senior niet-gewaarborgde obligaties

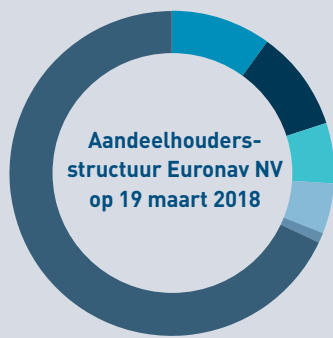
Op 23 oktober 2017 maakte de Vennootschap bekend dat de 150 miljoen USD senior niet-gewaarborgde obligaties, die uitgegeven werden door Euronav Luxembourg S.A. en gegarandeerd door Euronav NV, genoteerd zijn op de Oslo Stock Exchange sinds 23 oktober 2017. De obligaties kregen de volgende ISIN-code toegewezen NO 0010793888.

1.3 Eigen aandelen

Op 31 december 2017 hield Euronav 1.042.415 eigen aandelen.

Met uitzondering van de aandelenoptieplannen voor de leden van het Directiecomité en eventueel leidinggevend personeel (zie hoofdstuk 4.3. *Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het Directiecomité en de werknemers* verderop in deze Verklaring inzake Corporate Governance) zijn er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav-aandelen te verwerven.





10,13%	Saverco NV
10%	Châteauban SA
5,81%	Victrix NV
5,05%	M&G Investment Management Limited
0,65%	Euronav (eigen aandelen)
68,36%	Andere



¹ Met inbegrip van aandelen rechtstreeks of onrechtstreeks aangehouden door of ten gunste van de uiteindelijke begunstigde

² Mevr. Alice Wingfield Digby nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 11 mei 2017.

1.4 Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Op 19 maart 2018, rekening houdend met de verklaringen en informatie die op dat moment beschikbaar zijn voor de Vennootschap, ziet de aandeelhouderstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage
Saverco NV ¹	16.130.028	10,13%
Châteauban SA	15.921.400	10,00%
Victrix NV ¹	9.245.393	5,81%
M&G Investment Management Limited	8.031.680	5,05%
Euronav (eigen aandelen)	1.042.415	0,65%
Andere	108.838.033	68,36%
Totaal	159.208.949	100,00%

2. RAAD VAN BESTUUR EN COMITÉS BINNEN DE RAAD

2.1 Raad van Bestuur

Gedurende 2017 was de samenstelling van de Raad van Bestuur als volgt:

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Carl Steen	Voorzitter – Onafhankelijk Bestuurder	2015	AV 2018
Paddy Rodgers	Bestuurder - CEO	2003	AV 2020
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	2004	AV 2019
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	2011	AV 2018
Alice Wingfield Digby ²	Onafhankelijk Bestuurder	2012	AV 2017
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	2015	AV 2018
Ludovic Saverys	Bestuurder	2015	AV 2018
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk Bestuurder	2016	AV 2020

Carl Steen – Onafhankelijk Bestuurder – Voorzitter

Carl Steen werd gecoöpteerd als Bestuurder en benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur op 3 december 2015. De heer Steen is ook lid van het Audit- en Risicocomité. Hij behaalde in 1975 een masterdiploma in Industriële en Management Ingenieurswetenschappen aan de Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) in Zürich, Zwitserland. Na zijn ervaring als Consultant in een logistiek onderzoeks- en adviesbedrijf, trad hij in 1978 in dienst bij een Noors scheepvaartbedrijf waar de focus op de ontwikkeling van commerciële activiteiten lag. Vijf jaar later, in 1983, trad hij in dienst bij Christiania Bank en verhuisde hij naar Luxemburg. Daar was hij verantwoordelijk voor de Duitse markt en later voor de Corporate afdeling. In 1987 werd de heer Steen Senior Vice President van de Scheepvaartafdeling in Oslo en in 1992 nam hij de Scheepvaart- en Offshoreafdeling

en de Transportafdeling op zich. Toen Christiania Bank fusioneerde met Nordea in 2001 werd hij niet alleen Executive Vice President van de nieuwe organisatie, maar werd hij eveneens verantwoordelijk voor de Internationale Afdeling. De heer Steen bleef tot 2011 aan het hoofd van de Scheepvaart-, Offshore- en Oliediensten en de Internationale Afdeling. Sinds hij Nordea verliet, werd hij niet-uitvoerend Bestuurder bij volgende beursgenoteerde bedrijven in de financiële, scheepvaart- en logistieke sector: Golar LNG en Golar MLP, die beide deel uitmaken van dezelfde groep en waar hij ook zetelt in het Auditcomité, Wilh Wilhelmsen en Belships.

Paddy Rodgers – Bestuurder - CEO

Patrick Rodgers werd Chief Executive Officer van Euronav in 2000 en is sinds 2003 lid van de Raad van Bestuur. Hij startte bij Euronav als lid van het Directiecomité in 1995 en werd benoemd tot Chief Financial Officer in 1998. Sinds 2011 zetelt hij als Bestuurder en Voorzitter in het International Tanker Owners Pollution Federation Fund (ITOPF). De heer Rodgers trad in mei 2017 toe tot het Directiecomité van Intertanko. Van 1990 tot 1995 was hij werkzaam als Bedrijfsjurist en daarna als Shipping Executive bij de CMB Group. Hij verhuisde mee naar Euronav toen het een dochteronderneming werd voor tankerinvesteringen van de CMB Group. In 1981 behaalde hij zijn diploma Rechten aan de University College London en studeerde in 1982 aan de College of Law in Guildford. In 1984 slaagde hij voor de balie-examens waarna hij gekwalificeerd en erkend werd als Advocaat. In datzelfde jaar startte hij zijn carrière bij Bentley, Stokes & Lowless en schakelde over naar Johnson, Stokes & Master in Hongkong waar hij van 1986 tot 1990 werkte.

Daniel R. Bradshaw – Bestuurder

Daniel R. Bradshaw is lid van de Raad van Bestuur sinds 2004, is lid van het Audit- en Risicocomité en is Voorzitter van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Sinds 2014 is de heer Bradshaw een Onafhankelijk Bestuurder van GasLog Partners LP (NYSE: GLOP), een vennootschap gevestigd op de Marshall Islands. Sinds 2010 is hij een Onafhankelijk niet-uitvoerend Bestuurder van IRC Limited, een in Hongkong genoteerde vennootschap, die ijzermijnen uitbaat in het verre oosten van Rusland en een dochteronderneming is van Petropavlovsk PLC, een in Londen genoteerde vennootschap actief in de mijnsector. Daarnaast is de heer Bradshaw sinds 2006 Onafhankelijk niet-uitvoerend Bestuurder van Pacific Basin Shipping Company Limited, een vennootschap genoteerd in Hongkong en actief in bulktransport met Handysize schepen. Sinds 1978 werkt hij bij Johnson Stokes & Master, nu Mayer Brown JSM in Hongkong (van 1983 tot 2003 als Partner en sinds 2003 als Senior Consultant). Van 2003 tot 2008 was hij lid van de Hong Kong Maritime Industry Council. De heer Bradshaw was van 1993 tot 2001 Ondervoorzitter van de Shipowner's Association in Hongkong en tot 2003 lid van de Hong Kong Port and Maritime Board. 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. Hij behaalde een Bachelor of Laws en een Master of Laws aan de Victoria University van Wellington (Nieuw-Zeeland).

William Thomson – Onafhankelijk Bestuurder

William Thomson is lid van de Raad van Bestuur sinds 2011 en is lid van het Remuneratiecomité en van het Audit- en Risicocomité. Hij is sinds 2005 Bestuurder van Latsco dat werd opgericht om de uitbating onder de Britse tonnagelasting van VLGC's (Very Large Gas Carriers), LR-schepen (Long Range) en MR-schepen (Medium Range) te voorzien. Van 1980 tot 2008 was hij Voorzitter van verscheidene maritieme en andere bedrijven zoals Forth Ports Plc, British Ports Federation, Relayfast en de North of England P&I club. Daarvoor was de heer Thomson Bestuurder van Trinity Lighthouse Service, Tibbett and Britten en Caledonian McBrayne. Van 1970 tot 1986 was hij Bestuurder bij Ben Line, waarvoor hij in, onder andere, Japan, Indonesië, Taiwan en Edinburgh werkte. In 1985 richtte hij Edinburgh Tankers op en vijf jaar later Forth and Celtic Tankers. Na een legerdienst van drie jaar begon hij zijn professionele carrière bij Killick Martin Shipbrokers in Londen.

Alice Wingfield Digby – Onafhankelijk Bestuurder – tot 11 mei 2017

Alice Wingfield Digby was lid van de Raad van Bestuur van mei 2012 tot 11 mei 2017. In 1999 werd Mevr. Wingfield Digby Chartering Manager van Pritchard-Gordon



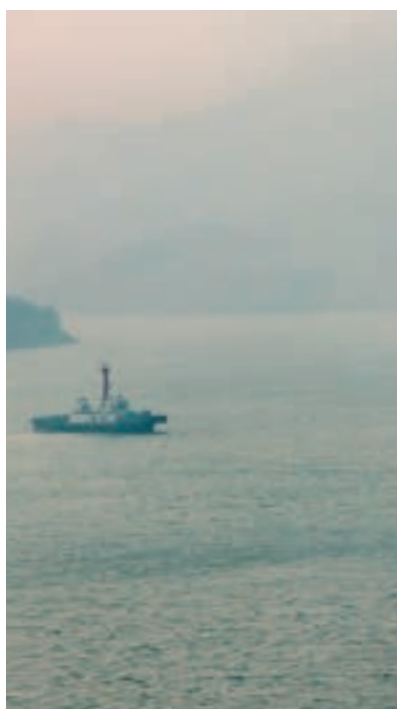
Tankers Ltd. waar ze nog steeds werkt. Sinds 1995 is ze lid van de Raad van Bestuur van Giles W. Pritchard-Gordon & Co., Pritchard-Gordon Tankers Ltd. en Giles W. Pritchard-Gordon (Shipowning) Ltd. Zij is tevens lid van de Baltic Exchange en sinds 2005 lid van de Raad van Bestuur van Giles W. Pritchard-Gordon (Farming) Ltd. en Giles W. Pritchard-Gordon (Australia) Pty Ltd. Daarnaast is Mevr. Wingfield Digby lid van de Baltic Exchange sinds 2002. In de late jaren negentig vervoegde zij het Chartering Departement van Mobil vóór de fusie met Exxon in 1999. Van 1995 tot 1996 werkte ze als stagiaire bij Campbell Maritime Limited, een bedrijf gespecialiseerd in scheepsbeheer in South Shields en later bij British Marine Mutual P&I Club, SBJ Insurance Brokers en J Hadjipateras in Londen nadat ze werkte als scheepsgezel rond de Oostelijke Caraïben aan boord van een tanker. In 1996 werd Mevr. Wingfield Digby onderscheiden met de Shell International Trading and Shipping Award in tankerchartering van het Institute of Chartered Shipbrokers.

Anne-Hélène Monsellato – Onafhankelijk Bestuurder

Anne-Hélène Monsellato is lid van de Raad van Bestuur sinds haar benoeming door de Algemene Vergadering (AV) van mei 2015 en is tevens Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Ze kan worden beschouwd als de financiële expert van het Audit- en Risicocomité voor Corporate Governance doeleinden en artikel 96 alinea 1, 9° van het Wetboek van Vennootschappen. Sinds juni 2017 is Mevr. Monsellato lid van de Raad van Bestuur van Genfit, een biofarmaceutische vennootschap die noteert op Euronext, en is ze Voorzitter van het Auditcomité. Mevr. Monsellato is sinds 2013 een actief lid van de Franse afdeling van de National Association of Directors. Ze is eveneens Ondervoorzitter en Penningmeester van het Mona Bismarck American Center for Art and Culture, een Amerikaanse openbare stichting met hoofdzetel in New York. Van 2005 tot 2013 was Mevr. Monsellato Partner bij Ernst & Young (nu EY) in Parijs. In 1990 startte ze haar carrière bij Ernst & Young en groeide ze van Auditor en vervolgens Senior Auditor door tot Manager en Senior Manager. Tijdens haar carrière bij EY deed ze uitgebreide ervaring op inzake grensoverschrijdende beursnoteringen, voornamelijk met de Verenigde Staten. Ze behaalde in 2008 het 'Certified Public Accountant' certificaat in Frankrijk en studeerde af van EM Lyon in 1990 met een diploma in Business Management.

Ludovic Saverys – Bestuurder

Ludovic Saverys is lid van de Raad van Bestuur sinds 2015 en is lid van het Remuneratiecomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité. De heer Saverys is momenteel Chief Financial Officer van CMB NV en General Manager



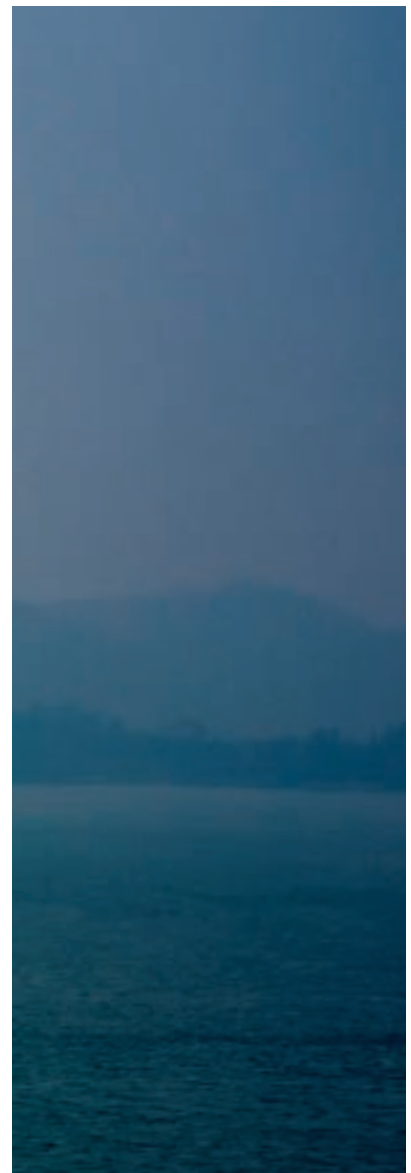
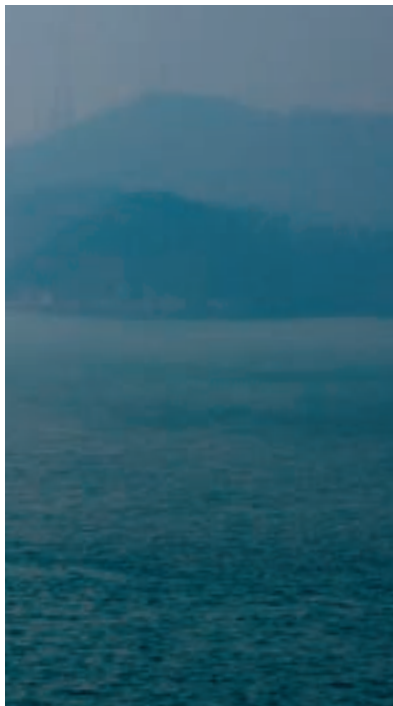
van Saverco NV. Daarnaast is hij CFO en Bestuurder van Hunter Maritime Acquisition Corp., een blanco cheque vennootschap die noteert op NASDAQ. De heer Saverys heeft gewoond en gewerkt in New York, waar hij Chief Financial Officer van MiNeeds Inc. was van 2011 tot 2013 en Chief Executive Officer van SURFACEExchange LLC van 2009 tot 2013. Hij startte zijn carrière als Managing Director van European Petroleum Exchange (EPX) in 2008. Van 2001 tot 2007 volgde hij verschillende opleidingen in Leuven, Barcelona en Londen. Hij behaalde een M.Sc. in International Business and Finance.

Grace Reksten Skaugen – Onafhankelijk Bestuurder

Grace Reksten Skaugen is lid van de Raad van Bestuur als Onafhankelijk Bestuurder sinds de AV van 12 mei 2016 en is Voorzitter van het Remuneratiecomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Daarnaast is Grace Reksten Skaugen lid van de HSBC European Senior Advisory Council (ESAC). In 2009 richtte ze het onafhankelijk adviesbureau Infovidi Board Services Ltd. op. Van 2002 tot 2015 was ze lid van de Raad van Bestuur van Statoil ASA. Ze is momenteel tevens Vice-Voorzitter van Orkla ASA, lid van de Raad van Bestuur van Investor AB en Lundin Petroleum en Voorzitter van NAXS Nordic Access Buyout A/S. In 2006 was ze een van de stichters van het Norwegian Institute of Directors waar ze tot op heden lid van de Raad van Bestuur is. Van 1994 tot 2002 was ze Directeur Corporate Finance bij SEB Enskilda Securities in Oslo. Voordien was ze werkzaam in het vakgebied van risicokapitaal en in de maritieme sector in Oslo en Londen en deed ze onderzoek naar micro-elektronica aan de Columbia University in New York. Ze behaalde een doctoraat in Laserfysica aan het Imperial College of Science and Technology, University of London en een MBA aan de BI Norwegian School of Management (1993).

Samenstelling

De Raad van Bestuur bestaat momenteel uit zeven leden. Eén bestuurder bekleedt een uitvoerende functie, zes zijn niet-uitvoerende Bestuurders van wie vier Onafhankelijke Bestuurders zijn in de zin van artikel 526ter van het Wetboek van Vennootschappen en van Annex 2 van het Corporate Governance Charter en eveneens in de zin van Rule 10A-3 uitgevaardigd door de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE. Bovendien wordt de heer Daniel R. Bradshaw beschouwd als Onafhankelijk Bestuurder in de zin van Rule 10A-3 wetgeving uitgevaardigd krachtens de U.S. Securities Exchange-wet van 1934 en volgens de regels van de NYSE. De statuten voorzien dat leden van de Raad van Bestuur kunnen worden benoemd voor een periode die vier jaar per mandaat 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.





¹ Mevr. Alice Wingfield Digby nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 11 mei 2017.

Functionering van de Raad van Bestuur

In 2017 kwamen de leden van de Raad van Bestuur zeven keer formeel samen, waarvan twee keer via telefoonconferentie. De aanwezigheidsgraad van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Carl Steen	Voorzitter - Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Paddy Rodgers	Bestuurder - CEO	7 van 7
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	6 van 7
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Alice Wingfield Digby ¹	Onafhankelijk Bestuurder	1 van 1
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Ludovic Saverys	Bestuurder	7 van 7
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7

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. 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. Naast de formele bijeenkomsten staan de leden van de Raad van Bestuur zeer regelmatig in contact met elkaar, onder meer via conference call. Aangezien het vaak moeilijk is formeel te vergaderen wanneer bepaalde beslissingen hoogdringend zijn, werd de schriftelijke besluitvorming in 2017 elf keer toegepast.

Activiteitenverslag 2017

Naast de hierboven vermelde gebruikelijke agendapunten, behandelde de Raad van Bestuur in 2017 de volgende onderwerpen:

- de aankoop van de Suezmax *Maria* van Larvotto Shipholding Ltd. in maart 2017;
- de aankoop van de Suezmax *Captain Michael* van Fiorano Shipholding Ltd. in maart 2017;
- de waarborg van de senior niet-gewaarborgde obligaties op 15 mei 2017;
- de commercial paper op 24 mei 2017;
- de verkoop van de VLCC TI *Topaz* aan Dakota International Shipping Ltd. in mei 2017;
- de sale en leaseback-transactie van twee VLCC's *Nectar* en *Nautic*;
- de mogelijke fusie met Gener8 Maritime tijdens een bijzondere vergadering van de Raad van Bestuur;
- de verkoop van de VLCC *Flandre* in november 2017;
- de verkoop van de *Cap Georges* aan Natalia Shipping Ltd. op 21 november 2017;
- de verkoop van de VLCC *Artois* aan Ridgebury Artois Holding LLC in november 2017;
- de goedkeuring van Project Seascope in december 2017;
- het omvlaggen van de VLCC *Sonia* van een Belgische naar een Franse vlag in januari 2018.

Procedure van belangenconflicten

De procedure van belangenconflicten binnen de Raad van Bestuur is uiteengezet in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap (artikel III.7).

In de loop van 2017 heeft zich geen belangenconflict voorgedaan in de Raad van Bestuur. Het beleid betreffende belangconflicten die niet vallen onder de bepalingen van artikel 523 van het Wetboek van Vennootschappen inzake belangenconflicten op het niveau van de Raad van Bestuur moesten niet toegepast worden.

2.2 Comités van de Raad van Bestuur

2.2.1 Audit- en Risicocomité

Samenstelling

In overeenstemming met artikel 526bis §2 van het Wetboek van Vennootschappen en met artikel 5.2./4 van Bijlage C bij de Belgische Corporate Governance Code van 2009, is het Audit- en Risicocomité uitsluitend samengesteld uit niet-uitvoerende Bestuurders en zijn ten minste de meerderheid van de leden Onafhankelijke Bestuurders. Het Audit- en Risicocomité van Euronav telt vier leden waarvan drie Onafhankelijk Bestuurder zijn.

Op 31 december 2017 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Anne-Hélène Monsellato ¹ (Voorzitter)	2018	X
Carl Steen	2018	X
Daniel R. Bradshaw	2019	
William Thomson	2018	X

¹ Onafhankelijk Bestuurder en expert op het gebied van boekhouding en audit, in overeenstemming met artikel 96 alinea 1, 9  van het Wetboek van Vennootschappen.

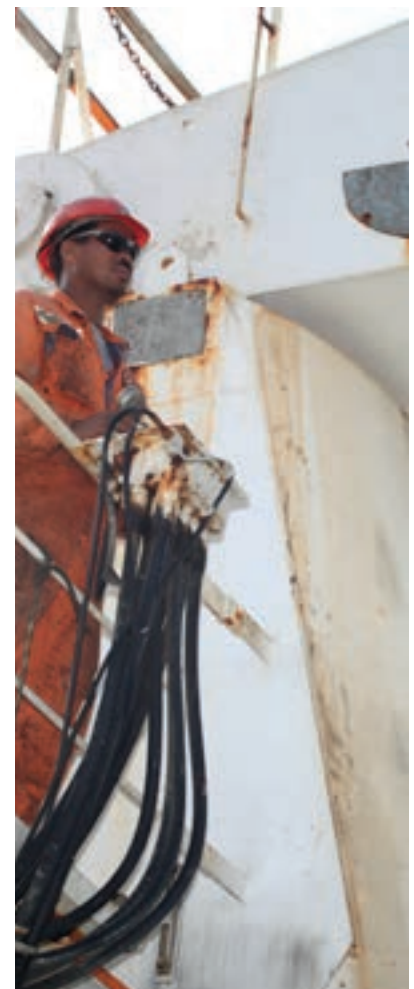
Bevoegdheden

Het Audit- en Risicocomité behandelt een waaier van aspecten in verband met Financiële rapportering, controle en risicobeheer en is verantwoordelijk voor de benoeming en de vergoeding van en het toezicht op de onafhankelijke auditor. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het Audit- en Risicocomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter in Annex 3. Het Audit- en Risicocomité herzielt haar referentiekader regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn om te verzekeren dat de samenstelling, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het Comité voldoen aan de geldende wetten en regels.

Activiteitenverslag 2017

In 2017 kwamen de leden van het Audit- en Risicocomité acht maal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Anne-Hélène Monsellato (Voorzitter)	Onafhankelijk Bestuurder	8 van 8
Carl Steen	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 8
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	8 van 8
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	8 van 8





De belangrijkste onderwerpen die werden behandeld, hadden betrekking op de financiële resultaten, aannames van waardevermindering en afschrijvingen, cash management, externe en interne audits, de functie van interne auditor, oude en nieuwe financiering, boekhoudkundige normen, zaken die betrekking hebben op de U.S. Sarbanes-Oxley Act, het jaarverslag op Formulier 20-F, bepaalde beleidsmaatregelen, de impact van nieuwe IFRS-regels, risicobeheer/risicoregister en opvolging van de eerbiediging van de financiële convenanten onder de kredietovereenkomsten.

2.2.2 Remuneratiecomité

Samenstelling

In overeenstemming met artikel 526quater §2 van het Wetboek van Vennootschappen zijn alle leden niet-uitvoerende Bestuurders waarvan de meerderheid Onafhankelijke Bestuurders zijn. Het Remuneratiecomité bestaat uit drie Bestuurders waarvan twee Onafhankelijk Bestuurder zijn.

Op 31 december 2017 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	2020	X
William Thomson	2018	X
Ludovic Saverys	2018	

Bevoegdheden

Het Remuneratiecomité is belast met verscheidene adviserende taken met betrekking tot het beleid inzake bezoldiging van leden van de Raad van Bestuur, leden van het Directiecomité en werknemers in het algemeen. Annex 4 van het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Remuneratiecomité.

Het Remuneratiecomité doet aanbevelingen aan de Raad van Bestuur in verband met de bezoldiging van de niet-uitvoerende en uitvoerende Bestuurders en van de leden van het Directiecomité, inclusief variabele verloning, incentives, bonussen, etc., overeenkomstig toepasselijke vergelijkingspunten binnen de sector.

Het Remuneratiecomité herzielt haar intern reglement regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn om te verzekeren dat de samenstelling, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het Comité voldoen aan de geldende wetten en regels.

Activiteitenverslag 2017

In 2017 kwamen de leden van het Remuneratiecomité vijf keer samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Ludovic Saverys	Bestuurder	5 van 5

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op het remuneratierapport in het jaarverslag, de organisatie van het HR-departement in de groep, de bezoldiging van Bestuurders en leden van het Directiecomité, de jaarlijkse bonus van de leden van

het Directiecomité en de werknemers en de opmaak van een incentiveplan op lange termijn, alsook de ontwikkeling van een bezoldigingspakket voor de leden van het Directiecomité.

2.2.3 Corporate Governance en Benoemingscomité

Samenstelling

Op 31 december 2017 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden waarvan twee Onafhankelijk Bestuurder zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met artikel 5.3./1 van Bijlage C bij de Belgische Corporate Governance Code van 2009, op grond waarvan de meerderheid van een Benoemingscomité dient te bestaan uit Onafhankelijke niet-uitvoerende Bestuurders. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid van de leden op dit gebied en hun beschikbaarheid, gezien hun lidmaatschap van andere comités.

Op 31 december 2017, was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Daniel R. Bradshaw (Voorzitter)	2019	
Anne-Hélène Monsellato	2018	X
Grace Reksten Skaugen	2020	X

Bevoegdheden

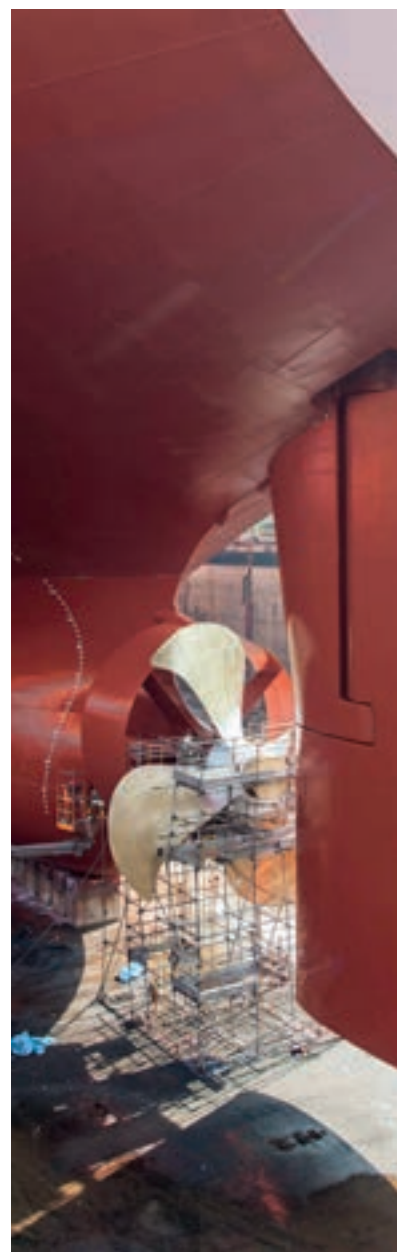
De taak van het Corporate Governance en Benoemingscomité is om de Raad van Bestuur bij te staan en te adviseren in alle zaken met betrekking tot de samenstelling van de Raad van Bestuur en zijn Comités, de samenstelling van het Directiecomité van de Vennootschap, de methoden en de criteria voor de benoeming en aanwerving van Bestuurders en leden van het Directiecomité, de evaluatie van de prestaties van de Raad van Bestuur, van zijn Comités en van het Directiecomité, evenals in alle andere aangelegenheden met betrekking tot corporate governance. Bijlage 5 bij het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Corporate Governance en Benoemingscomité.

Activiteitenverslag 2017

In 2017 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité driemaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Daniel R. Bradshaw (Voorzitter)	Bestuurder	3 van 3
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	3 van 3
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk Bestuurder	3 van 3

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de samenstelling van de Raad van Bestuur en haar Comités waarbij onder meer rekening gehouden werd met genderoverwegingen, de Amerikaanse en de Belgische wet en Corporate Governance vereisten, de evaluatie van de Raad van Bestuur en zijn Comités, zowel planning van opvolging, als de opleiding en de ontwikkeling van leiderschap binnen de Raad van Bestuur.





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 op voorstel van de Voorzitter van de Raad van Bestuur of van de Chief Executive Officer en na beoordeling door het Corporate Governance en Benoemingscomité.

Het Directiecomité is samengesteld als volgt:

Naam	Functie
Paddy Rodgers	Chief Executive Officer
Hugo De Stoop	Chief Financial Officer
Alex Staring	Chief Operating Officer
Egied Verbeeck	General Counsel

Bevoegdheden en activiteitenverslag 2017

Het Directiecomité is belast met de dagelijkse activiteiten van de groep en de implementatie van het beleid en de strategie goedgekeurd door de Raad van Bestuur. De bevoegdheden van het Directiecomité zijn in detail beschreven in artikel V.3 van het Corporate Governance Charter en in Annex 7 bij 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.

Procedure van belangenconflicten

De procedure van belangenconflicten binnen het Directiecomité is uiteengezet in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap (artikel V.4). In de loop van 2017 vereiste geen enkel besluit dat werd genomen door het Directiecomité de toepassing van de procedure voor belangenconflicten.

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.

In 2017 werd een interne zelfevaluatie georganiseerd voor de Raad van Bestuur en haar comités aan de hand van vragenlijsten. De leden werden gevraagd na te denken over de samenstelling, de agendapunten en de werkwijze van de Raad van Bestuur en de specifieke Comités waar ze in zetelen. Dit resulteerde in een consensus van de leden dat de huidige samenstelling van de Raad van Bestuur en haar Comités voldoende toereikend is. Daarnaast moet de focus blijven liggen op de organisatie van de Vennootschap en het behouden van een sterke financiële balans.

4. REMUNERATIEVERSLAG

Het remuneratieverslag beschrijft Euronav's bezoldigingsbeleid en de manier waarop de vergoeding van de leden van het Directiecomité bepaald wordt. Het Remuneratiecomité houdt toezicht op de bezoldiging van het management en op het bezoldigingsbeleid.

4.1 Euronav's bezoldigingsbeleid

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. Alle werknemers zijn onderworpen aan een jaarlijkse evaluatieprocedure en een halfjaarlijkse evaluatieprocedure met hun respectievelijke

afdelingshoofden. Het Directiecomité staat in voor de implementatie daarvan.

De Algemene Aandeelhoudersvergadering bepaalt de bezoldiging van de Bestuurders, zoals voorgesteld door de Raad van Bestuur volgend op de voorstellen van het Remuneratiecomité. Het bezoldigingsbeleid voor de leden van het Directiecomité wordt bepaald door de Raad van Bestuur op basis van aanbevelingen van het Remuneratiecomité. Bij het formuleren van de aanbevelingen, in het bijzonder voor de vergoeding van de leden van het Directiecomité, baseert het Remuneratiecomité zich op salaris benchmarks in de sector.

Het Remuneratiecomité komt minstens tweemaal per jaar samen en heeft de volgende verantwoordelijkheden die verder uiteengezet worden in de taakomschrijving van het Comité:

- aanbevelingen doen aan de Raad van Bestuur in verband met het remuneratiebeleid en de individuele remuneratie van de niet-uitvoerende en uitvoerende Bestuurders, de Comités en leden van het Directiecomité van de Vennootschap;
- aanbevelingen doen aan de Raad van Bestuur in verband met de beleidsprincipes voor de evaluatieprocedure van de leden van het Directiecomité en toezicht houden op de evaluatie van de leden van het Directiecomité;
- objectieven bespreken voor de leden van het Directiecomité die uiteindelijk dienen als benchmarks voor de evaluatie van hun prestaties;
- jaarlijks de bezoldigingen van de leden van het Directiecomité van Euronav en, op niet-individuele basis, van de groep werknemers herzien;
- het remuneratieverslag voorbereiden ter voorstelling aan de Aandeelhoudersvergadering

4.2 Beleid inzake bezoldiging van uitvoerende en niet-uitvoerende Bestuurders

De bezoldiging van de Bestuurders wordt bepaald op basis van vier voorziene 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 goedgekeurd door de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Volgend op de beslissing van de Algemene Vergadering op 11 mei 2017, blijft de jaarlijkse vaste brutovergoeding op 60.000 EUR voor de leden van de Raad van Bestuur en 160.000 EUR voor de Voorzitter. Daarnaast werd tijdens de vergadering beslist dat elke bestuurder, inclusief de voorzitter, een vergoeding van 10.000 EUR ontvangt voor elke vergadering die wordt bijgewoond. Het jaarlijks totaalbedrag mag de 40.000 EUR niet overschrijden. De jaarlijkse, totale vergoeding van Dhr. Daniel R. Bradshaw is vastgelegd op 20.000 EUR. Bovendien ontvangt hij 10.000 EUR voor elke vergadering van de Raad van Bestuur die hij bijwoont.

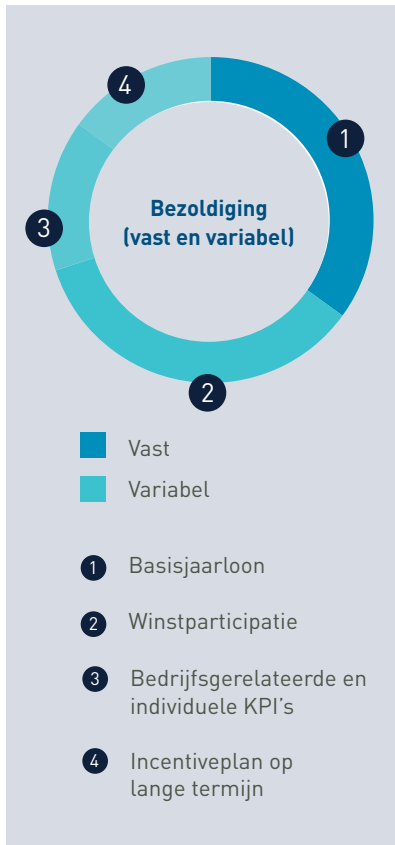
Voor hun mandaat binnen het Audit- en Risicocomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 20.000 EUR, voor de Voorzitter bedraagt deze vergoeding 40.000 EUR. Elk lid van het Audit- en Risicocomité, inclusief de Voorzitter, ontving een bijkomende aanwezigheidsvergoeding van 5.000 EUR per bijgewoonde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

Voor hun mandaat binnen het Remuneratiecomité en het Corporate Governance en Benoemingscomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 5.000 EUR. Voor de Voorzitter bedraagt deze vergoeding 7.500 EUR. Elk lid van de Comités, 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 de niet-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 leningen of voorschotten toegekend aan enige Bestuurder.





Het totale bedrag van de vergoedingen uitbetaald in 2017 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	Aanwezigheidsvergoeding	Audit- en Risicocomité
Carl Steen	160.000,00	40.000,00	20.000,00
Paddy Rodgers	0,00	0,00	0,00
Daniel R. Bradshaw	30.000,00	40.000,00	20.000,00
William Thomson	60.000,00	40.000,00	20.000,00
Alice Wingfield Digby ¹	15.000,00	10.000,00	0,00
Anne-Hélène Monsellato	60.000,00	40.000,00	40.000,00
Ludovic Saverys	60.000,00	40.000,00	0,00
Grace Reksten Skaugen	60.000,00	40.000,00	0,00
TOTAAL	445.000,00	250.000,00	100.000,00

4.3 Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het Directiecomité en de werknemers

Euronav's remuneratiebeleid streeft naar een eerlijk en passend remuneratiepakket om leidinggevend personeel aan te trekken, te behouden en te motiveren. Bovendien moet dat bezoldigingspakket redelijk zijn naar bedrijfseconomische maatstaven en conform hetgeen gangbaar is in de sector.

Het bezoldigingspakket van het personeel en het Directiecomité wordt samengesteld op basis van een vaste en een variabele vergoeding. De vaste en variabele vergoeding wordt bepaald op basis van toepasselijke vergelijkingspunten binnen de sector voor specifieke functies en individuele capaciteiten van de werknemers.

De bezoldiging van de leden van het Directiecomité wordt jaarlijks vastgesteld door het Remuneratiecomité. De variabele vergoeding wordt bepaald op basis van individuele prestaties gedurende het jaar. In het kader van de variabele vergoeding, keurde de Raad van Bestuur ook een 2018 incentiveplan op lange termijn goed (zie paragraaf 4.5 hieronder). De Vennootschap beschikt over geen andere rechten of rechtsmiddelen dan deze voorzien onder het toepasselijke burgerlijk recht of het Vennootschapsrecht om de variabele vergoeding terug te vorderen indien deze toegekend zou zijn op basis van onjuiste Financiële gegevens.

1. Basisjaarloon (vast)

Het vaste deel van het remuneratiepakket is het jaarlijks basisloon. Het bedrag van het basisjaarloon wordt bepaald op basis van de competenties en verantwoordelijkheden die nodig zijn voor de functie. Het Remuneratiecomité verhoogde het basisjaarloon niet meer sinds 2015.

Aanwezigheids- vergoeding Audit - en Risicocomité	Remuneratie- comité	Aanwezigheids- vergoeding Remuneratie- comité	Corporate Governance en Benoemings- comité	Aanwezigheids- vergoeding Corporate Governance en Benoemingscomité	TOTAAL
20.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	240.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20.000,00	0,00	0,00	7.500,00	15.000,00	132.500,00
20.000,00	6.250,00	20.000,00	0,00	0,00	166.250,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00
20.000,00	0,00	0,00	5.000,00	15.000,00	180.000,00
0,00	5.000,00	20.000,00	0,00	0,00	125.000,00
0,00	6.250,00	20.000,00	5.000,00	15.000,00	146.250,00
80.000,00	17.500,00	60.000,00	17.500,00	45.000,00	1.015.000,00

2. Winstparticipatiebonus (variabel)

De winstparticipatiebonus maakt deel uit van de bezoldigingsstructuur en kan variëren afhankelijk van de grootte van het uitkeerbare resultaat gedurende dat jaar. De doelstelling werd voor het uitkeerbare resultaat op 280 miljoen USD bepaald voor 2017. Dat zal jaarlijks herzien worden door de Raad van Bestuur op basis van aanbevelingen door het Remuneratiecomité. Als de doelstelling bereikt wordt, resulteert dat in een winstparticipatiebonus gelijk aan 100% van het basisjaarloon. De winstparticipatiebonus kan variëren als de doelstelling niet behaald of overtroffen wordt:

¹ Mevr. Alice Wingfield Digby nam ontslag uit de Raad van Bestuur met onmiddellijke ingang na de Algemene Vergadering van Aandeelhouders ("AV") van 11 mei 2017.

Uitkeerbaar resultaat in USD	Winstparticipatiebonus (% van basisjaarloon)
0 miljoen	0%
70 miljoen	25%
140 miljoen	50%
280 miljoen	100%
560 miljoen	200%
710 miljoen	250%

Het Remuneratiecomité en de Raad van Bestuur zullen de winstparticipatiebonus steeds evalueren ten opzichte van de individuele prestaties. In 2017 werd geen winstparticipatiebonus uitbetaald. Een individuele KPI-score onder 2/5 ontnemt de mogelijkheid om aanspraak te maken op de winstparticipatiebonus.

3. Individuele en bedrijfsgerelateerde KPI's (prestatiebonus van het management)

De Management Prestatiebonus is gebaseerd op vooraf bepaalde bedrijfsgerelateerde en individuele kernprestatie-indicatoren zoals vastgelegd door de Raad van Bestuur op aanbevelen van het Remuneratiecomité. Het Remuneratiecomité is van mening dat de KPI's moeten voldoen aan het SMART-principe en in lijn moeten zijn met de strategische prioriteiten. Individuele KPI's omvatten:

- (i) standaard KPI's die niet noodzakelijk elk jaar herzien moeten worden aangezien ze niet verbonden zijn met specifieke projecten. Voorbeelden van standaard KPI's zijn een succesvol retentiebeleid, het (in een cyclische markt) zo belangrijke beheer van financieringen, doeltreffend risicobeheer en de prestaties op de spotmarkt in vergelijking met sectorgenoten;
- (ii) projectmatige KPI's die jaarlijks bepaald worden door de Raad van Bestuur volgens de aanbevelingen van het Remuneratiecomité en die in lijn moeten zijn met de strategie die uitgezet wordt door de Raad van Bestuur. Voorbeelden van projectmatige kernprestatie-indicatoren zijn de succesvolle integratie van overgenomen activiteiten en vloten, succesvol ophalen van kapitaal, beursnoteringen en succesvolle implementatie van wetgeving zoals de Sarbanes-Oxley-wetgeving, ontwikkeling of verbetering van procedures binnen de afdeling om steeds efficiënter te werken.

De prestaties die geëvalueerd worden volgens deze individuele KPI's kunnen resulteren in een bonus tussen 0% en 75% van het basisjaarloon.

De prestatiebonus van het management kan echter wel verminderd worden als bepaalde KPI's niet behaald worden door de Vennootschap. Deze bedrijfsgerelateerde KPI's zijn standaard KPI's die niet jaarlijks herzien moeten worden en betrekking hebben op veiligheid, bedrijfswaardering, investor relations en administratie. De KPI's van de Vennootschap hebben een gelijkmatige impact op alle leden van het Directiecomité en hebben als doel de integriteit van de collegiale verantwoordelijkheid van het Directiecomité te verzekeren. Het Remuneratiecomité kende 75% van het basisjaarloon toe als gevolg van de herziening van de individuele KPI's en die van de Vennootschap en dit in een heel uitdagende markt waar het algemene uitkeerbare resultaat lager was dan het drempelbedrag voor de Winstparticipatiebonus.

4. Incentiveplan op lange termijn (variabel)

De leden van het Directiecomité kunnen ook deelnemen aan een incentiveplan op lange termijn in de vorm van een fictief aandeel (Phantom Stock). De definitieve verwerving en de uitbetaling van het incentiveplan op lange termijn is gespreid over een tijdspanne van vier jaar en is met name een retentietool. Het fictieve aandeel dat wordt uitgekeerd wordt automatisch verworven in drie gelijke delen op de tweede, derde en vierde verjaardag van de uitgiftedatum. Door gebruik te maken van een fictief aandeel is het bedrag dat uiteindelijk wordt uitgekeerd opnieuw verbonden met de toekomstige aandeelhouderswaarde. Het Remuneratiecomité is van mening dat gezien de cyclische aard van de maritieme markt een periode van vier jaar voor toekenning redelijk is. De Raad van Bestuur is eveneens van mening dat het incentiveplan op lange termijn de focus van het Directiecomité afstemt op de belangen van de aandeelhouders.

Het incentiveplan op lange termijn wordt toegekend aan de leden van het Directiecomité voor een waarde die gelijk is aan de prestatiebonus van het management. Het aantal fictieve aandelen dat wordt toegekend, wordt berekend volgens het gewogen gemiddelde van de slotkoers van het aandeel drie dagen voor de datum van toekenning. Normaal valt deze datum drie dagen na de publicatie van de voorlopige jaarresultaten. Het overige kaderpersoneel kan uitgenodigd worden



voor het incentiveplan door de Raad van Bestuur volgens de aanbevelingen van het Remuneratiecomité.

Evaluatieproces van de KPI's van de leden van het Directiecomité

Zoals hierboven vermeld worden de KPI's op jaarlijkse basis bepaald door de Raad van Bestuur volgens aanbevelingen van het Remuneratiecomité.

Aan het einde van het jaar worden alle leden van het Directiecomité gevraagd hun eigen prestaties te beoordelen. Deze zelfevaluatie zal beoordeeld worden door en besproken worden met de andere leden van het Directiecomité. De resultaten van deze "zelfevaluatie" worden overgemaakt aan het Remuneratiecomité dat vervolgens de Raad van Bestuur adviseert over de beoordeling van de prestaties.



4.4 Bezoldiging van het Directiecomité

De vergoeding van de Chief Executive Officer

De vergoeding voor 2017 voor de CEO kan worden samengevat als volgt:

In GBP:	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en voordelen	Andere componenten
Paddy Rodgers	393.728	Cash: 295.296 LTIP: 295.296	0	12.658

Ingeval de overeenkomst van de CEO beëindigd zou worden, heeft hij recht op een vergoeding die gelijk is aan de bezoldiging van één jaar.

Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan de CEO.

Bezoldiging van andere leden van het Directiecomité

De vergoeding voor 2017 voor de leden van het Directiecomité (met uitzondering van de CEO) kan worden samengevat als volgt:

In EUR:	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en voordelen	Andere componenten
Drie leden	1.083.097	Cash: 734.250 LTIP: 734.250	35.252	58.102

De huidige samenstelling van het Directiecomité is uiteengezet in punt 2.3. hierboven. Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan enig lid van het Directiecomité. De COO heeft recht op een vergoeding die gelijk is aan de bezoldiging van één jaar wanneer zijn benoeming beëindigd wordt.

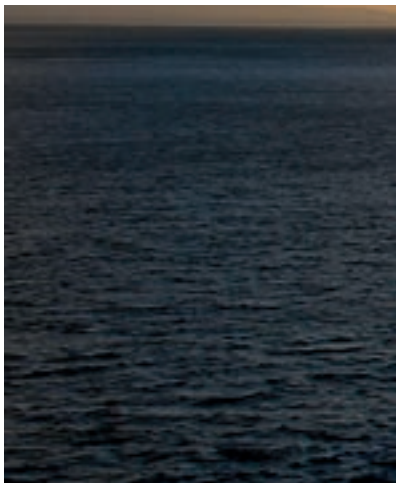
De variabele bezoldiging verschilt tussen de leden van het Directiecomité onderling, hoewel in het algemeen en voor 2017 kan worden gesteld dat de variabele bezoldiging 57,5% van de algemene bezoldiging voor alle leden van het Directiecomité vertegenwoordigt.

Voor wat betreft de variabele bezoldiging van alle leden van het Directiecomité heeft de Vennootschap het recht om de variabele remuneratie terug te vorderen bij foutieve geconsolideerde jaarrekeningen of fraude, zoals voorzien is onder de bepalingen van het burgerlijk en vennootschapsrecht.

4.5 Incentiveplannen op lange termijn (LTIP)

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2014

In het kader van een optieplan kende de Raad van Bestuur op 16 december 2013 opties toe op haar 1.750.000 eigen aandelen aan de leden van het Directiecomité met een uitoefenprijs van EUR 5,7705 als volgt:



LTIP 2014	Toegekend	Definitief verworven	Uitgeoefend
CEO	525.000	525.000	350.000
CFO	525.000	525.000	350.000
COO	350.000	350.000	350.000
General Counsel	350.000	350.000	350.000

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2015

In het kader van een incentiveplan voor het management kende de Raad van Bestuur op 12 februari 2015 65.433 voorwaardelijk toegekende aandeeleenheden (Restricted Stock Units / RSUs) en 236.590 aandelenopties toe. Op 19 maart 2018 is de situatie als volgt:

LTIP 2015	Toegekend	Definitief verworven	Uitgeoefend
CEO	80.518	80.518	-
CFO	58.716	58.716	-
COO	54.614	54.614	-
General Counsel	42.742	42.742	-

De uitoefenprijs van de opties is 10,0475 EUR.

RSU	Aantal RSU's toegekend
CEO	22.268
CFO	16.239
COO	15.105
General Counsel	11.821

De RSU's werden automatisch definitief verworven op de derde verjaardag van de toekenningsdatum (18 februari 2018).

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2016

In het kader van een aandelenplan op basis van fictieve aandelen (Phantom Stock Plan) kende de Raad van Bestuur op 2 februari 2016 54.616 fictieve aandeeleenheden toe. Op 19 maart 2018 is de situatie als volgt:

LTIP 2016	Toegekend	Definitief verworven	Uitgeoefend
CEO	17,116	5.705	-
CFO	20,728	6.909	-
COO	8,009	2.669	-
General Counsel	8,762	2.920	-



De fictieve aandeeleenheden worden elk jaar een derde verworven op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de hen toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenprijs van 10,6134 EUR, zijnde het gewogen gemiddelde van de aandelenprijs van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige jaarresultaten van 2015.

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2017

In het kader van een aandelenplan op basis van fictieve aandelen (Phantom Stock Plan) werden op 9 februari 2017 aan het Directiecomité en de Investor Relations manager 66.448 fictieve aandeeleenheden toegekend, als volgt:

LTIP 2017	Toegekend	Definitief verworven
CEO	17.819	-
CFO	20.229	-
COO	12.557	-
General Counsel	9.808	-
Investor Relations Manager	6.036	-

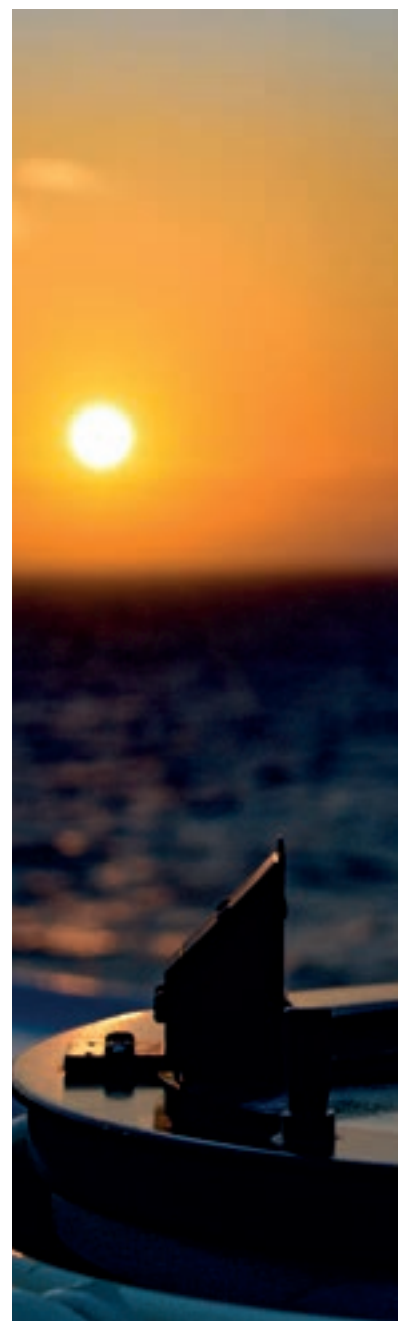
De fictieve aandeeleenheden worden elk jaar een derde verworven op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de hen toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenprijs van 7,2677 EUR, zijnde het gewogen gemiddelde van de aandelenprijs van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige jaarresultaten van 2016.

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2018

In het kader van een aandelenplan op basis van fictieve aandelen (Phantom Stock Plan) werden op 16 februari 2018 aan het Directiecomité en de Investor Relations manager 148.113 fictieve aandeeleenheden toegekend, als volgt:

LTIP 2018	Toegekend	Definitief verworven
CEO	46.652	-
CFO	37.620	-
COO	36.480	-
General Counsel	27.360	-
Investor Relations Manager	6.319	-

De fictieve aandeeleenheden worden elk jaar een derde verworven op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de hen toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenprijs van 7,2368 EUR, zijnde het gewogen gemiddelde van de aandelenprijs van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige jaarresultaten van 2017.



4.6 Bezoldiging van de Commissaris KPMG Bedrijfsrevisoren-Réviseurs d'Entreprises (KPMG)

Vaste vertegenwoordiger: Götwin Jackers

Voor 2017 kan de wereldwijde vergoeding van de commissaris als volgt worden samengevat:

In USD	2017	2016
Auditdiensten met betrekking tot de jaarrekening	870.324	966.732
Auditgerelateerde adviesverlening	7.987	28.559
Fiscale adviesverlening	22.104	17.642
TOTAAL	900.415	1.012.934

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

5. INTERNE CONTROLE EN RISICOBEEHEERSSYSTEMEN

Interne controle kan worden omschreven als een systeem dat uitgewerkt en geïmplementeerd wordt door het management en dat bijdraagt tot het beheersen van de activiteiten van de Vennootschap en tot een doeltreffende werking en efficiënt gebruik van middelen, dat 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.

Deze risico's (zoals meer in detail besproken in het gedeelte 'Risicofactoren' in dit jaarverslag), zijn de volgende:

- strategisch: kapitaalallocatie, strategische partners, risico's met betrekking tot de TI Pool en VLCC Chartering, de joint ventures en de verbonden ondernemingen, risico's met betrekking tot communicatie met belanghebbenden;
- economisch (zoals vertraging in de economische groei, volatiliteit van de vrachttarieven, aanbod van en vraag naar ruwe olie, inflatie of fluctuaties in interestvoeten en deviezenkoersen) en concurrentiële risico's (zoals grotere prijsconcurrentie);
- operationeel: risico's inherent aan de uitbating van zeeschepen, inclusief bunkerbevoorrading en bemanningsbeheer, het converteren van schepen, de uitbating van FSO-schepen, de integratie van overgenomen activiteiten, de adequate bescherming van kritieke data en infrastructuur tegen ongeoorloofd gebruik of diefstal inclusief cybercriminaliteit en het doeltreffend beheer van de internationale activiteiten;
- reglementair kader: indien de Vennootschap de regelgeving, wetgeving of voorschriften inzake gezondheid, veiligheid en milieu (daarbij 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;
- geopolitiek: terroristische aanvallen, piraterij, burgerlijke onlusten en regionale conflicten in een gegeven land.

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

- haar ethische waarden en gedragscode gedocumenteerd in de 'Code of Business Conduct and Ethics' en de 'Dealing Code';
- deze waarden en code eveneens opgenomen in het 'Staff Handbook' voor alle werknemers;



- haar bedrijfsstructuur, organigram en functieomschrijvingen 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, proces voor het afsluiten van de financiële verslaggeving, aanbesteding, de verkoopcyclus, indekkingstransacties, IT-systemen en -infrastructuur, human resources en loonadministratie, thesaurie, belastingen, verzekeringen, ...

Euronav heeft eveneens een 'Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu' (GKVM) beheerssysteem ontwikkeld dat management inzake gezondheid, veiligheid, milieu en kwaliteit integreert tot een systeem dat volledig in overeenstemming is met de ISM Code voor de 'Safe Operation of Ships and Pollution Prevention'.

Om de financiële rapportering te ondersteunen, heeft Euronav een systeem van interne controle over financiële rapportering met inbegrip van de beleidslijnen en procedures omvat teneinde de transacties en verkoop van activa van de Vennootschap correct weer te geven en die redelijke zekerheid bieden dat transacties geregistreerd worden in overeenstemming met de algemeen aanvaarde boekhoudstandaarden alsook redelijke zekerheid dat ongeoorloofde transacties of het ongeoorloofde gebruik of de ongeoorloofde verkoop van activa op tijd opgemerkt worden. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen uitgevoerd door het Interne Auditdepartement en waarvan de resultaten worden gerapporteerd aan corporate finance, dat een geconsolideerd rapport voorlegt aan het Audit- en Risicocomité. Meer details over de exacte rol en de verantwoordelijkheden van het Audit- en Risicocomité inzake de interne controle en de risicobeheerssystemen worden verder toegelicht in de afdeling betreffende de bevoegdheden van het Audit- en Risicocomité.

Daarnaast houdt de Compliance Officer toezicht op de toepassing van het Corporate Governance Charter.

Euronav heeft een Intern Auditdepartement opgericht dat tot doel heeft strategische, financiële, operationele en IT risico's te beoordelen en te analyseren, specifieke taken uit te voeren in overeenstemming met het jaarlijkse interne auditplan en om de bevindingen te rapporteren en te bespreken met het Audit- en Risicocomité. Het toepassingsgebied van de interne audit betreft zowel de bedrijfsactiviteiten op zich als de interne controle over financiële rapportering. Het Interne Auditdepartement wordt bemand door aangewezen personeel maar eveneens door personeel van andere departementen en door externe dienstverleners voor competenties die intern niet beschikbaar zijn. Een deel van het interne auditwerk aangaande interne controle over financiële rapportering wordt uitbesteed aan een dienstverlener met de nodige competenties (EY). Het hoofd van het Interne Auditdepartement rapporteert aan de CFO en aan het Audit- en Risicocomité.

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 Audit- en Risicocomité. Zij worden eveneens uitgenodigd om de jaarlijkse Algemene Vergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.

5.1 Beleid inzake indekking

Euronav kan zich gedeeltelijk indekken tegen de blootstelling aan schommelingen van de interestvoeten op haar leningen en alle leningen aangegaan 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 note 18 van de jaarrekening.

5.2 Risico's

Tonnagebelastingsregime

Kort na haar oprichting diende Euronav een aanvraag in tot toepassing van het Belgische tonnagebelastingsregime. Dat regime werd haar toegekend 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 daarvan, en dat voor een periode van tien jaar, werd de belastbare basis van Euronav, in principe, forfaitair bepaald op basis van de tonnage van de uitgebate schepen. Na deze eerste tienjarige periode werd het tonnagebelastingsregime automatisch verlengd met een nieuwe periode van tien jaar. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren die normaliter in aanmerking genomen worden bij het berekenen van de gangbare belasting, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, meerwaarden en de afschrijving van vorige verliezen van de in België belastbare inkomsten. Sommige van de dochterondernemingen van Euronav zijn echter onderworpen aan de gewone Belgische vennootschapsbelasting waardoor ze genieten van een fiscale investeringsaftrek dankzij de overnames van bepaalde VLCC's. Niettemin heeft Euronav besloten om het Belgische tonnagebelastingsregime aan te vragen voor deze dochterondernemingen. Dat werd begin 2016 voor beide dochterondernemingen toegestaan.

In 2017 en begin 2018 nam de Vennootschap kennis van de correspondentie tussen de Belgische overheid en de Europese Commissie in het kader van het verzoek om verlenging van de Belgische staatssteun aan de maritieme sector. Het wetsontwerp met inbegrip van de door de Commissie gevraagde wetwijzigingen is door de Vennootschap geëvalueerd. Euronav verwacht geen nadelig effect van deze wijzigingen op het bestaande tonnagebelastingsregime.

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 dat 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 productie- en consumptiepeil 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 minimale marktwaarde voor schepen en andere zekerheden. 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.

Daling van vrachttarieven, scheepswaarden en andere verslechtingen van de markt kunnen leiden tot bijzondere waardeverminderingen

De Vennootschap evalueert de boekwaarde van haar schepen om te bepalen of er zich gebeurtenissen hebben voorgedaan die een bijzondere waardevermindering van hun boekwaarde vereisen. De realiseerbare waarde van de schepen wordt beoordeeld op basis van gebeurtenissen en veranderingen in omstandigheden die erop zouden kunnen wijzen dat de boekwaarde van de activa mogelijk niet wordt gerealiseerd. De beoordeling van mogelijke indicatoren voor een bijzondere waardevermindering en de projectie van toekomstige kasstromen met betrekking tot de schepen is complex en vereist dat de Vennootschap verschillende schattingen maakt met betrekking tot, onder andere, scheepswaarden, toekomstige vrachttarieven, inkomsten van schepen, disconteringspercentages en de economische levensduur van schepen. Veel van deze elementen zijn, historisch gezien, onderhevig aan volatiliteit. De Vennootschap evalueert de realiseerbare waarde als de hoogste waarde van de reële waarde verminderd met de verkoopkosten en de bedrijfswaarde. Als de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde van het schip, wordt het schip geacht een bijzondere waardevermindering te hebben ondergaan. De boekwaarden van de Euronav-schepen vertegenwoordigen mogelijk niet hun reële marktwaarde op eender welk moment omdat de nieuwe marktprijzen van tweedehandse schepen de neiging hebben te fluctueren naargelang de veranderingen in vrachttarieven en de prijzen van nieuwbouwschepen. Voor de jaren die eindigden op 31 december 2017 en 2016 evalueerde de Vennootschap de realiseerbare waarde van haar schepen en erkende ze geen bijzondere waardevermindering. De factoren waarmee de Vennootschap rekening hield in haar schatting zijn beschreven in de kritische waarderingsgrondslagen. In het bijzonder, de schatting voor toekomstige tijdsbevrachtingstarieven is gebaseerd op de historische gemiddelde tarieven op de spotmarkt voor zowel de VLCC's als de Suezmax-schepen voor een periode van tien jaar, die naar de mening van de Vennootschap een redelijke basis daarvoor vormt. Aangezien 2008 een uitzonderlijk goed jaar was wat betreft tijdsbevrachtingstarieven behaald door zowel de VLCC- als de Suezmax-vloot, kan het gebruik van een periode van 10 jaar dat het jaar 2008 uitsluit, resulteren in een verlaging van de bedrijfswaarde gebruikt bij het bepalen van de realiseerbare waarde, in vergelijking met de periode van tien jaar van 2008 tot 2017 die gebruikt werd voor de berekening op 31 december 2017. Het jaar 2008 uitsluiten bij de bepaling van de bedrijfswaarde kan resulteren in een bijzondere waardevermindering voor het jaar eindigend op 31 december 2018. Eventuele bijzondere waardeverminderingen als gevolg van verdere dalingen van de vrachttarieven kunnen een negatieve invloed hebben op onze activiteiten, financiële situatie, bedrijfsresultaten of de beurskoers van de gewone aandelen van de Vennootschap.

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 (geo)politieke omstandigheden en gebeurtenissen, 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 ingedekt 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. Dat 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 uitbatingskosten 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 het converteren van schepen in drijvende opslag- en verladingsplatformen 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 de internationale handel. Euronav heeft zich momenteel voldoende verzekerd tegen mogelijke ongevallen, 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

dat Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kunnen impacteren.

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

Hoewel inspanningen gedaan worden om de risico's binnen Euronav te identificeren en te beheren, is dat niet steeds mogelijk of afdwingbaar. In het geval van de TI Pool en VLCC Chartering, joint ventures 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 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, de Golf van Guinee en de Golf van Aden nabij Somalië. De laatste jaren verminderde het aantal incidenten in de Golf van Aden en in de Indische Oceaan aanzienlijk, terwijl er een stijging was van het aantal incidenten in de Zuid-Chinese Zee. De situatie in de Golf van Guinee stabiliseerde dan weer min of meer. Indien deze aanvallen zich voordoen in regio's waar onze schepen ingezet worden en die door verzekeraars worden gekwalificeerd als zones met een 'verhoogd risico', zouden de premies aanzienlijk kunnen verhogen en het verkrijgen van een verzekering bemoeilijken. Bovendien zouden in dergelijke omstandigheden, de kosten voor de bemanning, alsook de eventuele kosten die kunnen worden gemaakt voor het gebruik van veiligheidsagenten, kunnen stijgen. Daarnaast zou de kaping van één van onze schepen ten gevolge van een daad van piraterij, 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 en het hele gebied van de westelijke Indische Oceaan, volgt Euronav, in overleg met de regelgevende overheden, de laatste versie van BMP4 (Best Management Practices), een gids die gezamenlijk werd opgesteld door EUNAVFOR, het NAVO Scheepscentrum en UKMT0 (UK Maritime Trade Operations) alsook door verschillende maritieme sectororganisaties 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 en bezittingen van derden, hetgeen Euronav's activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen negatief kan beïnvloeden.

Euronav is onderworpen aan risico's met betrekking tot de adequate bescherming van kritieke data en infrastructuur tegen ongeoorloofd gebruik of enige andere vorm van cybercriminaliteit

De activiteiten van Euronav zijn onderworpen aan het risico op discontinuïteit als gevolg van ongeoorloofd gebruik, diefstal, sabotage, virussen of enige andere versturende activiteit op de IT-infrastructuur van de Vennootschap, die de vertrouwelijkheid, de integriteit en de beschikbaarheid van data en/of IT-systemen zou kunnen beïnvloeden. Euronav heeft onder meer plannen inzake bedrijfscontinuïteit, een regelmatig getest IT-controlekader, continue toegangscontrole en onafhankelijke penetratietesten geïmplementeerd in de Euronav-kantoren en aan boord van de schepen. De controles van de Vennootschap omvatten ook naleving van de bestaande gerelateerde regelgeving en wetgeving en implementeren volledige naleving van de Algemene verordening gegevensbescherming (EU), zoals goedgekeurd op 14 april 2016.

6. INLICHTINGEN VEREIST IN HET JAARVERSLAG OP GROND VAN ARTIKEL 34 VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 14 NOVEMBER 2007

6.1 Kapitaalstructuur

Bij het opstellen van dit jaarverslag bedroeg het maatschappelijk kapitaal van





Euronav NV 173.046.122,14 USD, vertegenwoordigd door 159.208.949 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd. Euronav houdt momenteel 1.042.415 eigen aandelen aan.

Bij het opstellen van dit jaarverslag stonden er geen converteerbare obligaties of eeuwigdurende preferente effecten uit. Naast de aandelenoptieplannen (zie sectie 4.5 van deze Verklaring inzake Corporate Governance), bestaan er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om aandelen van de Vennootschap 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 de 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 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 kredietovereenkomsten, de naaktrompbevrachtingsovereenkomsten in het kader van sale & leaseback-transacties en de incentiveplannen op lange termijn, 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 Corporate Governance en Benoemingscomité – ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering. Indien een bestuurdersmandaat openvalt 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 maximaal vier jaar. Na het verstrijken van deze termijn is elke Bestuurder herverkiesbaar.

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 13 mei 2015 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 maximumbedrag van 150.000.000 USD.

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 Buitengewone Algemene Vergadering van 24 februari 2014, 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, haar eigen aandelen of winstbewijzen met stemrecht, of, zo deze bestaan, zonder stemrecht, te verkrijgen door aankoop of ruil, rechtstreeks of door een persoon die handelt in eigen naam, maar voor rekening van de Vennootschap, zonder dat daarvoor een besluit van de Algemene Vergadering vereist is, indien deze verkrijging noodzakelijk is om te voorkomen dat de Vennootschap een ernstig en dreigend nadeel zou lijden, daarin begrepen een openbaar overnamebod op de effecten van de Vennootschap (artikel 15 van de statuten). De Raad van Bestuur kan overeenkomstig de bepalingen van het Wetboek van Vennootschappen, zonder voorafgaande toestemming van de Algemene Vergadering, voor een duur van drie jaar te rekenen vanaf de bekendmaking in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad van deze statutaire machtiging verleend volgens besluit van de Algemene Vergadering van 24 februari 2014, verworven aandelen of winstbewijzen van de Vennootschap op de beurs of als gevolg van een aanbod tot verkoop, gericht aan alle aandeelhouders tegen dezelfde voorwaarden, vervreemden ter vermindering van een dreigend ernstig nadeel voor de Vennootschap, daarin begrepen een openbaar overnamebod op de effecten van de Vennootschap (artikel 16 van de statuten).

7. WINSTVERDELING

De Raad van Bestuur kan overeenkomstig de statuten van Euronav en het toepasselijke Belgische recht van tijd tot tijd dividenden aankondigen en uitkeren. De aankondiging en uitkering van eventuele dividenden vereisen steeds de goedkeuring van de Raad van Bestuur (in het geval van interimdividenden) of van de aandeelhouders (in het geval van gewone of tussentijdse dividenden).

Het huidige beleid inzake aandeelhoudersrendement, zoals aangenomen door de Raad van Bestuur luidt als volgt: de Vennootschap heeft de intentie om een minimum nettowinst uit te keren van minstens 0,12 USD in totaal per aandeel per jaar indien (a) de Vennootschap volgens de Raad van Bestuur over een sterke handelsbalans en liquiditeit beschikt gecombineerd met (b) voldoende uitzicht op inkomsten uit vaste contracten. Indien de resultaten per aandeel positief zijn en het bedrag van het gewaarborgde dividend overstijgen, zal dit bijkomend inkomen* toegekend worden aan: bijkomende cash dividenden, inkoop eigen aandelen, versnelde schuldaflissing of de aankoop van schepen waarvan de Raad van Bestuur oordeelt op dat moment dat zulke aankoop bijdraagt aan waardeverhoging voor de aandeelhouders.

In het algemeen is het niet toegelaten dat Euronav dividenden uitkeert indien dat zou resulteren in een wanbetaling onder of een inbreuk op de kredietovereenkomsten van Euronav. Het Belgische recht verbiedt normaal gezien de uitkering van dividenden, tenzij het nettoactief op de datum van afsluiting van het laatste boekjaar daardoor niet onder het bedrag van het gestorte of (indien hoger) opgevraagde maatschappelijk kapitaal valt en voor zover 5% van de nettowinst voor de dividenduitkering wordt toegewezen aan de wettelijke reserves totdat deze 10% van het maatschappelijk



* Verwerking van minderwaarden en meerwaarden

Als deel van haar uitkeerbeleid zal Euronav uitzonderlijke minderwaarden blijven meerekenen bij het toekennen van bijkomende dividenden maar ook uitzonderlijke meerwaarden blijven uitsluiten bij het uitkeren van bijkomende dividenden.

* Verwerking van uitgestelde belastingvorderingen (DTA) en uitgestelde belasting-schulden (DTL)

Als deel van haar uitkeerbeleid zal Euronav niet-geldelijke elementen die de resultaten beïnvloeden zoals DTA en DTL niet meerekenen.



kapitaal bedragen. Dividenduitkeringen mogen niet plaatsvinden als het resultaat daarvan zou zijn dat de waarde van het nettoactief minder bedraagt dan de som van (i) het bedrag van het maatschappelijk kapitaal, (ii) het bedrag van de hiervoor vermelde wettelijke reserves en (iii) andere reserves die volgens de statuten van Euronav of volgens de wet vereist zijn, zoals bijvoorbeeld onbeschikbare reserves indien Euronav eigen aandelen zou aanhouden. Het is mogelijk dat Euronav in de toekomst niet voldoende reserves beschikbaar heeft om dividenden uit te keren en dat dochterondernemingen niet voldoende fondsen of reserves beschikbaar hebben om uitkeringen te betalen aan Euronav. Euronav kan niet garanderen dat er überhaupt dividenden zullen uitgekeerd worden. Bovendien kan het vennootschapsrecht dat van toepassing is op dochterondernemingen onder bepaalde omstandigheden beperkingen opleggen met betrekking tot dividenduitkeringen.

8. GEDRAGSCODE

De Raad van Bestuur keurde op haar vergadering van 7 december 2017 de Euronav Gedragscode opnieuw 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

Gelet op de Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake marktmisbruik ('market abuse regulation') en houdende intrekking van Richtlijn 2003/6/EC van het Europees Parlement en de Raad en de richtlijnen van de Commissie 2003/124/EC, 2003/125/EC en 2004/72/EC (de 'Market Abuse Regulation' of 'MAR'), keurde de Raad van Bestuur op zijn vergadering van 7 december 2017 een geactualiseerde versie van de 'Dealing Code and Policies and Procedures to Detect and Prevent Insider Trading' van de Vennootschap opnieuw goed, ook wel 'Dealing Code' genoemd. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in Euronav aandelen gedurende zogenaamde 'gesloten periodes', die sinds 2006 van toepassing zijn, en ook andere procedures en veiligheidsmaatregelen die de Vennootschap heeft geïmplementeerd in overeenstemming met de Market Abuse Regulation.

De Directeurs, Bestuurders, Managers en personeelsleden van Euronav 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 de Market Abuse Regulation worden te gepasten 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 vijf mannen en twee vrouwen 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 Corporate Governance en Benoemingscomité als gevolg van het in voege treden van de wet inzake de vertegenwoordiging van vrouwen in de Raden van Bestuur van beursgenoteerde vennootschappen.

In januari 2018 werd Euronav geselecteerd als een van 100 bedrijven binnen tien

sectoren om deel uit te maken van de 2018 Bloomberg Gender-Equality Index (GEI). Deze uitgebreide referentie-index werd gelanceerd in de Verenigde Staten en meet gendergelijkheid op basis van interne bedrijfsstatistieken, werknemersbeleid, externe ondersteuning en betrokkenheid en een genderbewust productaanbod. De vermelding in deze index betekent dat Euronav's inspanningen in het creëren van een omgeving die gendergelijkheid steunt, erkend worden en dat de vraag naar diverse en betrokken werkplekken stijgt.

Euronav nam deel aan een enquête opgezet door Bloomberg in samenwerking met externe deskundigen, waaronder Women's World Banking, Catalyst, Working Mother Media, National Women's Law Center en National Partnership for Women & Families. De vennootschappen die dit jaar werden opgenomen, haalden of overtroffen een wereldwijde drempel opgesteld door Bloomberg inzake publicatie van bedrijfsinformatie en het behalen of aannemen van de beste statistieken en beleidslijnen.

Het Directiecomité bestaat uit vier mannen waarvan drie gevestigd zijn in België en één in Groot-Brittannië. Ze behaalden allemaal academische diploma's in verschillende disciplines zoals Rechten, Financiën, Scheepvaart en Wetenschap. Voor ze bij Euronav startten, werkten ze in de financiële, juridische en scheepvaartsector. Ze zijn tussen 44 en 59 jaar waarvan ze gemiddeld 12 jaar hun huidige rol bij Euronav vervullen.

Het Senior Management (Head of Investor Relations, Secretary General, General Manager Nantes office, General Manager Greek Office, HSQE Manager) bestaat uit vier mannen en één vrouw. Één persoon woont in Groot-Brittannië, één in België, één in Frankrijk en twee in Griekenland. Allemaal hebben ze academische diploma's in Economie, Rechten, Geschiedenis of Scheepvaart. Ze begonnen hun carrière in de financiële, juridische of scheepvaartsector en werken gemiddeld vijf jaar in hun huidige rol bij Euronav. Hun leeftijden situeren zich tussen 41 en 61 jaar.

12. RESULTAATVERWERKING EURONAV NV

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt -25.023.826,30 USD, wat met inbegrip van de overdracht van vorig boekjaar ten bedrage van 199.652.152,68 USD een te verdelen winstsaldo geeft van 174.628.326,38 USD.

Aan de Algemene Vergadering van 9 mei 2018 zal door de Raad van Bestuur worden voorgesteld een totaal brutodividend uit te keren aan alle aandeelhouders ten bedrage van 0,12 USD per aandeel. Rekening houdend met het interimdividend van 0,06 USD per aandeel dat werd uitgekeerd vanaf 5 oktober 2017 en onder voorbehoud van de goedkeuring van de aandeelhouders wordt er een finaal dividend van 0,06 USD per aandeel uitgekeerd na de Algemene Aandeelhoudersvergadering. Het dividend zal vanaf 23 mei 2018 betaalbaar zijn. Het aandeel zal ex-dividend noteren vanaf 14 mei 2018 (registratiedatum 15 mei 2018). Het dividend zal aan de houders van Euronav-aandelen die genoteerd en verhandelbaar zijn op Euronext Brussels, worden betaald in EUR tegen de USD/EUR-wisselkoers op de registratiedatum.

Indien dat voorstel wordt goedgekeurd, zal de winstverdeling er als volgt uitzien:

- | | |
|------------------------|--------------------|
| • kapitaal en reserves | USD 0.00 |
| • dividenden | USD 19.105.073,88 |
| • over te dragen | USD 155.523.252,50 |

20 maart 2018

De Raad van Bestuur



De huidige Raad van Bestuur van Euronav is samengesteld uit vijf mannen en twee vrouwen met uiteenlopende doch complementaire kennis en ervaring.





Groepsstructuur

Euronav Ship Management SAS

Euronav Ship Management SAS met hoofdkantoor in Nantes in het zuiden van Bretagne en met een bijkantoor in Antwerpen is naast het traditionele scheepsbeheer verantwoordelijk voor de offshoreprojecten van Euronav en het beheer van de schepen aangewend voor de offshore-industrie. Daaronder vallen de aanbestedingsprojecten, de conversiewerken alsook het beheer van deze schepen met inbegrip van bemanningsbeheer, technisch beheer, aankoopbeheer, boekhouding en kwaliteit. De kantoren in Nantes en in Antwerpen staan tevens in voor het bemanningsbeheer van de Euronav-schepen.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. werd opgericht in november 2005 in Piraeus, Griekenland als bijkantoor. Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. staat in voor het beheer van de olietankers van Euronav en het toezicht op de aanbouw van de nieuwbouwschepen. Het scheepsbeheer omvat bemanningsbeheer, technisch beheer, aankoopbeheer, boekhouding, het verzekeren van gezondheid, veiligheid, milieubescherming en kwaliteit, alsook juridisch advies en IT-ondersteuning van de vloot.

Euronav (UK) Agencies Ltd.

Euronav (UK) Agencies Ltd, gevestigd in het hart van Londen, is een handelsagentschap van de Euronav-groep. Dankzij haar aanwezigheid in Londen kan Euronav nauw samenwerken met de belangrijkste in Londen gevestigde klanten en internationale makelaars.

Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Hong Kong Ltd. is de holdingmaatschappij van zes 100%-dochterondernemingen (waarvan er twee momenteel worden ontbonden) en drie 50% joint ventures (waarvan er één momenteel wordt ontbonden). De 100% dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd. vallen, zijn: Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. (zie korte samenvatting hierboven), Euronav Singapore Pte. Ltd, Euronav Luxembourg SA, en Euro-Ocean Ship Management Ltd, een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de *FSO Asia* en de *FSO Africa*. Euronav Hong Kong Ltd. is ook voor 100% aandeelhouder van Fiorano Shipholding Ltd. en Larvotto Shipholding Ltd. Beide zijn voormalige joint ventures die gezien het einde van de joint venture overeenkomst elk hun Suezmax-schip verkochten aan Euronav NV. Fiorano Shipholding Ltd. en Larvotto Shipholding Ltd. worden binnenkort ontbonden.

TI Asia Ltd. en TI Africa Ltd, 50%-joint ventures met International Seaways, Inc. (de rechtsopvolger van OSG), zijn de eigenaars van respectievelijk de *FSO Asia* en *FSO Africa*, die momenteel beide zijn ingezet op het Al Shaheenolieveld voor de kust van Qatar. De 50% joint venture, Kingswood Co. Ltd, is samen met een bedrijf dat eigenaar is van the Oak Maritime groep volledig eigenaar van Seven Seas Shipping Ltd, dat na het einde van de joint venture haar VLCC verkocht aan Euronav NV. Zowel Kingswood Co. Ltd. en Seven Seas Shipping Ltd. worden binnenkort ontbonden.

Euronav Shipping NV and Euronav Tankers NV

Als gevolg van de overname van vijftien VLCC's in januari 2014, werden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV opgericht als dochterondernemingen van Euronav NV, respectievelijk in januari en februari 2014. Elk van deze vennootschappen heeft het Belgische tonnagebelastingsregime aangevraagd. Dat werd voor beide dochterondernemingen toegestaan op 1 januari 2016.

Euronav MI Inc.

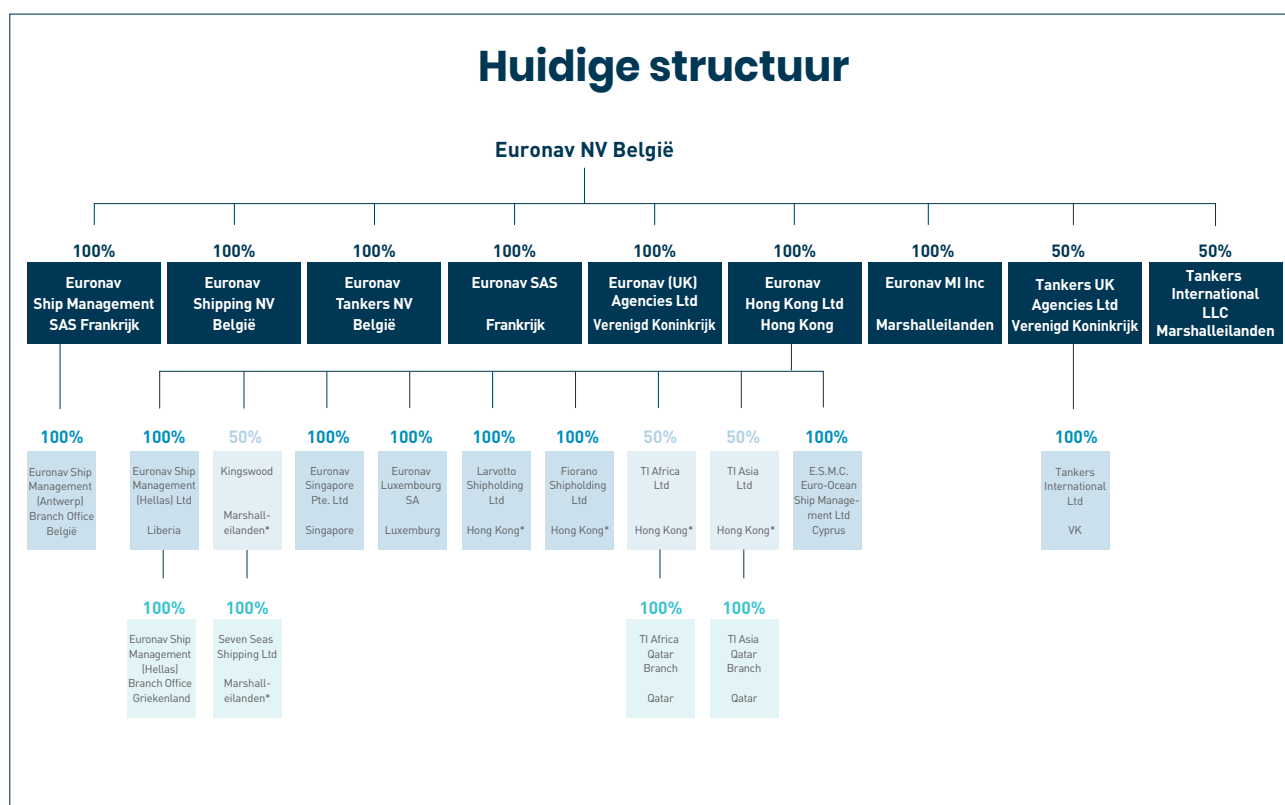
In het vierde kwartaal van 2017 richtte Euronav NV een nieuwe dochteronderneming op, Euronav MI Inc., een vennootschap opgericht onder en bestaand naar het recht van de Marshall-eilanden en dit met het oog op de toekomstige fusie (de 'Fusie') met Gener8 Maritime Inc. ('Gener8'). Overeenkomstig de fusieovereenkomst tussen Euronav and Gener8 van 20 december 2017, zal Euronav MI Inc. fuseren met en opgaan in Gener8. De exacte procedure van de Fusie en de daarmee gerelateerde transacties, worden in detail beschreven in het informatiememorandum voor de notering van de nieuwe uitgegeven aandelen volgend op de Fusie, dat ter beschikking zal gesteld worden in de investeerderssectie van de Euronav-website.

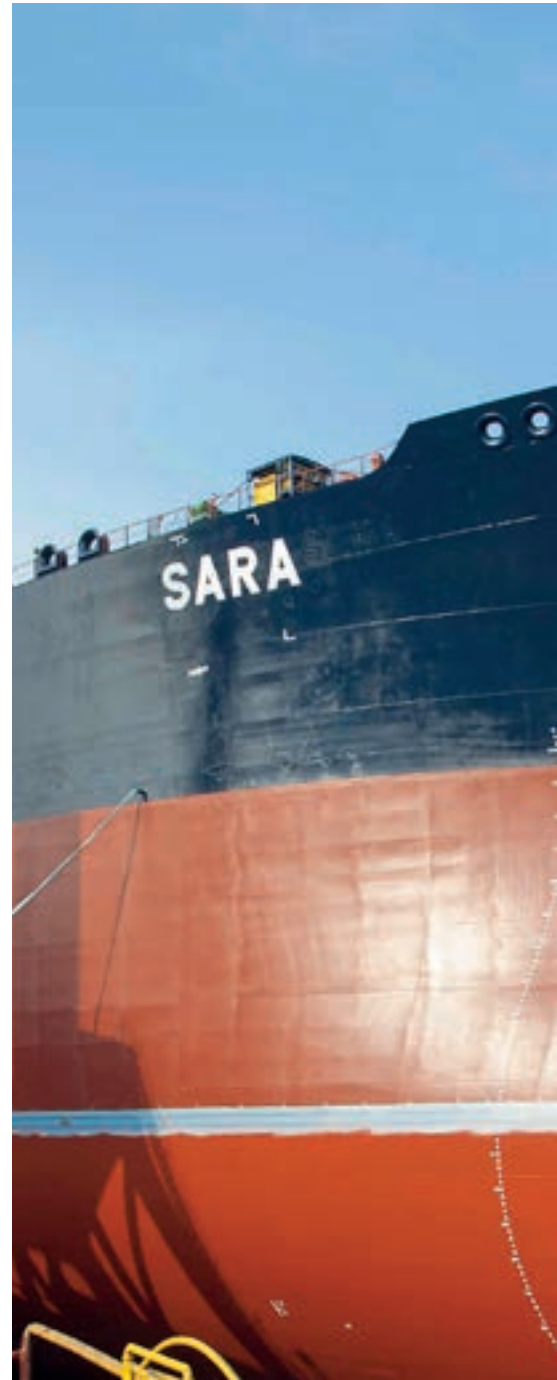
Tankers UK Agencies Ltd. (TI Pool)

In 2017 werd de bedrijfsstructuur van de Tankers International pool ('TI Pool') hervormd. In de nieuwe structuur werden de aandelen van Tankers UK Agencies Ltd. ('TUKA'), op dat moment volledig in bezit van Tankers International LLC ('TI LLC'), een vennootschap naar het recht van de Marshall-eilanden, verdeeld onder de twee oprichters van de TI Pool (namelijk Euronav NV en International Seaways INC) om een 50-50 joint venture te vormen.

Bijkomend werd een nieuwe vennootschap, Tankers International Ltd. ('TIL'), opgericht onder Brits recht en deze is nu volledig eigendom van TUKA. TIL werd de bevrachter van alle schepen in de TI Pool omdat nu alle schepen verhuurd worden aan TIL aan een bevrachtingstarief dat bestaat uit het gemiddeld tarief verwezenlijkt door de TI pool vermenigvuldigd met het aantal poolpunten toegewezen aan elk schip.

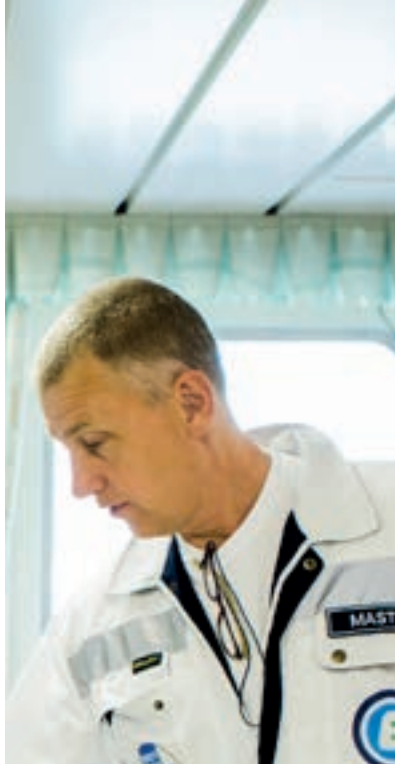
Deze nieuwe structuur liet de TI Pool toe een kredietlijn op te zetten om de werkingskapitaalvereisten te verlagen voor deelnemers aan de TI Pool, wat potentieel extra deelnemers kan aantrekken.







Activiteiten- verslag



Producten en diensten

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. Op 19 maart 2018 hadden de schepen van de kernvloot van Euronav een gewogen gemiddelde leeftijd van 8,1 jaar. Euronav baat haar vloot uit zowel op de spotmarkt als onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. De meeste VLCC's in eigendom van Euronav worden binnen de Tankers International (TI) Pool verhandeld. De Suezmax-vloot van Euronav wordt deels onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd en deels rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt als deel van Suezmax Chartering.

VLCC-vloot

DE TANKERS INTERNATIONAL (TI) POOL

De VLCC-vloot in eigendom van Euronav vaart onder Belgische, Griekse, Franse, Marshallleilanden of Panamese vlag. Euronav is een van de medeoprichters 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 een van de grootste moderne vloeten ter wereld en beschikte op 19 maart 2018 over 38 dubbelwandige VLCC's. Via deelname aan een pool genieten zowel Euronav als haar klanten van de schaalvoordelen inherent aan een dergelijke structuur. Verder slaagt de TI 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 gebruik te maken van gecombineerde reizen, bevrachtingsovereenkomsten en

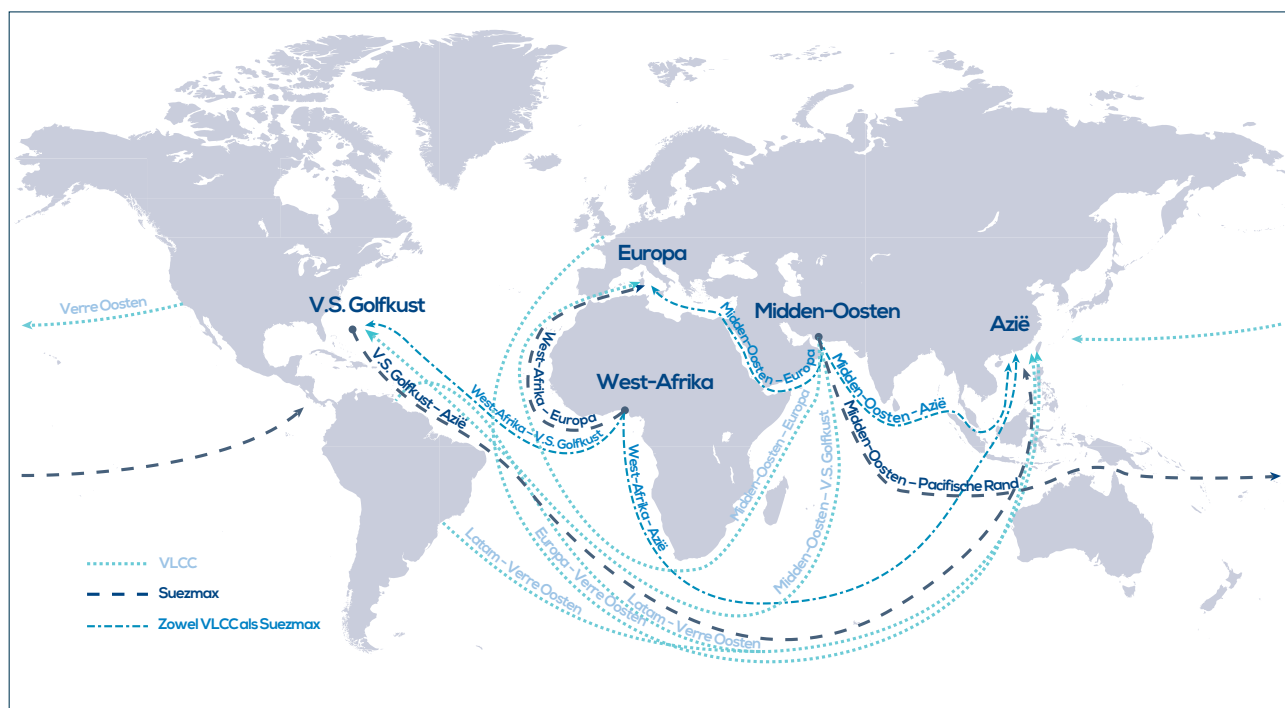
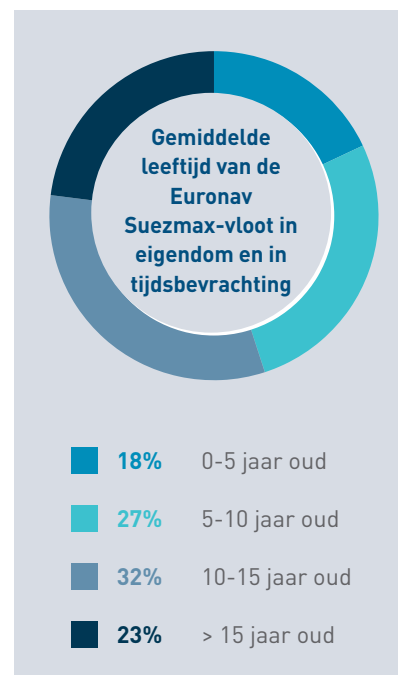


24%	0-5 jaar oud
48%	5-10 jaar oud
24%	10-15 jaar oud
4%	> 15 jaar oud

andere schaalvoordelen verbonden aan de omvang en kwaliteit van haar moderne VLCC-vloot. Door samen veel moderne schepen uit te baten streeft de TI Pool ernaar een moderne, hoogst kwalitatieve VLCC beschikbaar te hebben op de juiste plaats, op het juiste moment.

Suezmax-vloot

De Suezmax-vloot in eigendom vaart onder Griekse of Belgische vlag. De combinatie van een nationale vlag en operationele normen, wat betreft leeftijd en prestatie, alsook normen op het vlak van onderhoud die hoger liggen dan deze gehanteerd in de industrie, laat Euronav toe haar vloot gedeeltelijk onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren. Euronav verkiest om een deel van haar Suezmax-vloot onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren als tegengewicht voor de blootstelling aan de spotmarkt van haar VLCC's. Door deze strategie kan de Vennootschap genieten van een bron van stabiele, zekere en zichtbare inkomsten. Het overige deel van de Suezmax-vloot wordt verhandeld op de spotmarkt als deel van Suezmax Chartering, een commerciële joint venture met Diamond S Management LLC en Frontline Ltd. Euronav bezit en baat op 19 maart 2018 14 Suezmax-schepen uit. Na de levering van de schepen met rompnummer *S909*, *S910*, *S911* en *S912*, Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities en in aanbouw bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea, zal Euronav 22 Suezmax-schepen in eigendom hebben of uitbaten.



FSO- en FPSO-markt

FPSO* (Floating Production Storage and Offloading) en FSO* (Floating Storage and Offloading) zijn vandaag de dag de belangrijkste productiemethodes voor vele offshore olie- en gasregio's wereldwijd.

De offshoresector is technisch zeer complex en houdt vele risico's in maar de opbrengst is evenredig. In tegenstelling tot productie- of opslagfaciliteiten aan wal is elk offshoreplatform uniek omwille van de specifieke bijkomende logistieke en bouwkundige vereisten in het ontwerp, het transport, de installatie en de operationele voorzieningen van platformen in afgelegen offshoreomgevingen. Elke eenheid is specifiek ontworpen voor de geologische karakteristieken en omgeving van het veld.

De meeste FPSO's en FSO's hebben de vorm van een schip en kunnen verankerd worden met de zeebodem via verschillende aanmeersystemen afhankelijk van de situatie. Ze zijn geschikt voor diverse waterdieptes en milieuomstandigheden en kunnen zodanig ontworpen worden dat ze geschikt zijn voor langdurige opdrachten van twintig jaar en

* Een uitgebreide uitleg vindt u in de woordenlijst van dit jaarverslag.



langer op dezelfde locatie. Door geavanceerde aanmeersystemen en kwalitatief steeds beter materieel voor dergelijke installaties onder water hebben FSO's en FPSO's de laatste jaren hun nut bewezen in diepere en ruwere wateren.

Voor gebieden zonder pijpleidingsinfrastructuur en waar de productieplatformen geen opslagfaciliteiten hebben (vast platform, MOPU, Spar, TLP, Semi) zijn FSO's ideaal door hun enorme opslagcapaciteit en de mogelijkheid om aan te meren in bijna elke waterdiepte. Ze hebben geen productie-infrastructuur waardoor ze, vergeleken met een FPSO, relatief gemakkelijk te converteren zijn vanuit bestaande tankers. FSO's kunnen verplaatst worden naar andere olievelden en sommige zijn ook al geconverteerd tot FPSO's. Bovendien is er een gevestigde markt om FSO's te leasen. Dat kan helpen om afgelegen olievelden te commercialiseren. FSO-systemen zijn uitgegroeid tot een van de meest commercieel haalbare concepten voor de ontwikkeling van olievelden op afgelegen locaties of in diepe wateren.

Euronav kwam in 1998 voor het eerst in contact met deze markt door de inzet van VLCC's in de Golfstaten en in West-Afrika. Euronav engageerde zich voor het Maersk Oil Qatar-project (MOQ) (zie hieronder) omwille van de specifieke activa in eigendom: twee van de vier V-Plus-schepen (ook wel bekend als ULCC's – Ultra Large Crude Carriers) die wereldwijd bestaan, m.n. de *TI Asia* (die toebehoorde aan Euronav) en de *TI Africa* (die toebehoorde aan het voormalige OSG, nu International Seaways, Inc.). De *TI Europe* (in volle eigendom van Euronav) is een van de twee overblijvende niet-geconverteerde V-Plus-schepen wereldwijd. Euronav is ervan overtuigd dat de toekomst van dit nog niet geconverteerde schip in een uitbating op lange termijn in de offshoresector ligt. 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 gezien zeer grote FSO's nodig zijn. Euronav is dan ook van mening dat er bij de uitbaters van offshoreolievelden vraag zal zijn naar dit schip.

FSO's dienen op verschillende manieren als drijvende opslag- en overslagfaciliteiten nabij een olieveld. Hun capaciteit varieert tussen 60.000 en 3 miljoen vaten. De meeste FSO's zijn opslagplaatsen voor olie, hoewel er ook een aantal FSO's zijn die LPG en LNG opslaan.

De kost van een geconverteerde FSO ligt tussen 30 miljoen USD en 200 miljoen USD, afhankelijk van de grootte, de locatie van het olieveld, de aanmering en de vooropgestelde levensduur. De kost van een nieuwbouw-FSO ligt tussen 100 miljoen USD en 300 miljoen USD.

Op 17 mei 2017 kondigde Euronav aan dat de joint venture met International Seaways ("INSW") haar huidig contract voor de dienstverlening van de *FSO Africa* en *FSO Asia* verlengt voor vijf jaar in directe voortzetting van het voorgaande contract. Het contract werd ondertekend met North Oil Company ("NOC"), de nieuwe operator van het Al Shaheenolieveld, waarvan Qatar Petroleum Oil & Gas Limited en Total E&P Golfe Limited aandeelhouders zijn.

De nieuwe contracten voor deze op maat gemaakte units met een capaciteit van 3 miljoen vaten, die een doorgedreven conversie ondergingen en die sinds 2010 op het Al Shaheenolieveld ononderbroken in gebruik zijn, gelden voor een periode van vijf jaar en sloten onmiddellijk aan op de vorige contracten met Maersk Oil Qatar die ten einde liepen in het derde kwartaal van 2017.

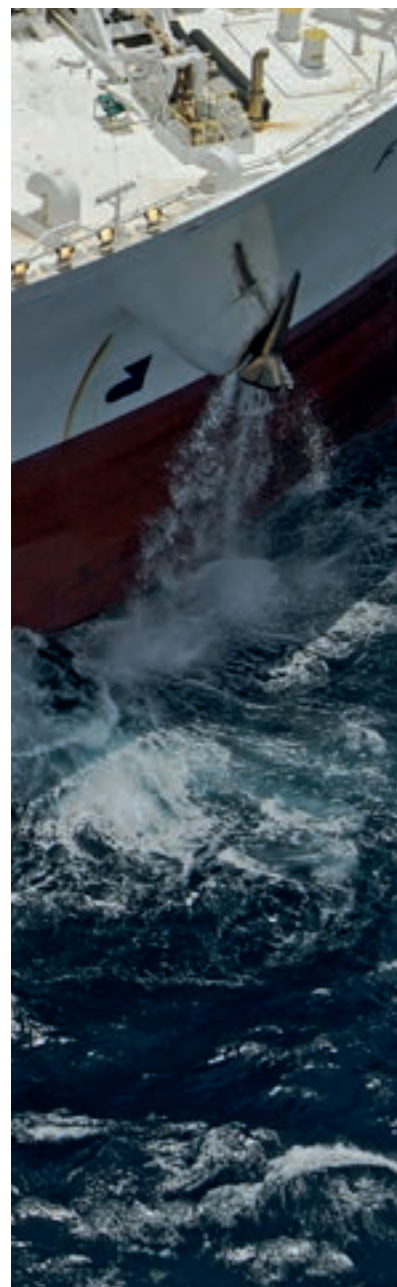
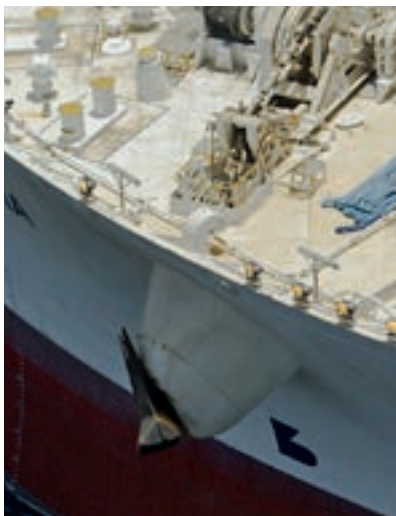
De drijvende opslagplatformen *FSO Africa* en *FSO Asia* zijn beide activa met een lange levensduur die over hoge specificaties beschikken en kunnen worden ingezet tot 2032.

Eind 2017 verkocht Euronav de VLCC *Flandre* aan een globale speler in de offshoresector die het schip zal converteren tot een FPSO.

Een FPSO is een drijvend productiesysteem dat vloeistoffen (ruwe olie, water, ...) ontvangt van een onderwaterreservoir via stijgleidingen. Vervolgens worden de vloeistoffen gescheiden in ruwe olie, natuurlijke gassen, water en onzuiverheden in de productiefaciliteiten aan boord. Ruwe olie die opgeslagen wordt in de FPSO-tankken wordt afgeladen in shuttletankers voor de markt of voor verdere verfijning aan wal.



**Voor onze klanten:
werken op een manier
die een bijdrage beoogt
aan het succes van de
bedrijfsdoelstellingen
door steeds hogere
eisen te stellen op
vlak van kwaliteit en
betrouwbaarheid.**



Scheepsbeheer

Het overgrote deel van het beheer van de schepen (d.w.z. de volledige vloot op vijf schepen na) is toevertrouwd aan drie 100% dochtermaatschappijen: Euronav Ship Management SAS, Euronav SAS en Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. Euronav opende een kantoor in Singapore, Euronav Singapore Pte Ltd., om de ondersteunende diensten voor schepen die regelmatig Aziatische havens aandoen, te verbeteren. De vaardigheden van haar officieren, bemanning op zee en personeel aan wal, inclusief ervaren en bekwame kapiteins en scheepsbouwkundig ingenieurs, verzekeren een competitief voordeel in het kwalitatief onderhoud en de kwalitatieve uitbating van schepen, alsmede projectontwikkeling en -uitvoering.

Euronav beheert een eigen vloot van moderne dubbelwandige ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, Very Large en V-Plus (ook bekend als Ultra Large Crude Oil Carriers) tot FSO (Floating Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd ook op plaatsen met vaak erg moeilijke weersomstandigheden, zoals de Noord-Atlantische Oceaan en Oost-Canada, in opdracht van bevrachters die de hoogste eisen stellen. Schepen en bemanning staan in voortdurend contact met het walpersoneel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen, besprekingen tijdens briefings en debriefings bij het aan- en/of afmonsteren, conferenties die aan wal of aan boord worden georganiseerd, interne opleidingssessies of via uiterst gesofisticeerde communicatiesystemen. Scheepsinspecteurs, interne en externe revisoren, klanten alsook 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 Venootschap als haar schepen hebben talrijke inspecties van de verschillende oliemaatschappijen met succes doorstaan.

Alle diensten worden geleverd met fundamenteel respect voor gezondheid, veiligheid, betrouwbaarheid en voor alle milieu- en kwaliteitsnormen van toepassing in de maritieme transportsector, als voornaamste bekommernis. 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 dat 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. Tegelijkertijd wil Euronav bekwame mensen de kans bieden om bij Euronav in dienst te treden. Het beleid van Euronav is gericht op een voortdurende verbetering van de prestaties en een overeenstemmende beloning, op motivatie van werknemers en het koesteren van toptalent.

Euronav handhaaft een geïntegreerde methode voor het scheepsbeheer waarvan de belangrijkste kwaliteiten 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 management- en trainingssystemen;
- een personeelsbeleid gericht op samenwerking teneinde gemeenschappelijke doelen te bereiken;
- praktijkgericht technisch beheer ondersteund door de meest moderne softwareplatformen en communicatiesystemen;
- toewijding voor de bescherming en opwaardering van activa op lange termijn;
- open communicatie en transparantie in verslaggeving.

Een volledig dienstenpakket

De Euronav-groep verleent een volledig dienstenpakket dat onder andere bestaat uit:

- volledige technische bijstand;
- een crew met ervaren officieren en bemanningsleden;
- uitgebreid gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieumanagementsysteem;
- 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 ondersteuning van de kwaliteit van de activa van de groep;
- projectmanagement voor:
 - supervisie van schepen in aanbouw, inclusief pre- en postcontractuele advisering en technische ondersteuning;
 - FSO-conversies;
 - opwaardering van activa voor een betere operationele efficiëntie;
- commercieel management;
- operationeel management.

Euronav maakt gebruik van een aantal gedefinieerde kernprestatie-indicatoren (KPI's) voor haar dienstverlening inzake scheepsbeheer alsook van gestandaardiseerde inspectieverslagen die nauwkeurig geëvalueerd worden om makkelijker prestaties te kunnen meten zoals:

- veiligheids- en milieuprestaties;
- betrouwbaarheid van de schepen;
- retentie en welzijn van crew en personeel aan wal;
- energie-efficiëntie van de schepen;
- inspecties door oliemaatschappijen en havens;
- gepland en toestandsafhankelijk onderhoud;
- droogdokplanning en reparaties gebaseerd op werklijsten van droogdok tot droogdok.

**De Euronav-groep
verleent een volledig
dienstenpakket.**

Tijdens de driemaandelijks managementreviewmeetings en wekelijkse coördinatiemeetings worden de tendensen opgevolgd en de werkwijze in die zin bijgestuurd.



Vloot van Euronav op 31 december 2017

Marsh I = Marshallleilanden

¹De *Alsace*, de *Ilma*, de *Iris*, de *Nectar*, de *Simone*, de *Sonia* en de *TI Europe* ondergingen in 2017 een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De *Alsace* in Singapore (maart), de *Ilma* in Singapore (mei), de *Iris* in Singapore (maart), de *Nectar* in China (oktober), de *Simone* in Singapore (april), de *Sonia* in Singapore (augustus) en de *TI Europe* in China (september).

²Schip verkocht op 17 november 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 4 december 2017.

³Schip verkocht op 10 november 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 20 december 2017.

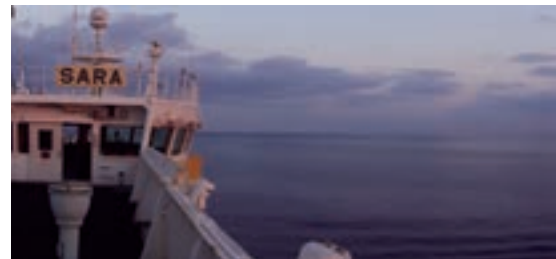
⁴Schip verkocht op 23 mei 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 9 juni 2017.

VLCC's en V-Plus in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Alex	100%	2016	299.445	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alice	100%	2016	299.320	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alsace ¹	100%	2012	320.350	22,50	Frans	333,00	Samsung H.I.
Anne	100%	2016	299.533	21,60	Frans	333,00	Hyundai H.I.
Antigone	100%	2015	299.421	21,60	Grieks	333,00	Hyundai H.I.
Aquitaine	100%	2017	298.767	21,62	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Ardeche	100%	2017	298.642	21,62	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Artois ²	100%	2001	298.330	21,13	Frans	333,00	Hitachi Zosen
Flandre ³	100%	2004	305.688	22,42	Frans	332,00	Daewoo H.I.
Hakata	100%	2010	302.550	21,03	Frans	333,00	Universal
Hakone	100%	2010	302.624	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hirado	100%	2011	302.550	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hojo	100%	2013	302.965	21,64	Belgisch	333,00	Japan Marine United
Ilma ¹	100%	2012	314.000	22,37	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Ingrid	100%	2012	314.000	22,38	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Iris ¹	100%	2012	314.000	22,37	Belgisch	333,14	Hyundai H.I.
Nautic	100%	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,67	Dalian S.I.
Nectar ¹	100%	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,60	Dalian S.I.
Newton	100%	2009	307.284	22,30	Belgisch	321,66	Dalian S.I.
Noble	100%	2008	307.284	22,72	Belgisch	321,67	Dalian S.I.
Sandra	100%	2011	323.527	21,32	Frans	319,57	STX O&S
Sara	100%	2011	323.183	22,62	Frans	319,57	STX O&S
Simone ¹	100%	2012	313.988	22,10	Belgisch	319,57	STX O&S
Sonia ¹	100%	2012	314.000	22,10	Frans	319,57	STX O&S
TI Europe ¹	100%	2002	441.561	24,53	Frans	380,00	Daewoo H.I.
TI Hellas	100%	2005	319.254	22,52	Belgisch	332,99	Hyundai H.I.
TI Topaz ⁴	100%	2002	319.430	22,52	Belgisch	332,99	Hyundai H.I.
V.K. Eddie	100%	2005	305.261	22,42	Panama	332,00	Daewoo H.I.

¹ Schepen verkocht op 16 december 2016 in een sale-and-leaseback-transactie. Euronav heeft de vier VLCC's opnieuw opgenomen in haar vloot onder naaktrompbevrachtingscontracten voor een periode van vijf jaar.

² De *Navarin*, de *Neptun* en de *Nucleus* ondergingen in 2017 een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De *Navarin* in Singapore (april), de *Neptun* in China (juni) en de *Nucleus* in China (mei).



VLCC's in tijdsbevrachting

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Nautilus ¹	100%	2006	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Dalian S.I.
Navarin ^{1,2}	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,65	Dalian S.I.
Neptun ^{1,2}	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Dalian S.I.
Nucleus ^{1,2}	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,64	Dalian S.I.

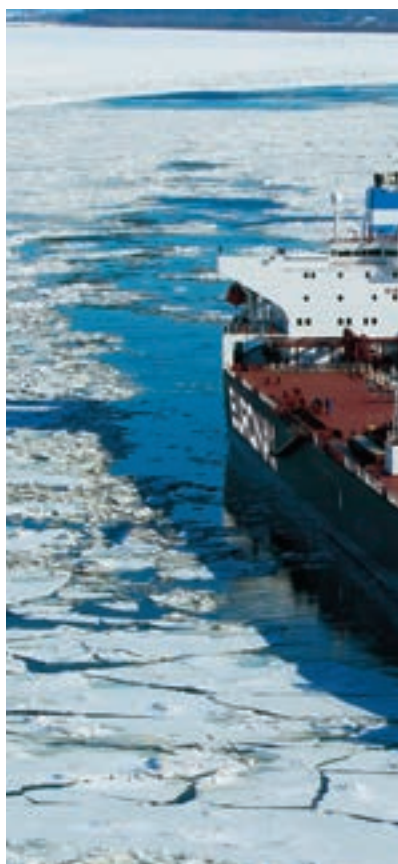
VLCC's verkocht in de loop van 2017

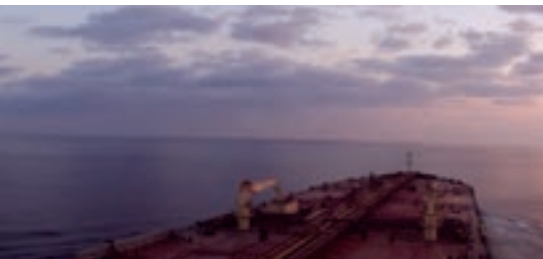
Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Artois ¹	100%	2001	298.330	21,13	Frans	333,00	Hitachi Zosen
Flandre ²	100%	2004	305.688	22,42	Frans	332,00	Daewoo H.I.
TI Topaz ³	100%	2002	319.430	22,52	Belgisch	332,99	Hyundai H.I.

¹ Schip verkocht op 17 november 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 4 december 2017.

² Schip verkocht op 10 november 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 20 december 2017.

³ Schip verkocht op 23 mei 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 9 juni 2017.





TBO = to be owned / TBA = to be announced

¹ Schip verkocht op 16 november 2017 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 29 november 2017.

² De *Cap Lara*, de *Capt. Michael* en de *Filikon* ondergingen in 2017 een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De *Cap Lara* in Singapore (januari), de *Capt. Michael* in Dubai (januari) en de *Filikon* in China (augustus).

Suezmax-schepen in eigendom

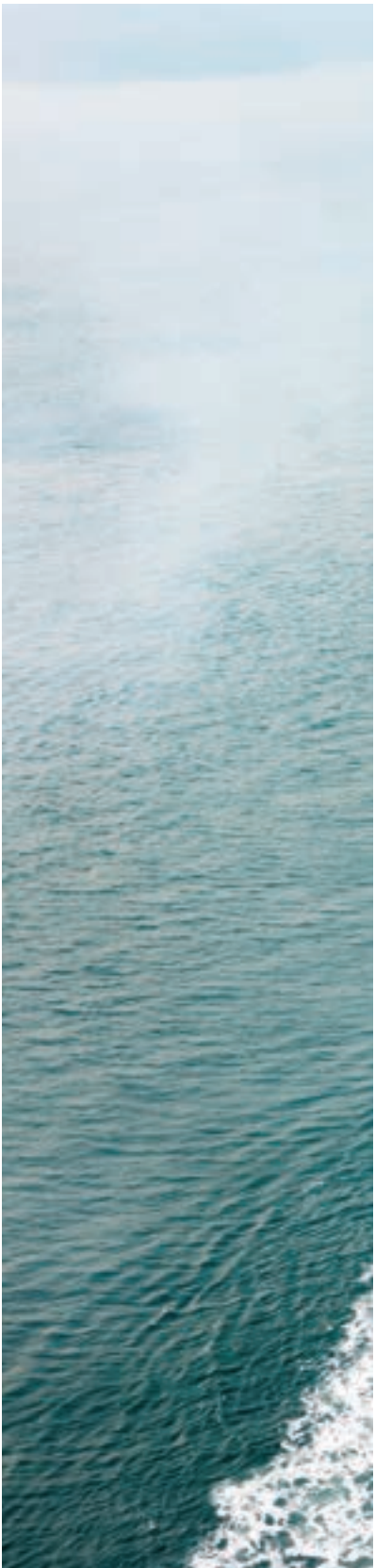
Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Charles	100%	2006	158.881	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Diamant	100%	2001	160.044	15,62	Grieks	277,32	Hyundai H.I.
Cap Felix	100%	2008	158.765	17,02	Belgisch	274,00	Samsung H.I.
Cap Georges ¹	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Guillaume	100%	2006	158.889	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Jean	100%	1998	146.643	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Lara ²	100%	2007	158.826	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Leon	100%	2003	159.049	17,02	Grieks	274,29	Samsung H.I.
Cap Philippe	100%	2006	158.920	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Pierre	100%	2004	159.083	17,02	Grieks	274,29	Samsung H.I.
Cap Romuald	100%	1998	146.640	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Theodora	100%	2008	158.819	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Victor	100%	2007	158.853	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Capt. Michael ²	100%	2012	157.648	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Felicity	100%	2009	157.667	17,02	Belgisch	274,00	Samsung H.I.
Filikon ²	100%	2002	149.989	15,95	Grieks	274,20	Universal
Finesse	100%	2003	149.994	15,95	Grieks	274,20	Universal
Fraternity	100%	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,20	Samsung H.I.
Maria	100%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Hull S909	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	277,00	Hyundai H.I.
Hull S910	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	277,00	Hyundai H.I.
Hull S911	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	277,00	Hyundai H.I.
Hull S912	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	277,00	Hyundai H.I.

Suezmax-schepen verkocht in de loop van 2017

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Georges ¹	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	Samsung H.I.

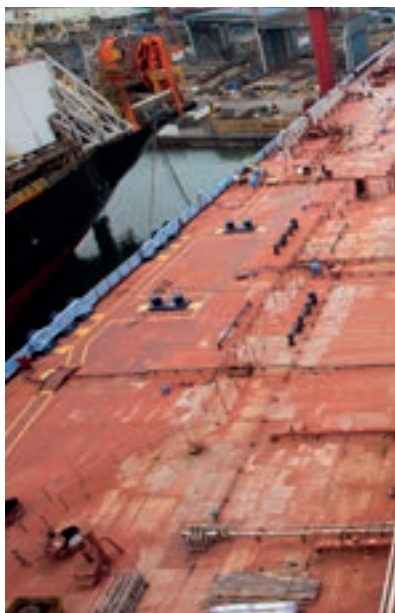
FSO's (Floating Storage and Offloading) in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
FSO Africa	50%	2002	442.000	24,53	Marsh I	380,00	Daewoo H.I.
FSO Asia	50%	2002	442.000	24,53	Marsh I	380,00	Daewoo H.I.





Maatschappelijk verantwoord ondernemen



Sociaal en milieuverslag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor Euronav het handelen met de nodige zin voor verantwoordelijkheid in de omgeving en binnen de gemeenschappen waarin we actief zijn. Concreet betekent dat, dat we steeds proberen de huidige milieubeschermingsmaatregelen en afvalverwerkingsprocessen te verbeteren, hoge normen te hanteren bij het beheer van de vloot ongeacht de leeftijd van een schip en dat we een actieve bijdrage leveren aan milieuvriendelijke, educatieve en sociale programma's, inclusief vrijwilligerswerk en liefdadigheidsacties. Bovendien kaderen de "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu"-standaarden in het breder geheel van het beleid dat de Vennootschap voert op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De visie en missie van de Vennootschap, haar Corporate Governance Charter, haar Gedragscode, haar Compliance Officer en haar algemeen beleid onderbouwen haar sterke toewijding aan verantwoordelijk handelen en maatschappelijk verantwoord ondernemen. We menen dat al deze factoren ons in staat hebben 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.

Gezondheid

De gezondheid van het personeel van Euronav, zowel aan boord als aan wal, is een zeer belangrijk onderdeel van het Euronav-managementsysteem. De werkomgeving wordt geregeld gecontroleerd op de aanwezigheid en toepassing van de juiste gezondheidsnormen. De gezondheidsnormen en richtlijnen van Euronav

Voor onze samenleving: transporteren van een essentiële energiebron op een economische, sociale en milieubewuste manier, vandaag en in de toekomst.

benadrukken belangrijke aspecten zoals de algemene leefomstandigheden, het welzijn van de bemanning, lichaamsbeweging, voedselopslag en eetgewoonten.

SENSIBILISERING ROND GEZONDHEID

De sensibilisering is bedoeld voor zeelui en concentreert zich op de volgende belangrijkste elementen:

- goede conditie: voorzien van de nodige uitrusting aan boord;
- 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 voedingsmiddelen ontsmetten en schoonmaken);
- een uitgebreid medisch onderzoek dat plaatsvindt vooraleer de bemanningsleden in dienst treden en waarvan de standaarden hoger liggen dan hetgeen wettelijk vereist is.

DRUGS- EN ALCOHOLBELEID

Euronav legt zich ten volle toe op het behoud van een veilige en gezonde werkomgeving. Dat houdt ook in dat de Vennootschap een strikt drugs- en alcoholbeleid ingevoerd heeft. Een schending van dat beleid, zoals 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 bekwame en ervaren bemanning tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden uitgebaat. Zowel aan wal als aan boord wordt onder het personeel een actieve veiligheidscultuur aangemoedigd. Op deze manier engageert Euronav zich niet alleen om haar klanten een kwaliteitsservice aan te bieden maar vooral om een voortdurende bescherming van het milieu en de veiligheid van mensen na te streven. 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 dat hun gezondheid en mentale welzijn opgevolgd worden.

DE VLOOT

De vloot van Euronav werd gebouwd door de meest gevestigde scheepswerven ter wereld. De schepen werden steeds vervaardigd volgens onze eigen specificaties, die in veel gevallen de eisen van de internationale regelgevende instanties overstijgen. Alle schepen worden aangekocht op basis van de specifieke behoefte van de Vennootschap en worden gedurende hun levenscyclus goed onderhouden. Alle schepen die meer dan vijftien jaar oud zijn, ondergingen een keuringsprogramma (CAP), en behaalden daarbij het hoogst haalbare niveau, namelijk CAP 1.

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 (ECM): een handleiding voor alle mogelijke noodgevallen met uitzondering van 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);
- California Contingency Plan (CCP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling in Californische wateren;
- de Panama Canal SOPEP (PC SOPEP): een uitgewerkte procedure in geval van gelijkaardige noodgevallen tijdens de transit doorheen het Panamakanaal;





* RvA (Raad voor Accreditatie) en UKAS (United Kingdom Accreditation Service) zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de technische competentie en integriteit van ondernemingen die test-, kalibratie-, en certificatediensten aanbieden. Accreditaties worden rechtstreeks door certificatieorganen toegekend. Euronav kiest er echter voor zich expliciet te laten onderwerpen aan een audit door specifieke certificatie-instellingen om haar geloofwaardigheid te verhogen.

- een reeks simulatieoefeningen of 'Table Top Exercises' (TTX): driloefeningen met officieren, de overige scheepsbemanning en externe deelnemers zoals individueel gekwalificeerde of reddings- en brandbestrijdingsexperts;
- maandelijkse veiligheidsoefeningen aan boord die de bemanning leren omgaan met verschillende mogelijke veiligheidsrisico's.

Kwaliteit

Door kwaliteit centraal te stellen, zorgt Euronav ervoor dat haar werknemers een omkadering en opleiding krijgen, die hen in staat stelt de klanten een optimale dienstverlening te kunnen verstrekken met een zo beperkt mogelijke impact op het milieu. Eén manier om de beste kwaliteit te kunnen leveren, is meetbare jaarlijkse objectieven en KPI's op te stellen en deze regelmatig te controleren. Regelmatig communiceren en feedback uitwisselen met de klanten alsook hun verzoeken prompt afhandelen is een van de cruciale parameters om de kwaliteit van onze diensten te kunnen garanderen.

NALEVING ISM-REGLEMENTERING

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

CERTIFICATEN

Euronav Ship Management SAS beschikt over een International Safety Management (ISM) Document of Compliance (DOC) van de Franse Vlagadministratie voor schepen die varen onder de Franse vlag, en van Bureau Veritas in opdracht van de Marshall Islands Vlagadministratie. Euronav Ship Management SAS is eveneens in het bezit van het certificaat met betrekking tot de internationale norm voor kwaliteitsmanagementsystemen, ISO 9001 (RvA*), voor milieumanagementsystemen, ISO 14001 (UKAS), en voor Arbo- en Veiligheidsmanagementsysteem, OHSAS 18001 (UKAS*).

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. beschikt over het Document of Compliance van het American Bureau of Shipping namens de Griekse en Marshall Islands Vlagadministratie, evenals van de Belgische Scheepvaartcontrole voor de schepen die varen onder Belgische vlag en van de Franse Vlagadministratie voor de schepen die varen onder Franse vlag. De ISO 9001 (RvA) en 14001 (RvA) certificaten zijn verkregen door het American Bureau of Shipping.

OPLEIDING

Euronav heeft een omvattend systeem van voortdurende opleidingsprogramma's en seminars ontwikkeld zowel aan land als op zee dat verzekert dat alle werknemers zich tijdens hun dagelijkse verantwoordelijkheden bewust blijven van de meest recente ontwikkelingen in hun vakgebied. Tijdens het beoordelingsgesprek wordt vastgesteld welke opleidingen nodig zijn. Het opleidingsprogramma wordt op basis van deze noden voorbereid. De opleidingsactiviteiten worden gegeven in een opleidingsruimte dan wel via online computerprogramma's.

ANTICORRUPTIE

Euronav engageert zich om haar wereldwijde bedrijfsactiviteiten op een oprechte, rechtvaardige, transparante en ethische manier uit te voeren. Het anticorruptiebeleid geldt voor alle werknemers en mensen die in naam van Euronav op lange termijn optreden zoals commerciële vertegenwoordigers, onderaannemers, consultants, makelaars, advocaten, en boekhouders. 'Derde partijen' dienen de naleving van het anticorruptiebeleid te certificeren en krijgen dan ook extra aandacht. Doorgaans zijn derden onderworpen aan een nauwkeurig toezicht van het Internal Control departement. Dat departement bekijkt naast het anticorruptiebeleid ook de gepastheid van deze bedrijfsrelatie inzake het 'Third Party Risk Policy'. Euronav's 'Code of Business Conduct and Ethics' biedt richtlijnen omtrent de omgang met collega's, klanten, leveranciers en overheidsinstellingen. Op regelmatige tijdstippen volgen werknemers een interne training over de beleids- en gedragsregels. Bekommernissen gerelateerd aan het anticorruptiebeleid of ongepast gedrag van

De Vennootschap streeft naar uitmuntendheid op gebied van veiligheid en milieu-aangelegenheden.

werknemers en bedrijfsrelaties kunnen gemeld worden via de Whistleblower Hotline Platform.

Milieu

De Vennootschap streeft naar uitmuntendheid op gebied van veiligheid en milieuaangelegenheden. Om deze doelstelling te verwezenlijken, moeten zowel het kernpersoneel, het personeel van de Vennootschap als externe dienstverleners zich houden aan de volledige inhoud van ons intern managementsysteem op gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu dat werd ontwikkeld op basis van internationale sectornormen.

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, Helmepe, Namepe, TSCF, conferenties van de grote oliemaatschappijen, sectorconferenties en de commissies van de classificatiebureaus) die de veilige en milieuvriendelijke bouw en exploitatie van schepen promoten.

BEHANDELING VAN DE EMISSIES IN DE ATMOSFEER

Het wereldwijde handelsvolume en het aantal schepen is de voorbije jaren gestaag toegenomen maar tegelijkertijd namen ook de schaalvoordelen toe door het gebruik van grotere en efficiëntere schepen. De emissie van schadelijke en verontreinigende stoffen en broeikasgassen door schepen zijn, gezien per eenheid, gedaald zodat de sector nog steeds met recht en rede kan stellen dat scheepvaart het meest milieuvriendelijke en energie-efficiënte transportmiddel is. De scheepvaart kan weliswaar niet alle andere vervoerswijzen vervangen maar vormt wel een deel van de oplossing voor de uitdagingen op het vlak van luchtmissie en klimaatopwarming waarmee de wereld op dit ogenblik wordt geconfronteerd.

Euronav is vastbesloten om de emissie door haar schepen te beperken. Dat blijkt onder meer uit:

- het dynamisch energiebeheer van de vloot, d.w.z. ontwikkeling van maatregelen om de uitstoot en het brandstofverbruik terug te dringen;
- de uitwerking van een werkbaar beleid om de uitstoot van schadelijke gassen in de atmosfeer te beperken;
- de ontwikkeling van een geavanceerd prestatie-managementsysteem dat ook online rapportering toelaat.

Euronav volgt systematisch de brandstofefficiëntie van haar schepen op en is voortdurend op zoek naar mogelijke verbeteringen om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies te verminderen. Hieronder enkele van de ondernomen maatregelen:

- toestellen installeren die de efficiëntie van de schroef verbeteren;
- elektrische verwarmingssystemen voor brandstof installeren die het energieverbruik verlagen wanneer het schip niet of aan een slow steaming snelheid (verminderen van de snelheid van schepen) vaart;
- schepen verven met moderne aangroeiwerende verf die zorgt voor een efficiëntere aandrijving en zo de CO₂-emissies doet dalen en het schadelijke effect op het leven in zee vermindert;
- de romp en de schroef schoonmaken gebaseerd op observatie;
- slow steaming in het licht van de optimalisatie van de reis waar nodig;
- hardware en software installeren voor de nauwkeurige controle van de snelheid en van het verbruik van de schepen.

Onderstaande data bewijzen dat de inspanningen van de Vennootschap resulteren in een aanzienlijke verlaging van de uitstoot van broeikasgassen.

JAARLIJKE UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN

Euronav tracht een klimaat- en duurzaamheidsstrategie te ontwikkelen die voldoet aan de behoeften van de belanghebbenden, de regelgevende instanties en het milieu, om zo een proactieve rol te spelen in het realiseren van verbeteringen in de scheepvaartsector



¹Bepaalde aspecten van de activiteiten van de Vennootschap werden niet opgenomen, omwille van een gebrek aan gegevens. Deze aspecten tellen slechts voor 2% van de totale uitstoot en worden daarom als niet-substantieel beschouwd. Deze omvatten de elektriciteit van twee eenpersoonkantoren en slibverbranding van niet-uitgebate schepen. De waarden werden afgerond en komen na optelling daarom mogelijks niet volledig overeen met het totaal in de tabel.



op het vlak van milieu-aangelegenheden. Daarom werd een referentievoetafdruk berekend, op basis waarvan toekomstige prestaties zullen worden beoordeeld. De totale uitstoot van de Vennootschap werd genormaliseerd door de totale lading die werd vervoerd om te komen tot een resultaat van 3.3 gCO₂e/tkm.

Type uitstoot	2017 uitstoot (tCO ₂ e)*
Type 1 (Rechtstreeks)	2.473.927
Type 2 (Onrechtstreekse energie)	192
Type 3 (Andere onrechtstreekse uitstoot)	478.189
Totaal	2.952.308

Type 1: uitstoot die rechtstreeks door de Vennootschap wordt beheerd, inclusief de verbranding van brandstof in voertuigen en schepen, en bouwactiviteiten.

Type 2: uitstoot van ingevoerde energie, zoals gekochte elektriciteit, warmte of stoom.

Type 3: uitstoot die niet gelinkt is aan de activiteiten van de Vennootschap. Deze omvatten zakenreizen, de 'Well-to-Tank'-uitstoot gelinkt aan de verwerking van brandstoffen en de transmissie en distributie van elektriciteit.

Resultaten

De ecologische voetafdruk van Euronav voor de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017 bedroeg 2.952.308 ton CO₂-equivalent.

Het grootste deel (83,6%) van de totale uitstoot is afkomstig van de verbranding op de schepen (Type 1), met een verdere 15,9% gelinkt aan de 'Well-to-Tank'-uitstoot van deze brandstoffen (Type 3). Zakenreizen dragen 0,3% bij aan de totale uitstoot.

Methodologie

In overeenstemming met het BKG-protocol werd alle Type 1- en Type 2-uitstoot gerapporteerd voor de periode van 1 januari 2017 tot 31 december 2017. Zakenreizen en energiegerelateerde uitstoot (Type 3) werden ook gerapporteerd.

De openbaar gemaakte cijfers omvatten alle bronnen binnen het operationele beheer van de Vennootschap. Als zodanig, heeft Euronav alle activiteiten opgenomen die rechtstreeks door de Vennootschap worden beheerd, of voor schepen die beheerd worden door derden die zich houden aan de beheersovereenkomsten van de Vennootschap en geleasede schepen.

De uitstoot van de eenpersoonkantoren in Doha en Hongkong en de slibverbranding binnen een klein deel van de activiteiten van de Vennootschap werden niet opgenomen in de berekeningen. Deze worden als niet-substantieel beschouwd in vergelijking met de uitstoot van brandstof op de schepen.

AFVALVERWERKING

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

- de hoeveelheid kunststofverpakkingen aan boord tot een strikt minimum te herleiden;
- verpakkingsmateriaal te recyclen;
- afval te compacteren alvorens het te lossen;
- een minimum aan 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;

* Bepaalde aspecten van de activiteiten van de Vennootschap werden niet opgenomen, omwille van een gebrek aan gegevens. Deze aspecten tellen slechts voor 2% van de totale uitstoot en worden daarom als niet-substantieel beschouwd. Deze omvatten de elektriciteit van twee eenpersoonkantoren en slibverbranding van niet-uitgebate schepen. De waarden werden afgerond en komen na optelling daarom mogelijk niet volledig overeen met het totaal in de tabel.

- 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. De Vennootschap besteedt dan ook veel aandacht aan de implementatie van de volgende doelstellingen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu:

- een veilige werkomgeving bieden, zowel aan land als op zee, door alle werknemers aan te moedigen eventueel onveilige omstandigheden of praktijken te identificeren en corrigerende maatregelen te treffen;
- effectieve maatregelen nemen om verontreinigingsincidenten te vermijden;
- samenwerken met maritieme organisaties en overheden, handels- en industriegroeperingen, om zo de hoogste normen inzake veiligheid en behoud van het milieu te bereiken;
- natuurlijke rijkdommen beschermen en behouden en verontreiniging voorkomen door de schepen milieubewust uit te baten;
- afval verminderen;
- rekening houden met de milieuproblematiek bij alle projectontwerpen en -ontwikkelingen;
- efficiënte brandstofbesparende maatregelen introduceren;
- de vaardigheden van het personeel aan land en aan boord van de schepen inzake veiligheid voortdurend verbeteren, inclusief de voorbereiding op noodgevallen die de veiligheid en milieubescherming in het gedrang kunnen brengen;
- beschikbare informatie gebruiken en deze vergelijken met het bestaande beleid en de bestaande doelstelling om zo alle werkmethode voortdurend te verbeteren, de auditresultaten en verslagen over corrigerende en preventieve maatregelen voortdurend te evalueren;
- deelnemen aan het vrijwillige opsporings- en reddingssysteem AMVER.

SCHEEPSRECYCLAGE

Alhoewel Euronav een relatief jonge vloot heeft, hecht de Vennootschap veel belang aan scheepsrecyclage en werkt zij daar actief aan mee. Het 'groen paspoort' is een bijzonder nuttig instrument in dat recyclagebeleid. Het geeft een overzicht van de volledige levenscyclus van een schip vanaf zijn constructie. Ook andere referenties (zoals ENVIRO) hebben hun nut reeds bewezen. Deze documenten moeten door alle betrokken partijen regelmatig worden geüpdatet tijdens de levensduur van een schip en het bevat allerhande informatie: niet alleen de specificaties van het schip en zijn 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 en het merendeel van de schepen in de vloot te voorzien van een groen paspoort en/of andere referenties (zoals ENVIRO).



Het management van Euronav draagt de mensenrechten van het personeel aan boord en aan wal hoog in het vaandel.



Samenleving

RECHTEN VAN DE MENS

Het management van Euronav heeft de mensenrechten van het personeel aan boord en aan wal hoog in het vaandel. Euronav kan met haar bedrijfsactiviteiten een impact hebben op de mensenrechten wat betreft de werkplekken aan boord. Het is immers aan boord dat een groot aantal mensen met verschillende nationaliteiten en overtuigingen dagelijks samenwerken en -leven, zonder elke avond naar hun familie te kunnen terugkeren.

Specifiek focust Euronav zich op het welzijn van haar bemanning door correcte arbeidsomstandigheden aan boord aan te bieden zoals sportfaciliteiten, gezonde voedselbereidingen die aan de veiligheidsstandaarden voldoen en uitgebreide medische screenings voorafgaand aan de indiensttreding. Euronav zet zich ook in om gelijkheid en niet-discriminerend gedrag te waarborgen en biedt uitgebreide opleidingsmogelijkheden. De Vennootschap voorziet zowel aan boord als aan wal training voor de werknemers zodat ze de afgesproken jaarlijkse doelstellingen en KPI's kunnen behalen en hun vaardigheden kunnen blijven ontwikkelen. De visie van de Vennootschap wat betreft gelijkheid en discriminatie worden gedetailleerd beschreven in de Code of Conduct en het Staff Handbook waarin hoofdstukken staan over het verwachte sociaal en ethisch gedrag van het Euronav-personeel. Daarnaast houdt de Compliance Officer toezicht over de naleving hiervan.

Door middel van een Whistleblower Protection Policy beschermt Euronav personen die een rechtmatige bekommernis willen doorgeven op een wettelijke manier. Indien een persoon zich niet comfortabel genoeg voelt om een bekommernis te melden bij de verantwoordelijke, kan hij of zij dit telefonisch of online doen via een platform, waarbij de complete vertrouwelijkheid gegarandeerd wordt. Euronav's Whistleblower Hotline Platform wordt georganiseerd door een onafhankelijke partij. Zo wordt een directe, vertrouwelijke, veilige en gemakkelijke manier van melden gewaarborgd. De Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en de General Counsel ontvangen elke klacht en zijn verantwoordelijk deze te onderzoeken.

MAATSCHAPPELIJKE BETROKKENHEID

Bij Euronav willen we de gemeenschappen waarin we leven en werken op een positieve manier beïnvloeden. Dat 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. Enkele van de goede doelen die Euronav in lijn met haar beleid financieel ondersteunt, werden hieronder opgenomen.

Benefiet voor kinderen 2017

De 'Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic' die sinds 2002 plaatsvindt, is een project georganiseerd door 'Valero Energy Corporation'. Dat 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 2017' en de 'Valero Texas Open' leverden een bedrag van 11 miljoen USD op voor de 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.

The Ocean Cleanup

In plaats van traditionele nieuwjaarskaarten te versturen, maakte Euronav haar eindejaarswensen over via een elektronische kaart aan alle zeevarenden en medewerkers. Het bedrag dat anders bestemd zou zijn voor de kaarten en frankering, werd geschonken aan 'The Ocean Cleanup'. De missie van The Ocean Cleanup is om geavanceerde technologieën te ontwikkelen om wereldwijd de oceanen van plastic te ontdoen. De organisatie werd opgericht in 2013 door Boyan Slat (1994), een Nederlandse student. In 2014 werd de heer Slat door het 'United Nations Environment Program' bekroond tot 'Champion of the Earth'. 'The Ocean Cleanup' ontving al meer dan 31 miljoen USD aan financiering sinds haar oprichting.

In 2018 wordt de 'cleanup' gelanceerd door de implementatie van het allereerste saneringssysteem in de 'Great Pacific Garbage Patch'. Nadien zullen ze uitbreiden naar een vloot van 50 systemen. Naar schatting zullen ze binnen vijf jaar 50% van de 'Great Pacific Garbage Patch' kunnen verwijderen bij een volledige implementatie.

The Care

'The Care' is een Panhelleense vereniging die preventie, informatie en ondersteuning vergemakkelijkt voor mensen met hersenverlamming, mentale achterstand en het Downsyndroom. De organisatie werd opgericht in 2008 in Piraeus om gemeenschapsdiensten te verlenen aan families die op zoek zijn naar hulp voor hun gezondheidsproblemen. Ze adopteren families, vooral gericht op kinderen met speciale noden en helpen hen op verschillende manieren door basisbehoeften aan te bieden en zorg te bieden dankzij de samenwerking met gezondheidsspecialisten.

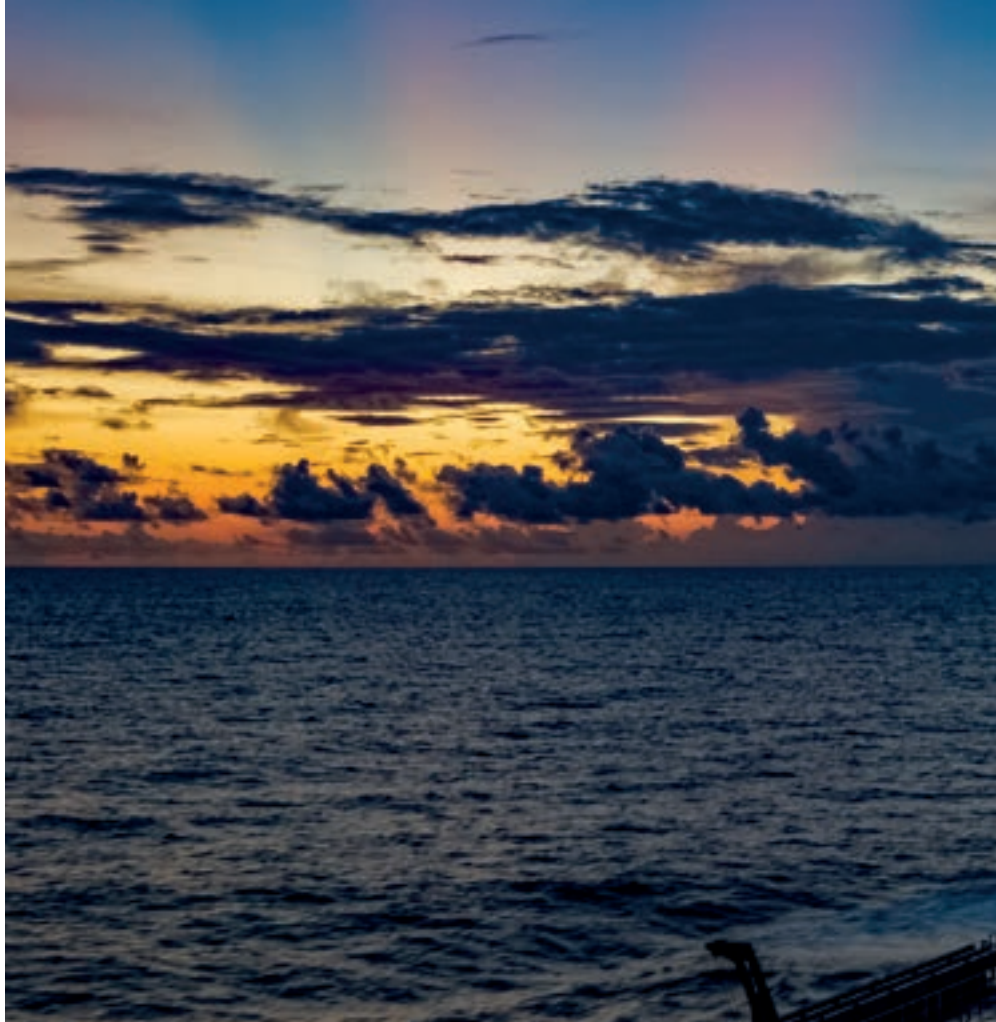
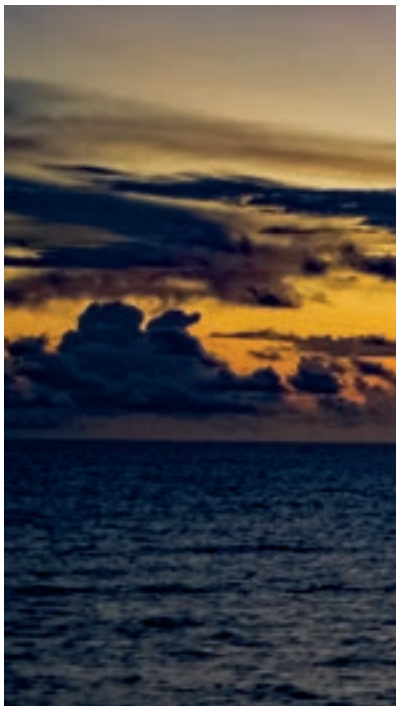
Mitera - centrum voor de bescherming van het kind van Attika

Het centrum herbergt 102 kinderen, van baby's tot kinderen van zes jaar. Ongeveer de helft van de kinderen die in het centrum wonen zijn wezen; de anderen werden achtergelaten door hun biologische ouders. Een aantal kinderen heeft een fysieke of mentale handicap zoals het Downsyndroom. Alleenstaande zwangere vrouwen kunnen ook bij hen aankloppen aangezien het centrum hun bevallingskosten dekt.

ARGO Foundation voor kinderen van zeelieden met speciale noden

ARGO staat Griekse zeeliedenfamilies bij waarvan de kinderen kampen met intellectuele achterstand, autisme of algemene zwakheden. De organisatie biedt onderwijs en zorg aan diegene met speciale noden. Het goede doel werd opgericht in 1985 door de vrouwen van zeelieden met gehandicapte kinderen. Tegenwoordig verleent ARGO diensten aan 60 individuen van 17 tot 45 jaar. Dat zijn vooral kinderen van zeelieden met middelzware tot zware leerstoornissen.





Artsen zonder Grenzen

Artsen zonder Grenzen is een internationale humanitaire niet-gouvernementele organisatie (NGO) die vooral bekend is om haar projecten in door oorlog verscheurde regio's en ontwikkelingslanden die getroffen zijn door endemische ziektes. In 2015 verleenden meer dan 30.000 personeelsleden medische hulp in meer dan 70 landen. De organisatie werd opgericht in de nasleep van de afscheiding van Biafra in 1971 door een kleine groep Franse dokters en journalisten die de toegang tot medische zorg over de nationale grenzen wilden uitbreiden, ongeacht ras, religie of politieke overtuiging.

Hatzikyriakio - stichting voor wezen

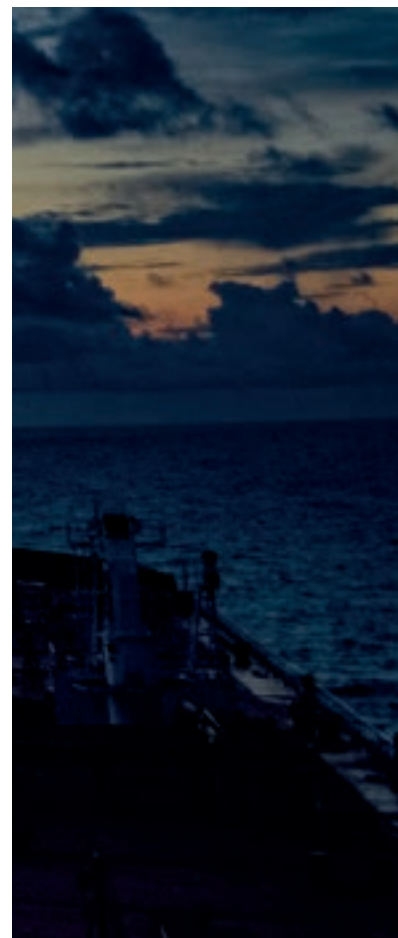
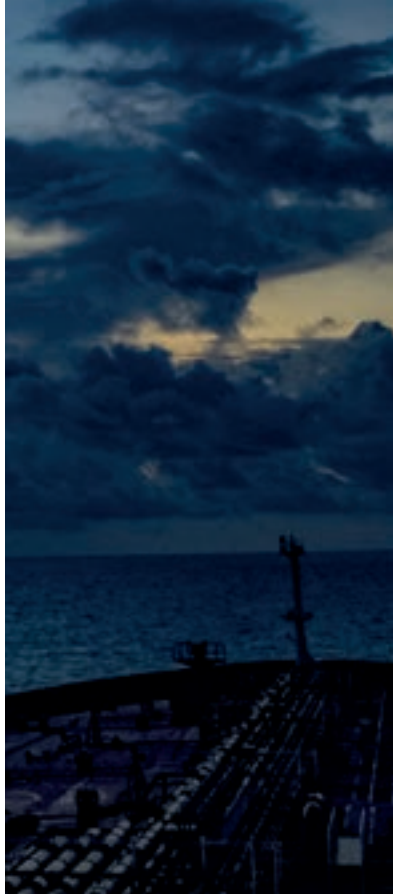
De 'Hatzikyriakio Childcare'-instelling vangt meisjes op vanaf zes jaar afkomstig uit verstoorde gezinnen die te kampen hebben met ernstige financiële en sociale problemen. Naast opvang biedt de instelling deze meisjes een opleiding die hen moet klaarstomen voor een verantwoordelijk en zelfstandig volwassen leven. De missie van de instelling is gebaseerd op liefde en emotionele steun.

SOS Kinderdorpen

SOS Kinderdorpen is een onafhankelijke niet-gouvernementele internationale ontwikkelingsorganisatie die sinds 1949 probeert om tegemoet te komen aan de noden van kinderen en hun belangen en rechten te beschermen. De organisatie focust vooral op verlaten en minderbedeelde kinderen en wezen die opvang nodig hebben in een gezin.

The Ark of the World - zorg voor arme, kansarme kinderen en gezinnen

The 'Ark of the World' is een liefdadigheidsinstelling die achtergelaten kinderen verwelkomt en opvangt. 'The Ark' heeft haar hoofdkwartier in Kolonos, een van de armste districten in de Griekse hoofdstad, en heeft daarnaast twee bijkomende centra in de buurt van Ioannina en op het eiland Chios. Sinds haar oprichting ving de organisatie al duizenden kinderen op. Momenteel verblijven er 200 kinderen die in de straten van Athene zijn terechtgekomen. Driekwart hebben de Griekse nationaliteit en de rest van de kinderen komen van alle uithoeken van de wereld.



'The Ark' functioneert zowel als een weeshuis dat baby's en kinderen tot 18 jaar opvangt en als een opvangcentrum voor gezinnen met een laag inkomen waarvan de ouders een veilige plek nodig hebben om hun kinderen achter te laten terwijl ze gaan werken. Door de jaren heen begon 'The Ark' alleenstaande moeders met een laag inkomen bij te staan om ervoor te zorgen dat de kinderen bij hun moeder kunnen blijven in plaats van ze in een instelling te plaatsen. Daarnaast biedt de organisatie een toevluchtsoord voor moeders die bescherming nodig hebben tegen gewelddadige partners.

Opleiding

LEER- EN OPLEIDINGSPROGRAMMA'S

Euronav heeft een lange geschiedenis in het ondersteunen van leerjongens, kadetten en stagiairs op haar schepen en in haar kantoren. De belangrijkste voorwaarden om jonge professionals aan te nemen is hun toewijding om te leren over het leven op zee en over het verwerven van speciale vaardigheden die nodig zijn om succesvol te zijn in deze sector. Het vermogen en het potentieel om te groeien in deze uitdagende sector zijn essentiële kenmerken waarnaar de Vennootschap op zoek is.

Euronav werkt samen met de volgende prestigieuze hogeronderwijsinstellingen om studenten, leerjongens, afgestudeerden en kadetten aan boord te laten voor praktische trainingen, en dat omvat een beperkt aantal sponsoringovereenkomsten voor studenten:

- Nationale Technische Universiteit van Athene;
- Technologisch Opleidingsinstituut van Piraeus, Scheepsarchitecten en Scheepsbouwkundige Ingenieurs;
- Universiteit van Piraeus, School voor Maritieme en Industriële Studies;
- Universiteit van de Egeïsche Zee, School voor Scheepvaart, Handel en Transport;
- Franse Zeevaartschool (Ecole Supérieure de la Marine Marchande);
- Hogere Zeevaartschool in Antwerpen.

De Vennootschap woont studentenevenementen bij om de joboportunities in de maritieme sector te bespreken en om een breder milieudebat aan te moedigen.



Euronav heeft een lange geschiedenis in het ondersteunen van leerjongens, kadetten en stagiairs op haar schepen en in haar kantoren.

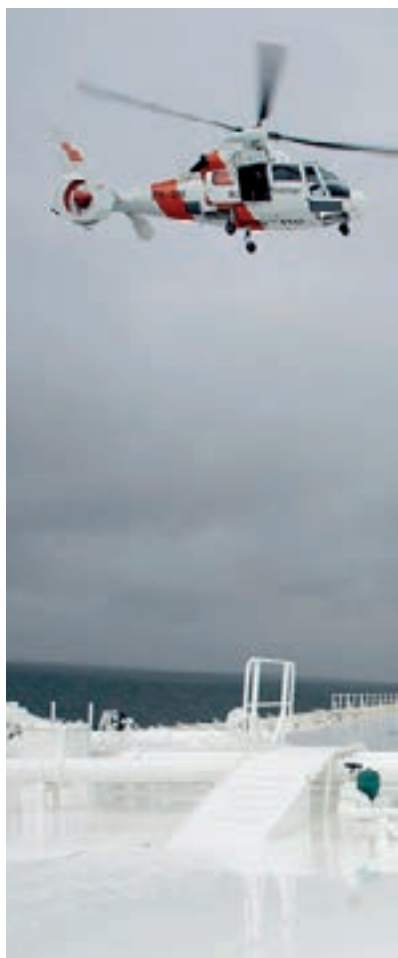
In 2017 ondersteunde Euronav Isalos.net, een educatief initiatief dat studenten van zeevaartacademies en van universiteiten die maritieme studies aanbieden, uitnodigt op conferenties. Het panel bestaat uit leidinggevend en experts in de maritieme sector en van andere gerenommeerde bedrijven in Griekenland. In 2017 nam Euronav deel aan drie Isalos.net-evenementen.

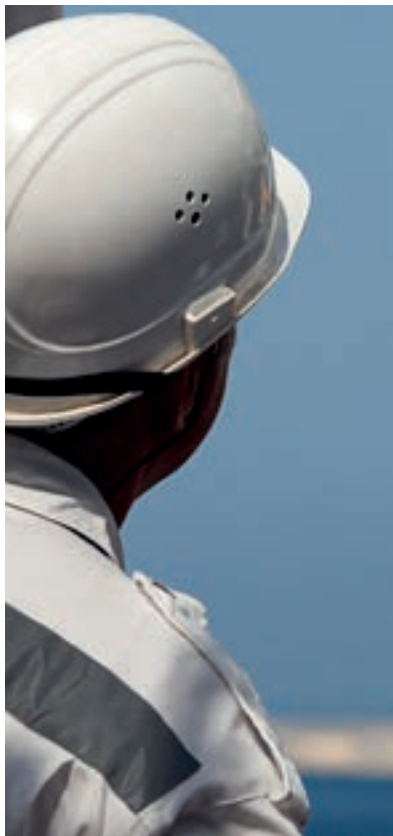
Het kantoor van Euronav in Nantes neemt deel aan de *Ship Owners Careers Day* van de plaatselijke school. Op die dag deelt de school informatie over de scheepvaartsector met jongeren die een toekomstige loopbaan in de scheepvaartsector overwegen. Daarnaast nodigt Euronav vijfdejaarsstudenten met hoog potentieel uit op *Junior Officers* conferenties. Het Euronav-kantoor in Athene ondersteunt de Ingenieursschool van Maritieme Academies in Chios en Macedonië om de fabrieken van de motorfabrikanten te bezoeken.

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

Het Antwerpse kantoor van de Vennootschap neemt deel aan de Opendeurdag van de Antwerpse Hogere Zeevaartschool waar het Euronav vertegenwoordigt en informatie deelt met studenten die een maritieme carrière overwegen. Elk jaar tijdens de zomermaanden geeft Euronav de studenten van de Hogere Zeevaartschool de kans om stage te lopen aan boord om het leven en het werk van een zeevarende te ervaren. Dat trainingsprogramma werd opgezet in samenwerking met de Koninklijke Belgische Redersvereniging. In 2017 nam de Vennootschap zeven kadetten aan in het kader van dat programma, vijf op het dek en twee in de *Engine Room*.

Daarnaast werkte Euronav samen met AIESEC, een internationale studentenorganisatie die jongeren helpt hun potentieel te ontdekken en te ontwikkelen. Het specifieke programma in 2017 werd *International Kindergarten* gedoopt en ingezet om elke vorm van xenofobie en pesten te elimineren bij kinderen van drie tot zes jaar. Euronav ondersteunde enkele internationale AIESEC-studenten die Griekenland bezochten om dat specifieke programma in geselecteerde kleuterscholen te introduceren.



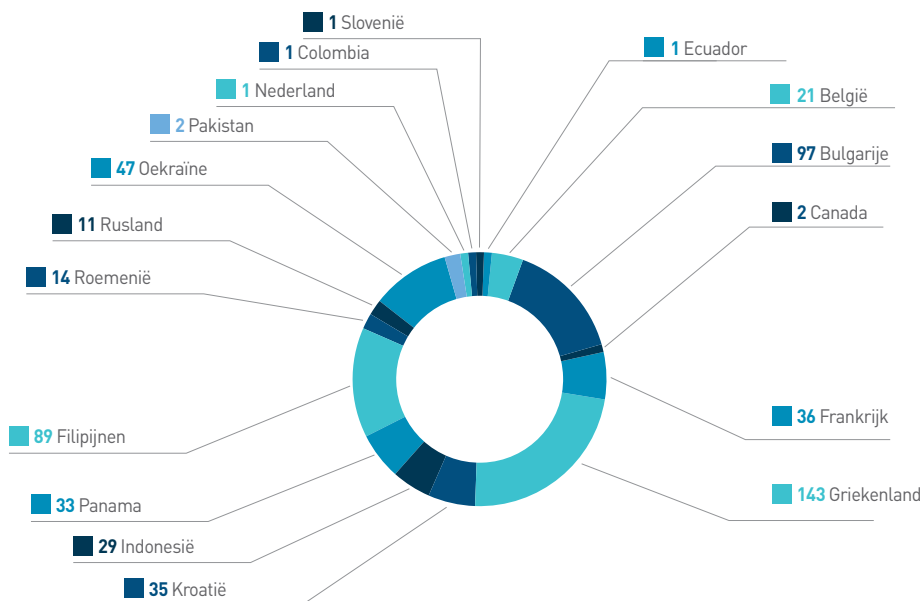


Personeelsbeleid

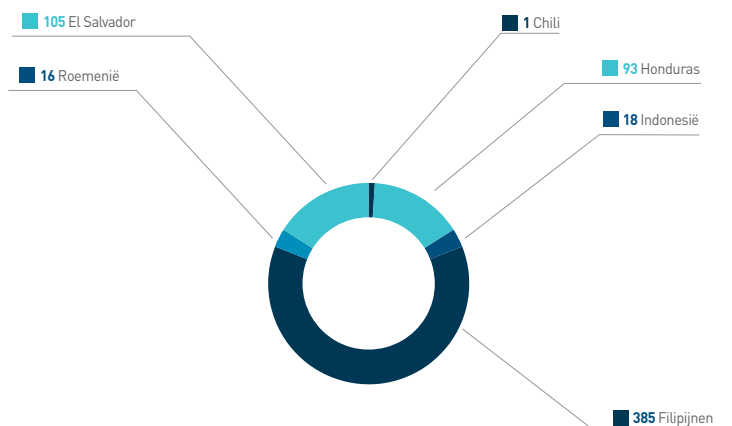
Een van de hoekstenen van Euronav's missie is gericht op onze mensen: getalenteerde, hardwerkende mensen inspireren en helpen bij het behalen van hun carrière-doelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving. Euronav heeft 150 werknemers aan wal: in Londen, Nantes, Antwerpen, Singapore en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd. Meer dan 2.800 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 erop prestaties te verbeteren en te belonen, onze medewerkers te betrekken en talent te behouden. 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 specialiseerden in het beheer van olietankers, bemanningsbeheer, maritieme technische domeinen en de daarmee verbonden administratieve taken. Vrijwel iedereen spreekt minstens twee talen, de helft van het personeel spreekt drie of meer talen.

“
Voor onze werknemers: getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en helpen hun carrière-doelstellingen te behalen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

Totaal aantal officieren en aspirant-officieren aan boord = 563



Totaal aantal zeelieden aan boord = 618



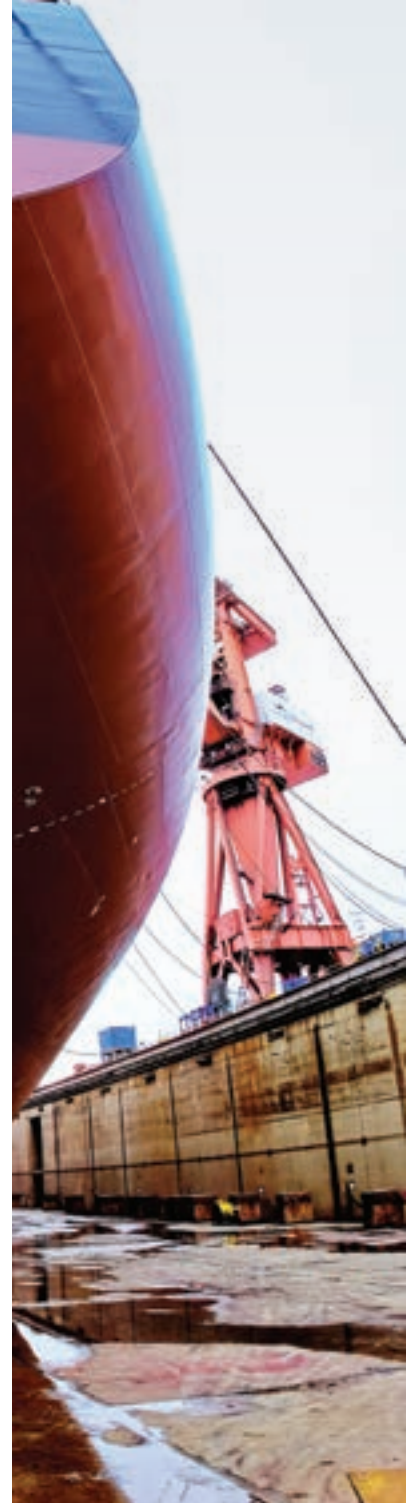
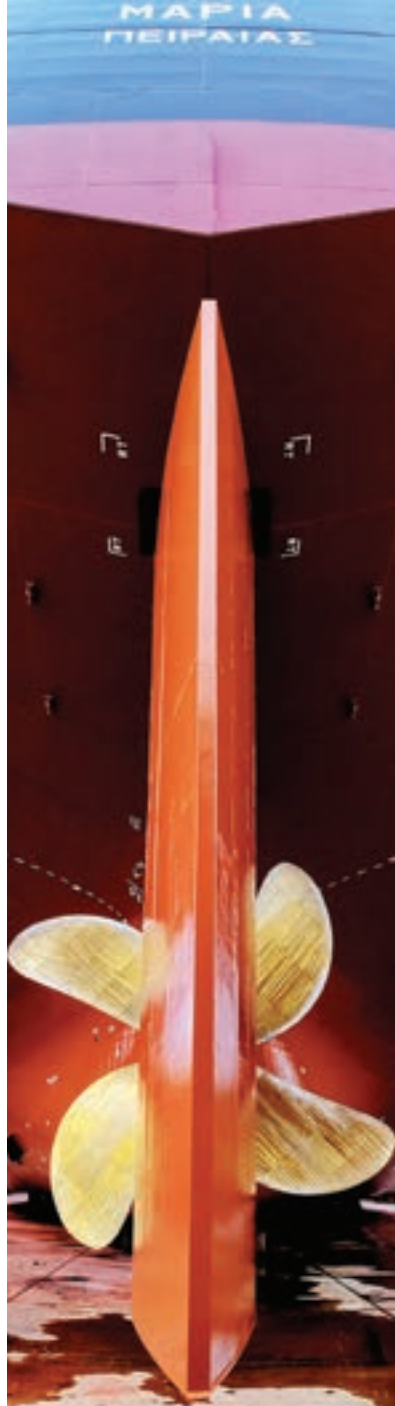
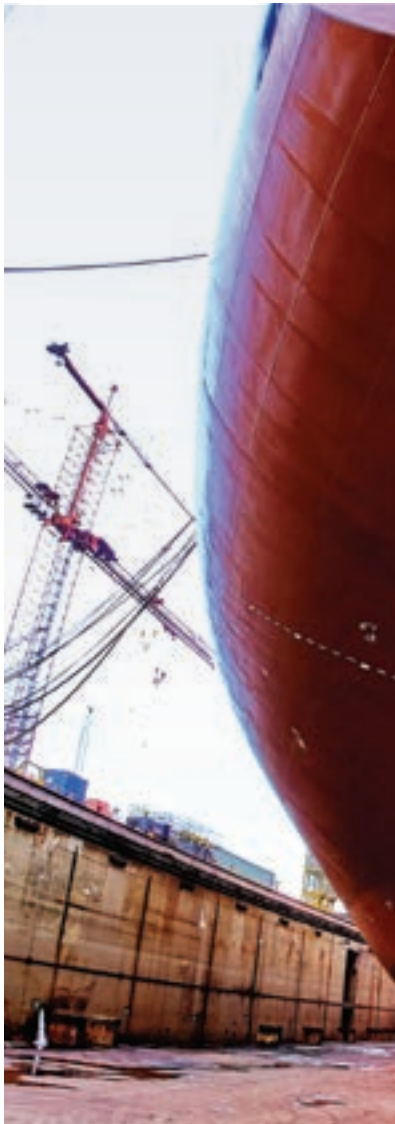
ONZE BEDRIJFSCULTUUR

Euronav is een geïntegreerde leverancier van 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 moedigt sociale verantwoordelijkheid aan en heeft waarden zoals eerlijkheid en verantwoordelijkheid opgenomen in haar bedrijfsethos. Euronav is een werkgever van gelijke kansen. Mensen worden geselecteerd, beloond en gepromoveerd op basis van prestaties en verdiensten. Euronav streeft ernaar zich volledig te houden aan de arbeidswetten en -regels op de markten waarin ze actief is, streeft ernaar temidden



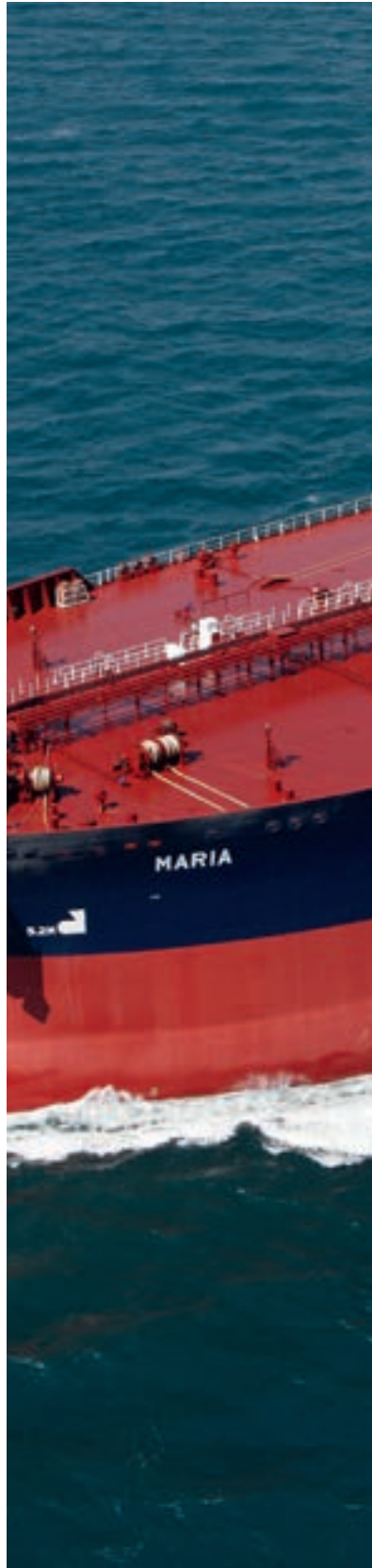
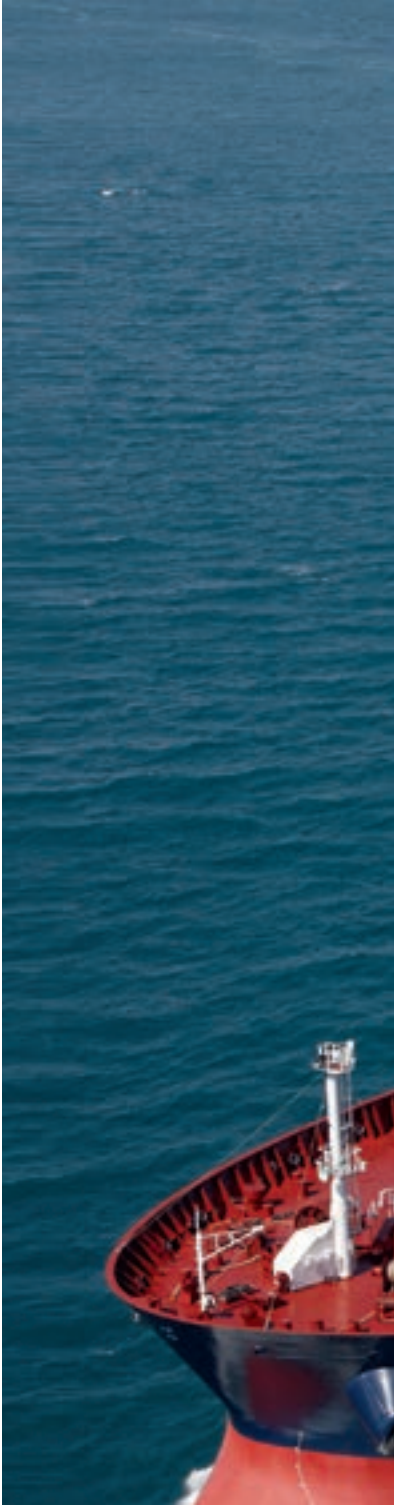


vergelijkbare bedrijven een voorbeeld te stellen als werkgever en neemt deel aan forums waarop beste praktijken uitgewisseld worden.

REALISATIES IN 2017

In 2017 heeft de afdeling human resources sterk geïnvesteerd in de volgende gebieden:

- personeelswijzigingen: HR is actief betrokken geweest bij de selectie, de werving, het onthaal en de begeleiding van nieuwe werknemers doordat er een behoefte aan extra personeel ontstond ten gevolge van de uitbreiding van de vloot;
- de jaarlijkse evaluatiegesprekken die plaatsvonden in december 2017 en januari 2018 met behulp van een gevestigde onlineprocedure;
- opleiding: het HR-departement heeft, in samenwerking met alle departementen, geholpen bij 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;
- HR-software: om te voorzien in de groeiende noden van de Vennootschap wordt nieuwe software geselecteerd en geëvalueerd via interne procedures;
- Maritime HR Association (onderdeel van Spinnaker Global): actief lid van het Forum waarvan Euronav een van de oprichters is.





Woordenlijst



Aframax – Een middelgrote ruwe olietanker met een draagvermogen van ongeveer 80.000 tot 120.000 dwt. Een Aframax kan algemeen gesproken tussen de 500.000 en 800.000 vaten ruwe olie vervoeren en wordt ook gebruikt bij het overladen van lading tussen schepen. Een gecoate Aframax die wordt uitgebaat in de sector van de geraffineerde aardolie-producten, kan worden aangeduid als een LR2.

Ballast – Zeewater dat in de scheepstanks genomen wordt om de juiste diepgang, trim (langsscheepse helling) 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 ballasttanks.

Bevrachter – Het bedrijf of de persoon waaraan het gebruik van een schip wordt toegestaan voor een bepaalde periode voor het transport van een lading of passagiers.

Bevrachtingscontract – Contract of Affreightment – COA – Een overeenkomst voor het vervoer van een specifieke hoeveelheid lading tussen specifieke punten gedurende een bepaalde periode zonder daarbij specifieke schepen of reisschema's aan te duiden. Dat laat flexibiliteit toe in de planning aangezien het niet vereist is om een specifiek schip aan te duiden. COA's kunnen aan een vast tarief of een marktgerelateerd tarief gesloten worden.

Bevrachtingsovereenkomst – Een overeenkomst gesloten met een klant voor het gebruik van een schip voor een specifieke reis aan een specifiek tarief per eenheid van lading (een Bevrachtingsovereenkomst op de spotmarkt) of voor een specifieke periode aan een specifiek tarief per eenheid (dag of maand) van tijd (Tijdsbevrachtingsovereenkomst).

Bevrachtingsovereenkomst op de spotmarkt – 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 havenkosten, brandstofverbruik, bemanningskosten, verzekeringen, herstellingen en kanaalgelden. De Bevrachter betaalt meestal alle ladinggerelateerde kosten en is desgevallend aansprakelijk voor Overliggend. Het tarief wordt meestal in "Worldscale" uitgedrukt.

BITR – Afkorting voor Baltic Index Tanker Routes – De Baltic Exchange stelt onafhankelijke marktgegevens ter beschikking met betrekking tot bevrachting. Informatie van een aantal toonaangevende scheepsmakelaars over de hele wereld wordt verzameld en dagelijks gepubliceerd. De Baltic Exchange publiceert dagelijks de volgende indexen: de Baltic Panamax Index, de Baltic Capesize Index, de Baltic Handymax Index en de Baltische Internationale Tankerroutes – clean en dirty. De Baltic Exchange publiceert eveneens dagelijks een lijst met scheepvaarttarieven.

Bulkvracht – Een bulkvracht is een lading grondstoffen die onverpakt en in grote hoeveelheden vervoerd wordt. De opslagruimte voor zulke ladingen is de tank van een schip.

Classificatiebureaus – Organisaties die de normen vastleggen en beheren voor het ontwerp, de bouw en het operationeel onderhoud van schepen. Schepen kunnen niet uitgebaat worden tenzij ze voldoen aan deze normen.

Commercieel beheer of commercieel beheerd – Het beheer van het inzetten van een schip en van de aanverwante taken met inbegrip van het zoeken naar en het onderhandelen van bevrachting voor schepen, facturatie en inning van inkomsten, het geven van reisinstructies, de aankoop van brandstof en het aanstellen van havenagenten.

Contango – Een term die gebruikt wordt in de termijnmarkt om een opwaartse beweging te beschrijven en meer bepaald de situatie waarin, en het verschil waarmee, de prijs van een grondstof voor toekomstige levering hoger is dan de prijs op kortere termijn.

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 Plimsoll-merk aangebracht dat de verschillende toegestane diepgangen aangeeft.

Draagvermogen – (deadweight tonnage of dwt) – Het draagvermogen van een schip wanneer zij volledig geladen is en zich in zout water bevindt. Het draagvermogen wordt uitgedrukt in “metrische tonnen” en omvat lading, brandstof, water, voorraden, passagiers en bemanning.

Droogdok – Een periode waarin een schip buiten dienst is en wanneer geplande herstellingen en onderhoud worden uitgevoerd, met inbegrip van alle onderwater-onderhoud zoals het schilderen van de externe romp. Tijdens het droogdok worden bepaalde verplichte inspecties van het Classificatiebureau uitgevoerd en worden relevante certificaten uitgegeven. Moderne schepen moeten om de vijf jaar uit het water gehaald worden. Normaal gezien verhogen de kosten en de frequentie van het droogdok naarmate een schip veroudert. Na de derde Speciale Inspectie worden schepen om de 2,5 jaar uit het water gehaald.

Dubbele romp – Een tanker ontworpen met dubbele zijwanden en een dubbele bodem. De ruimte tussen de dubbele wanden en bodem wordt uitsluitend gebruikt voor ballast en zorgt voor een extra buffer tussen de laadtanks en de zee.

FPSO – Floating Production Storage and Offloading – FPSO-schepen zijn bedoeld voor het opvangen van koolwaterstovloeistoffen die door nabijgelegen offshore platforms (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 op het dek en met koolwaterstoftanks in de romp van het vaartuig.



FSO – Floating Storage and Offloading – Een FSO-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 wordt opgeslagen en vervolgens overgeladen op exportolietankers.

IMO – International Maritime Organisation – De voornaamste taak van het IMO is het ontwikkelen en onderhouden van een allesomvattend 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 – International Association of Independent Tanker Owners – Internationale Vereniging van Onafhankelijke Tankeruitbaters.

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

Knoop – Een eenheid van snelheid gelijk aan een zeemijl (1,852 km) per uur of ongeveer 1,151 mijl per uur.

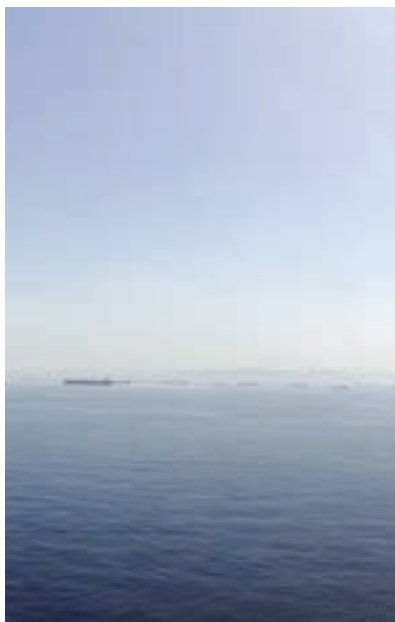
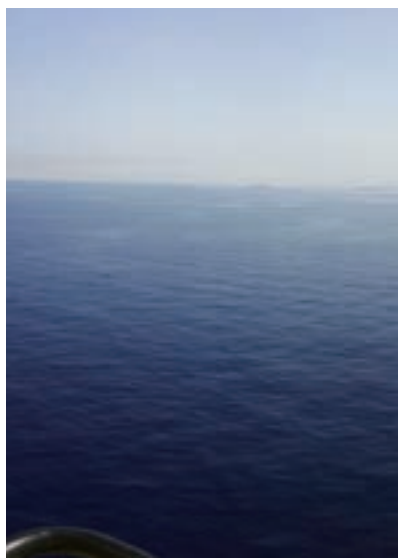
KPI – Een kernprestatie-indicator of Key Performance Indicator (KPI) is een vorm van prestatiemeting. Een organisatie kan gebruikmaken van KPI's om haar succes of dat van een bepaalde activiteit waarin zij betrokken is, te evalueren.

Mewis duct – Een hulpmiddel dat vooraan aan de schroef kan worden aangebracht. Het kan de efficiëntie van de aandrijving aanzienlijk verbeteren en kan achteraf gemonteerd worden bij een bestaand schip. De Mewis duct verhoogt het schroefrendement en voorziet een aanzienlijke brandstofbesparing bij een bepaalde snelheid. Het apparaat bestaat uit een straalbuis waarin vinnen of lamellen zitten.

MOPU – Mobile Offshore Production Unit – Een mobiele offshoreproductie-eenheid.

Naaktrompbevrachting – Een bevrachting waarbij de klant dagelijks of maandelijks een vast tarief betaalt voor het gebruik van een schip gedurende een bepaalde periode. De klant betaalt alle uitbatingskosten van het schip, inclusief reis- en scheepskosten. Naaktrompbevrachtingen zijn meestal op lange termijn.

OCIMF – Het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) is een vrijwillige vereniging van oliebedrijven met een belang in het vervoer en de opslag in terminals



van ruwe olie, olieproducten, petrochemische producten en gas.

Overliggeld – Extra inkomsten betaald aan de reder in het kader van Bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt voor vertragingen bij het laden en/of lossen van lading, die niet worden beschouwd als de verantwoordelijkheid van de reder. Deze worden berekend overeenkomstig de Bevrachtingsovereenkomst.

P&I verzekering – Protection and Indemnity verzekering – Rechtsbijstand- en schadeverzekering – Een maritieme verzekering die wordt aangeboden door een P&I club. Een P&I club is een onderlinge (d.w.z. een coöperatieve) waarborgmaatschappij die dekking biedt voor haar leden die meestal reders, scheepsuitbaters of bevrachters zijn.

Pool – Een Pool is een groep schepen van vergelijkbare grootte en kwaliteit van verschillende reders die onder één beheerder of manager worden geplaatst. Een Pool zorgt voor planning en andere operationele efficiënties zoals bevrachtingen met meerdere bestemmingen en Bevrachtingscontracten of COA's.

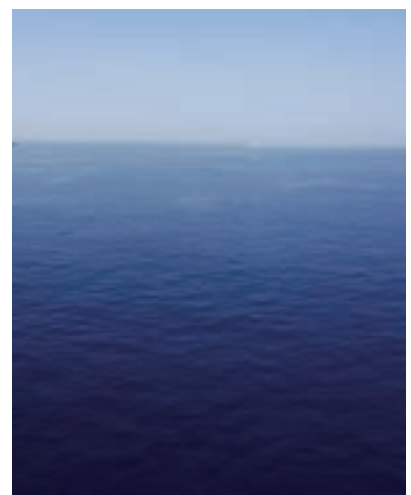
Poolpunten – Een systeem van Poolpunten werkt met een schip dat als referentiepunt dient en waarvan de prestaties gelijk zijn aan het gemiddelde van alle schepen die zich in de Pool bevinden. Het schip dat als referentie dient krijgt 100 Poolpunten. Alle andere schepen in de Pool krijgen meer of minder Poolpunten afhankelijk van hun specifieke eigenschappen. Daardoor kunnen Poolpunten enkel gebruikt worden om de verschillen tussen schepen weer te geven en niet om hun individuele prestaties uit te drukken.

Reiskosten – Omvatten brandstof, havengelden, kanaalgeld, vrachtafhandeling en makelaarscommissies die betaald worden door de reder onder een reisbevrachtingsovereenkomst. Deze kosten worden afgetrokken van de scheepsinkomsten om de gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven of TCE te berekenen voor reisbevrachtingsovereenkomsten.

Ruwe olie – Olie, in zijn natuurlijke toestand, die nog niet geraffineerd of bewerkt is.

Schalieolie – Ruwe olie die wordt gewonnen uit oliehoudende leisteen (fijnkorrelig sedimentair gesteente met kerogeen). Deze olie wordt gewonnen door gebruik te maken van een andere methode dan de conventionele methode (oliebron) bijvoorbeeld door het te verwarmen of te destilleren.

Scheepskosten – Omvatten kosten voor de bemanning, voorraden en benodigdheden voor het schip, smeerolie, onderhoud en herstellingen, verzekering en communicatiekosten in verband met de uitbating van een schip.



Semi – Een semi-afzinkbaar schip (gedeeltelijk onder water) is een gespecialiseerd schip dat gebruikt wordt voor een aantal specifieke offshorefuncties zoals offshorebooreilanden, veiligheidsplatformen, olieproductieplatformen en hijskranen met groot hefvermogen. Ze hebben een grote stabiliteit en zeewaardige eigenschappen. Andere termen die gebruikt worden zijn onder meer semi-submersible, semi-sub of eenvoudigweg semi.

SIRE (doorlichtingsprocedure) – Het Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) heeft een systeem ontwikkeld voor de inspectie van schepen, Ship Inspection Report Programme (SIRE), om te kunnen verzekeren dat ze geschikt zijn om olie te vervoeren. De SIRE-doorlichtingsprocedure vereist om de zes maanden een inspectie. Onder de meeste bevrachtingsovereenkomsten moet tijdens de laatste zes maanden een SIRE-inspectie uitgevoerd zijn. Daarbij kan elke oliemaatschappij vrij beslissen of het tevreden is met het verslag van de inspectie. Het SIRE-verslaggevingssysteem kan enkel worden bekeken door de leden van het OCIMF en niet door makelaars of reders.

Spar – Single Point Mooring and Reservoir – Een Spar is een soort drijvend olieplatform dat typisch gebruikt wordt in zeer diepe wateren. Het dankt zijn naam aan de houten blokken die worden gebruikt als boeien en die verticaal verankerd worden. Spar-productieplatformen werden ontwikkeld als alternatief voor conventionele platformen.

Speciale inspectie – Een vijfjaarlijkse inspectie vereist door het Classificatiebureau die meestal in droogdok plaatsvindt en waar alle vitale componenten, machines, compartimenten en staalstructuren van het schip grondig worden opengelegd en geïnspecteerd door een inspecteur van het Classificatiebureau.

Spill – Olie die, om welke reden ook, in de zee terecht komt.

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 dwt, afhankelijk van de afmetingen en de diepgang van het schip. Deze olietankers kunnen tot een miljoen vaten ruwe olie vervoeren.

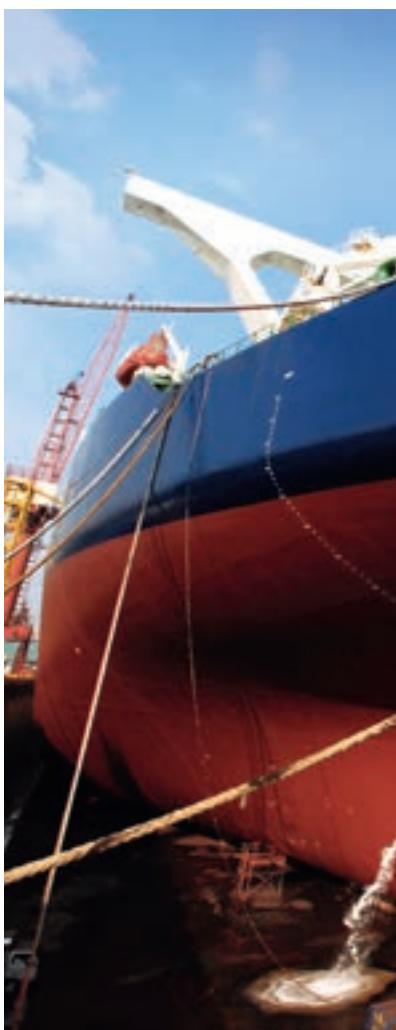
(Super) slow steaming – Het verminderen van de snelheid van schepen om zo brandstof te besparen. De reissnelheid wordt verminderd van 15 knopen naar 13 knopen (wanneer geladen) en van 15 knopen naar 8 knopen (wanneer in ballast).

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

Time Charter Equivalent (TCE) – Gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven (= reisinkomsten verminderd met reiskosten) die 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.

Technisch beheer – Het beheer van de uitbating van een schip, met inbegrip van het fysiek onderhouden van het schip, het behouden van noodzakelijke certificaten en het leveren van noodzakelijke voorraden, onderdelen en smeerolie. Deze verantwoordelijkheden bestaan ook meestal uit het selecteren, het aantrekken en het opleiden van bemanning en kunnen ook het regelen van noodzakelijke verzekeringen omvatten.

Tijdsbevrachtingsovereenkomst – Een Bevrachtingsovereenkomst 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 reder. De Bevrachter is gewoonlijk verantwoordelijk voor brandstoffen, haven en kanaalgelden en alle extra kosten aangaande de lading. De huurprijs wordt uitgedrukt in termen



van totale kost per dag. Behoudens beperkingen in de overeenkomst bepaalt de Bevrachter de aard en de hoeveelheid van de lading en de laad- en loshavens.

Tension Leg Platform (TLP) – Een *tension-leg platform* of een *extended tension-leg platform* (ETLP) is een verticaal aangemeerde drijvende constructie die gewoonlijk wordt gebruikt voor de offshoreproductie van olie of gas. Het is bijzonder geschikt voor waterdieptes van meer dan 300 meter (ongeveer 1.000 ft) en minder dan 1.500 meter (ongeveer 4.900 ft). Het gebruik van *tension-leg* platformen werd ook al voorgesteld bij windturbines.

Trampvaart – In tegenstelling tot de lijnvaart, varen trampschepen zonder vaste dienstregeling, route of bestemmingshavens. Trampschepen gaan naar waar de lading is en vervoeren deze lading naar waar gevraagd wordt, binnen redelijke grenzen, zoals taxi's.

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

Tonmijl vraag – Een berekening die de gemiddelde afstand van elke route van een tankerreis vermenigvuldigt met het volume van de verplaatste lading. Hoe groter de toename van de langeafstandsbewegingen vergeleken met de kortere afstandsbewegingen, hoe groter de toename van de Tonmijl vraag.

Tonnagebelastingregime – Een alternatieve wijze om het belastbaar inkomen van hiervoor in aanmerking komende schepen op forfaitaire basis te bepalen. De belastbare winst wordt berekend in functie van het nettotonnage van de door de vennootschap uitgebatede kwalificerende schepen, onafhankelijk van het resultaat van de vennootschap (winst of verlies).

Ultra Deep Water (UDW) – Waterdiepte van meer dan 1500 meter.

Vat – Een volumetrische maateenheid die gelijk is aan 42 U.S. gallons of 158,99 liter. Er gaan 6,2898 vaten in een kubieke meter. Olietankers vervoeren de olie niet meer in vaten (tot in de 19e eeuw wel). Nu wordt het begrip alleen nog gebruikt als volume-eenheid.

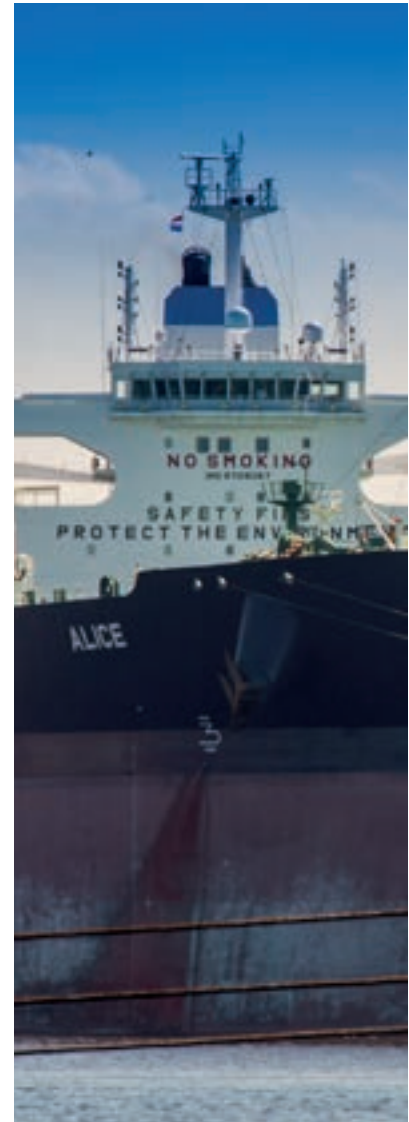
Verschroting – Het verwijderen van een schip uit de vloot door het te slopen voor schroot.

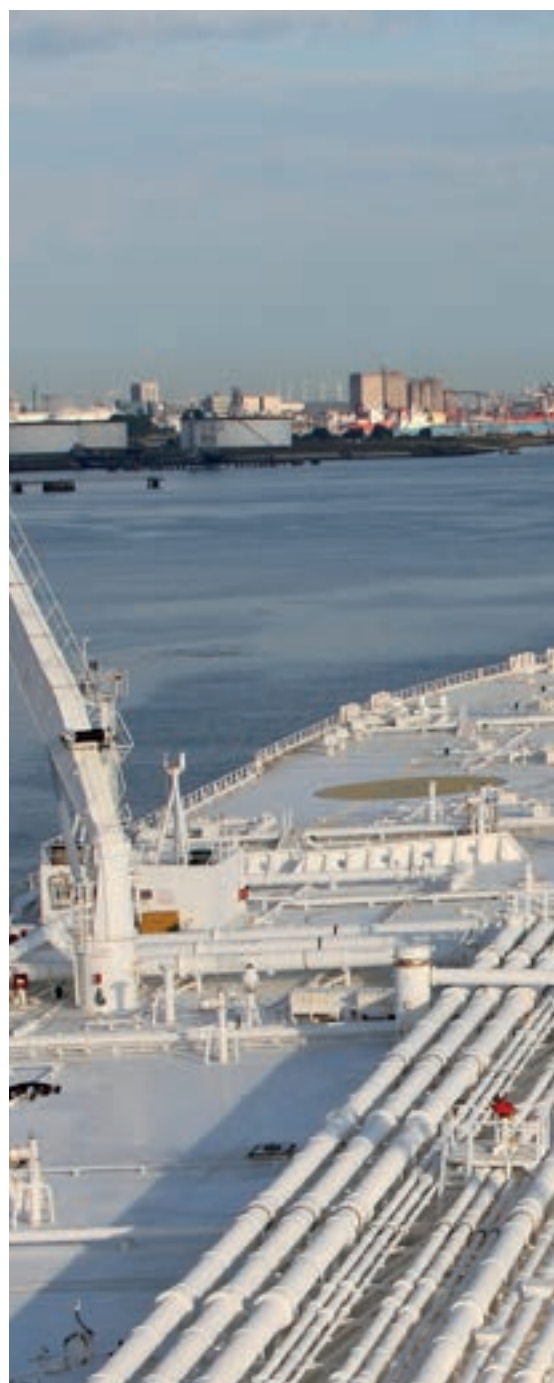
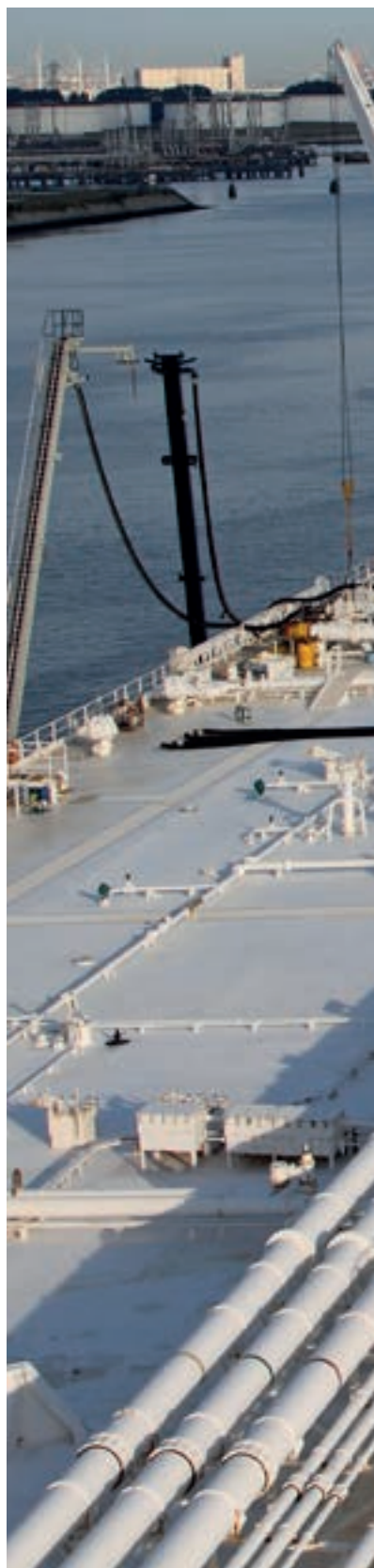
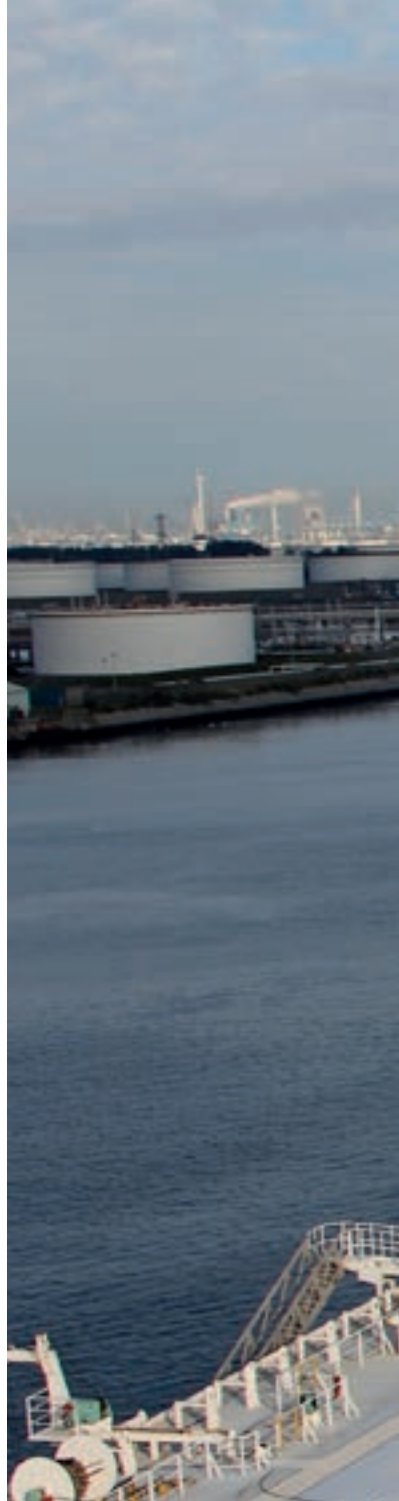
VLCC – Very Large Crude Carrier – Een olietanker met een draagvermogen tussen de 200.000 en 320.000 ton die tot twee miljoen vaten ruwe olie kan vervoeren.

V-Plus – Een van de grootste olietankers ter wereld (ULCC of Ultra Large Crude Carrier) met een draagvermogen van meer dan 350.000 dwt. Deze tankers kunnen tot drie miljoen vaten ruwe olie transporteren en worden voornamelijk ingezet op dezelfde lange afstandsroutes als VLCC's.

Winstdeelname – Een mechanisme dat, afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen, onder bepaalde Bevrachtingsovereenkomsten 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 uiteindelijke afgesproken vrachtprijs wordt dan uitgedrukt als een percentage van de “Worldscale” met een gewaarborgde minimale hoeveelheid lading. Dankzij dat concept kan een Bevrachtingsovereenkomst afgesloten worden mits vermelding van een vrachtprijs zonder dat iedere individuele reis afzonderlijk berekend en afgesproken hoeft te worden.







Financial report

Consolidated financial statements	104
Notes to the consolidated financial statements	109
Statutory auditor's report to the general meeting of Euronav NV as of and for the year ended December 31, 2017	186
Statutory financial statements Euronav NV	192

Een Nederlandstalige versie van de geconsolideerde jaarrekening zal beschikbaar worden gesteld 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 STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

(in thousands of USD)

	Note	December 31, 2017	December 31, 2016
Assets			
Non-current assets			
Vessels	8	2,271,500	2,383,163
Assets under construction	8	63,668	86,136
Other tangible assets	8	1,663	777
Intangible assets	-	72	156
Receivables	10	160,352	183,914
Investments in equity accounted investees	25	30,595	18,413
Deferred tax assets	9	2,487	964
Total non-current assets		2,530,337	2,673,523
Current assets			
Trade and other receivables	11	136,797	166,342
Current tax assets	-	191	357
Cash and cash equivalents	12	143,648	206,689
Non-current assets held for sale	3	-	-
Total current assets		280,636	373,388
TOTAL ASSETS		2,810,973	3,046,911
Equity and Liabilities			
Equity			
Share capital	-	173,046	173,046
Share premium	-	1,215,227	1,215,227
Translation reserve	-	568	120
Treasury shares	13	(16,102)	(16,102)
Retained earnings	-	473,622	515,665
Equity attributable to owners of the Company		1,846,361	1,887,956
Non-current liabilities			
Bank loans	15	653,730	966,443
Other notes	15	147,619	-
Other payables	17	539	533
Employee benefits	16	3,984	2,846
Provisions	-	-	38
Total non-current liabilities		805,872	969,860
Current liabilities			
Trade and other payables	17	61,355	69,859
Current tax liabilities	-	11	-
Bank loans	15	47,361	119,119
Other borrowings	15	50,010	-
Provisions	-	3	117
Total current liabilities		158,740	189,095
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES		2,810,973	3,046,911

The accompanying notes on pages 109 to 185 are an integral part of these consolidated financial statements.



CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS

(in thousands of USD except per share amounts)

	Note	2017 Jan. 1 - Dec 31, 2017	2016 Jan. 1 - Dec 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015
Shipping income				
Revenue	4	513,368	684,265	846,507
Gains on disposal of vessels/other tangible assets	8	36,538	50,397	13,302
Other operating income	4	4,902	6,996	7,426
Total shipping income		554,808	741,658	867,235
Operating expenses				
Voyage expenses and commissions	5	(62,035)	(59,560)	(71,237)
Vessel operating expenses	5	(150,427)	(160,199)	(153,718)
Charter hire expenses	5	(31,173)	(17,713)	(25,849)
Loss on disposal of vessels/other tangible assets	8	(21,027)	(2)	(8,002)
Impairment on non-current assets held for sale	3	-	-	-
Loss on disposal of investments in equity accounted investees	24	-	(24,150)	-
Depreciation tangible assets	8	(229,777)	(227,664)	(210,156)
Depreciation intangible assets	-	(95)	(99)	(50)
General and administrative expenses	5	(46,868)	(44,051)	(46,251)
Total operating expenses		(541,402)	(533,438)	(515,263)
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES		13,406	208,220	351,972
Finance income	6	7,266	6,855	3,312
Finance expenses	6	(50,729)	(51,695)	(50,942)
Net finance expenses		(43,463)	(44,840)	(47,630)
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	25	30,082	40,495	51,592
PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX		25	203,875	355,934
Income tax benefit (expense)	7	1,358	174	(5,633)
PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD		1,383	204,049	350,301
Attributable to:				
Owners of the company	-	1,383	204,049	350,301
Basic earnings per share	14	0.01	1.29	2.25
Diluted earnings per share	14	0.01	1.29	2.22
Weighted average number of shares (basic)	14	158,166,534	158,262,268	155,872,171
Weighted average number of shares (diluted)	14	158,297,057	158,429,057	157,529,562

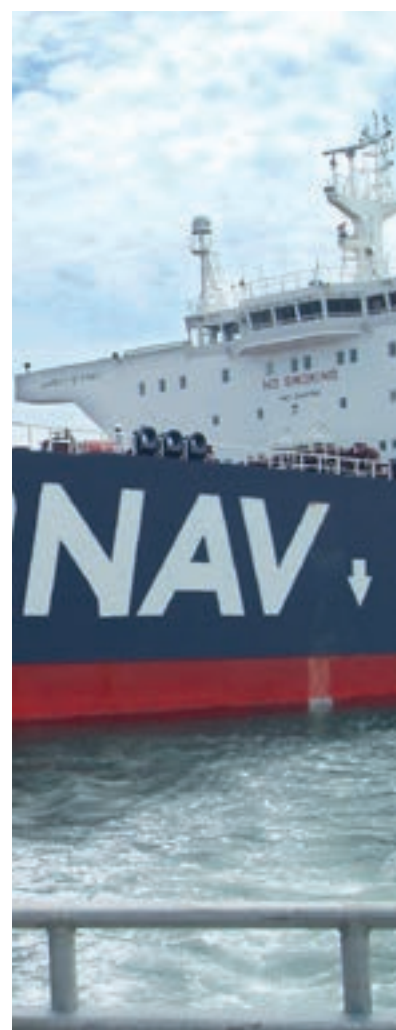
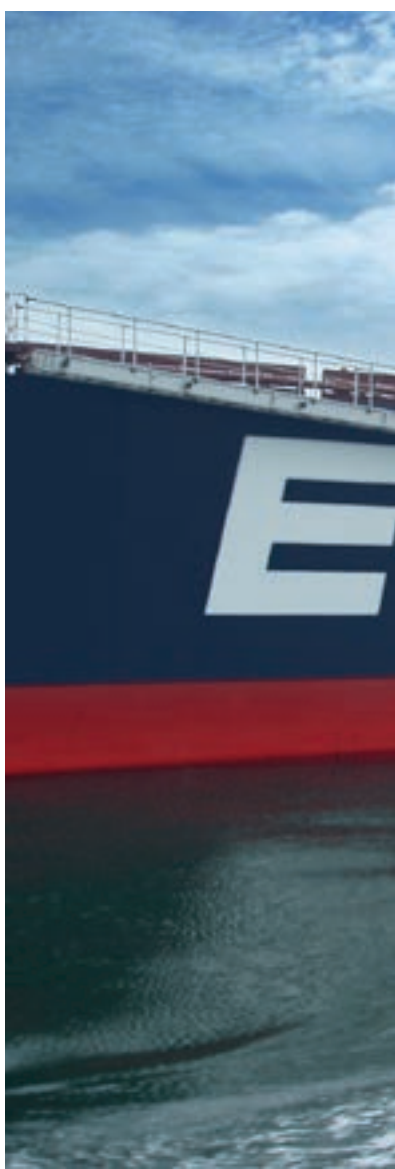
The accompanying notes on pages 109 to 185 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

(in thousands of USD)

	Note	2017 Jan. 1 - Dec 31, 2017	2016 Jan. 1 - Dec 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015
Profit/(loss) for the period		1,383	204,049	350,301
Other comprehensive income, net of tax				
<i>Items that will never be reclassified to profit or loss:</i>				
Remeasurements of the defined benefit liability (asset)	16	64	(646)	(44)
<i>Items that are or may be reclassified to profit or loss:</i>				
Foreign currency translation differences	6	448	170	(429)
Equity-accounted investees - share of other comprehensive income	25	483	1,224	1,610
Other comprehensive income, net of tax		995	748	1,136
Total comprehensive income for the period		2,378	204,797	351,437
Attributable to:				
Owners of the company		2,378	204,797	351,437

The accompanying notes on pages 109 to 185 are an integral part of these consolidated financial statements.



CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

(in thousands of USD)

	Note	Share capital	Share premium	Trans- lation reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Other equity interest	Total equity
Balance at January 1, 2015		142,441	941,770	379	-	(46,062)	359,180	1,397,708	75,000	1,472,708
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	350,301	350,301	-	350,301
Total other comprehensive income	-	-	-	(429)	-	-	1,565	1,136	-	1,136
Total comprehensive income		-	-	(429)	-	-	351,866	351,437		351,437
Transactions with owners of the company										
Issue of ordinary shares	13	20,324	208,738	-	-	-	(19,357)	209,705	-	209,705
Conversion perpetual convertible preferred equity	13	10,281	64,719	-	-	-	-	75,000	(75,000)	-
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	(138,001)	(138,001)	-	(138,001)
Treasury shares sold	13	-	-	-	-	33,779	(25,516)	8,263	-	8,263
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	1,637	1,637	-	1,637
Total transactions with owners		30,605	273,457	-	-	33,779	(181,237)	156,604	(75,000)	81,604
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015		173,046	1,215,227	(50)	-	(12,283)	529,809	1,905,749	-	1,905,749
Balance at January 1, 2016		173,046	1,215,227	(50)	-	(12,283)	529,809	1,905,749	-	1,905,749
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	204,049	204,049	-	204,049
Total other comprehensive income	-	-	-	170	-	-	578	748	-	748
Total comprehensive income		-	-	170	-	-	204,627	204,797	-	204,797
Transactions with owners of the company										
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	(216,838)	(216,838)	-	(216,838)
Treasury shares acquired	13	-	-	-	-	(6,889)	-	(6,889)	-	(6,889)
Treasury shares sold	13	-	-	-	-	3,070	(2,339)	731	-	731
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	406	406	-	406
Total transactions with owners		-	-	-	-	(3,819)	(218,771)	(222,590)	-	(222,590)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016		173,046	1,215,227	120	-	(16,102)	515,665	1,887,956	-	1,887,956
Balance at January 1, 2017		173,046	1,215,227	120	-	(16,102)	515,665	1,887,956	-	1,887,956
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	1,383	1,383	-	1,383
Total other comprehensive income	-	-	-	448	-	-	547	995	-	995
Total comprehensive income		-	-	448	-	-	1,930	2,378	-	2,378
Transactions with owners of the company										
Dividends to equity holders	13	-	-	-	-	-	(44,286)	(44,286)	-	(44,286)
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	313	313	-	313
Total transactions with owners		-	-	-	-	-	(43,973)	(43,973)	-	(43,973)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2017		173,046	1,215,227	568	-	(16,102)	473,622	1,846,361	-	1,846,361

The accompanying notes on pages 109 to 185 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands of USD)

	Note	2017 Jan. 1 - Dec 31, 2017	2016 Jan. 1 - Dec 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015
Cash flows from operating activities				
Profit (loss) for the period	-	1,383	204,049	350,301
Adjustments for:		225,527	205,457	208,305
Depreciation of tangible assets	8	229,777	227,664	210,156
Depreciation of intangible assets	-	95	99	50
Loss (gain) on disposal of investments in equity accounted investees	24	-	24,150	-
Provisions	-	(160)	(603)	91
Tax (benefits)/expenses	7	(1,358)	(174)	5,633
Share of profit of equity-accounted investees, net of tax	25	(30,082)	(40,495)	(51,592)
Net finance expense	6	43,463	44,839	47,630
(Gain)/loss on disposal of assets	8	(15,511)	(50,395)	(5,300)
Equity-settled share-based payment transactions	5	313	406	1,637
Amortization of deferred capital gain	-	(1,010)	(34)	-
Changes in working capital requirements		22,083	38,487	(57,692)
Change in cash guarantees	-	(52)	107	1
Change in trade receivables	11	5,938	(755)	12,330
Change in accrued income	11	(1,499)	21,049	(13,175)
Change in deferred charges	11	(3,648)	239	11,090
Change in other receivables	10-11	28,773	35,905	(34,654)
Change in trade payables	17	1,165	(6,817)	1,190
Change in accrued payroll	17	1,014	(138)	255
Change in accrued expenses	17	(6,727)	(7,547)	(1,649)
Change in deferred income	17	(3,726)	(3,591)	6,612
Change in other payables	17	18	(226)	(39,800)
Change in provisions for employee benefits	16	827	261	108
Income taxes paid during the period	-	11	(100)	(109)
Interest paid	6-18	(39,595)	(33,378)	(50,810)
Interest received	6-11	636	209	262
Dividends received from equity-accounted investees	25	1,250	23,478	275
Net cash from (used in) operating activities		211,295	438,202	450,532
Acquisition of vessels	8	(176,687)	(342,502)	(351,596)
Proceeds from the sale of vessels	8	96,880	223,016	112,890
Acquisition of other tangible assets and prepayments	8	(1,203)	(178)	(8,289)
Acquisition of intangible assets	-	(11)	(18)	(258)
Proceeds from the sale of other (in) tangible assets	-	29	38	95
Loans from (to) related parties	25	40,750	22,047	39,785
Proceeds from capital decreases in joint ventures	25	-	3,737	1,500
Acquisition of subsidiaries, net of cash acquired	24	-	(6,755)	-
Net cash from (used in) investing activities		(40,242)	(100,615)	(205,873)
Proceeds from issue of share capital	13	-	-	229,063
Transaction costs related to issue of share capital	13	-	-	(19,357)
(Purchase of) Proceeds from sale of treasury shares	13	-	(6,157)	8,263
Proceeds from new borrowings	15	526,024	740,286	931,270
Repayment of borrowings	15	(710,993)	(774,015)	(1,367,871)
Transaction costs related to issue of loans and borrowings	15	(5,874)	(4,436)	(8,680)
Dividends paid	13	(44,133)	(216,838)	(138,003)
Net cash from (used in) financing activities		(234,976)	(261,160)	(365,315)

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS (CONTINUED)

<i>(in thousands of USD)</i>				
	Note	2017 Jan. 1 - Dec 31, 2017	2016 Jan. 1 - Dec 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents		(63,923)	76,427	(120,656)
Net cash and cash equivalents at the beginning of the period	12	206,689	131,663	254,086
Effect of changes in exchange rates	-	882	(1,401)	(1,767)
Net cash and cash equivalents at the end of the period	12	143,648	206,689	131,663
The accompanying notes on pages 109 to 185 are an integral part of these consolidated financial statements.				

Notes to the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2017

Note 1 - Significant accounting policies

Note 2 - Segment reporting

Note 3 - Assets and liabilities held for sale and discontinued operations

Note 4 - Revenue and other operating income

Note 5 - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities

Note 6 - Net finance expense

Note 7 - Income tax benefit (expense)

Note 8 - Property, plant and equipment

Note 9 - Deferred tax assets and liabilities

Note 10 - Non-current receivables

Note 11 - Trade and other receivables - current

Note 12 - Cash and cash equivalents

Note 13 - Equity

Note 14 - Earnings per share

Note 15 - Interest-bearing loans and borrowings

Note 16 - Employee benefits

Note 17 - Trade and other payables

Note 18 - Financial instruments - market and other risks

Note 19 - Operating leases

Note 20 - Provisions and contingencies

Note 21 - Related parties

Note 22 - Share-based payment arrangements

Note 23 - Group entities

Note 24 - Business combinations

Note 25 - Equity-accounted investees

Note 26 - Subsidiaries

Note 27 - Major exchange rates

Note 28 - Audit fees

Note 29 - Subsequent events

Note 30 - Statement on the true and fair view of the consolidated financial statements and the fair overview of the management report

Note 1 - Significant accounting policies

1.REPORTING ENTITY

Euronav N.V. (the "Company") is a company domiciled in Belgium. The address of the Company's registered office is De Gerlachekaai 20, 2000 Antwerpen, Belgium. The consolidated financial statements of the Company comprise the Company and its subsidiaries (together referred to as the "Group") and the Group's interests in associates and joint ventures.





Euronav NV is a fully-integrated provider of international maritime shipping and offshore services engaged in the transportation and storage of crude oil. The Company was incorporated under the laws of Belgium on June 26, 2003, and grew out of three companies that had a strong presence in the shipping industry; Compagnie Maritime Belge NV, or CMB, formed in 1895, Compagnie Nationale de Navigation SA, or CNN, formed in 1938, and Ceres Hellenic formed in 1950. The Company started doing business under the name “Euronav” in 1989 when it was initially formed as the international tanker subsidiary of CNN.

Euronav NV charters its vessels to leading international energy companies. The Company pursues a chartering strategy of primarily employing its vessels on the spot market, including through the Tankers International (TI) Pool and also under fixed-rate contracts and long-term time charters, which typically include a profit sharing component.

A spot market voyage charter is a contract to carry a specific cargo from a load port to a discharge port for an agreed freight per ton of cargo or a specified total amount. Under spot market voyage charters, the Company pays voyage expenses such as port, canal and bunker costs. Spot charter rates have historically been volatile and fluctuate due to seasonal changes, as well as general supply and demand dynamics in the crude oil marine transportation sector. Although the revenues generated by the Company in the spot market are less predictable, the Company believes their exposure to this market provides them with the opportunity to capture better profit margins during periods when vessel demand exceeds supply leading to improvements in tanker charter rates. The Company principally employs and commercially manages their VLCCs through the TI Pool, a leading spot market-oriented VLCC pool in which other shipowners with vessels of similar size and quality participate along with the Company. The Company participated in the formation of the TI Pool in 2000 to allow themselves and other TI Pool participants, consisting of third-party owners and operators of similarly sized vessels, to gain economies of scale, obtain increased cargo flow of information, logistical efficiency and greater vessel utilization.

Time charters provide the Company with a fixed and stable cash flow for a known period of time. Time charters may help the Company mitigate, in part, their exposure to the spot market, which tends to be volatile in nature, being seasonal and generally weaker in the second and third quarters of the year due to refinery shutdowns and related maintenance during the warmer summer months. The Group may when the cycle matures or otherwise opportunistically employ more of their vessels under time charter contracts as the available rates for time charters improve. The Group may also enter into time charter contracts with profit sharing arrangements, which the Company believes will enable them to benefit if the spot market increases above a base charter rate as calculated either by sharing sub charter profits of the charterer or by reference to a market index and in accordance with a formula provided in the applicable charter contract.

The Group currently deploys their two FSOs as floating storage units under service contracts with North Oil Company, in the offshore services sector.

2.BASIS OF PREPARATION

(a) Statement of compliance

These financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) and as adopted by the European Union on December 31, 2017.

All accounting policies have been consistently applied for all periods presented in the consolidated financial statements, unless disclosed otherwise.

The consolidated financial statements were authorized for issue by the Board of Directors on March 20, 2018.

(b) Basis of measurement

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost

basis except for the following material items in the statement of financial position:

- Derivative financial instruments are measured at fair value

(c) Functional and presentation currency

The consolidated financial statements are presented in USD, which is the Company's functional and presentation currency. All financial information presented in USD has been rounded to the nearest thousand except when otherwise indicated.

(d) Use of estimates and judgements

The preparation of the consolidated 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 recognized 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.

Information about critical judgements in applying accounting policies that have the most significant effect on the amounts recognized in the consolidated financial statement is included in the following note:

- Note 8 – Impairment

Information about assumptions and estimation uncertainties that have a significant risk of resulting in a material adjustment within the next financial year is included in the following note:

- Note 8 – Impairment test: key assumptions underlying the recoverable amount

Measurement of fair values

A number of the Group's accounting policies and disclosures require the measurement of fair values, for both financial and non-financial assets and liabilities.

The Group has an established control framework with respect to the measurement of fair values. This includes a valuation team that has overall responsibility for overseeing all significant fair value measurements, including Level 3 fair values, and reports directly to the CFO.

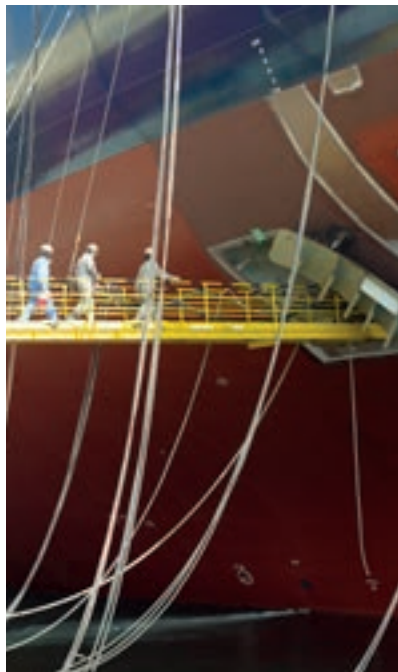
The valuation team regularly reviews significant unobservable inputs and valuation adjustments. If third party information, such as broker quotes or pricing services, is used to measure fair values, then the valuation team assesses the evidence obtained from the third parties to support the conclusion that such valuations meet the requirements of IFRS, including the level in the fair value hierarchy in which such valuations should be classified. Significant valuation issues are reported to the Group Audit and Risk Committee.

When measuring the fair value of an asset or a liability, the Group uses market observable data as far as possible. Fair values are categorized into different levels in a fair value hierarchy based on the inputs used in the valuation techniques as follows.

- Level 1: quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2: inputs other than quoted prices included in Level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).
- Level 3: inputs for the asset or liability that are not based on observable market data (unobservable inputs).

If the inputs used to measure the fair value of an asset or a liability might be categorized





in different levels of the fair value hierarchy, then the fair value measurement is categorized in its entirety in the same level of the fair value hierarchy as the lowest level input that is significant to the entire measurement.

The Group recognizes transfers between levels of the fair value hierarchy at the end of the reporting period during which the change has occurred.

(e) Changes in accounting policies

Except for the changes below, the accounting policies adopted in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2017 are consistent with those applied in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2016. The Group has adopted the following new standards, interpretations and amendments to standards, including any consequential amendments to other standards, with a date of initial application of January 1, 2017:

- Annual Improvements to IFRSs 2014-2016 cycle (amendments to IFRS 12)
- Amendments to IAS 7: Disclosure Initiative
- Amendments to IAS 12: Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealized Losses

The adoption of these standards, interpretations and amendments to standards did not have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

(f) Basis of Consolidation

(i) Business Combinations

Business combinations are accounted for using the acquisition method as at the acquisition date, which is the date on which control is transferred to the Group. The Group controls an entity when it is exposed to, or has rights to, variable returns from its involvement with the entity and has the ability to affect those returns through its power over the entity.

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

- the fair value of the consideration transferred; plus
- the recognized amount of any non-controlling interests in the acquiree; plus if the business combination is achieved in stages, the fair value of the existing equity interest in the acquiree; less
- the net recognized amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.
- When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognized immediately in profit or loss.

The consideration transferred does not include amounts related to the settlement of pre-existing relationships. Such amounts generally are recognized in profit or loss. Transaction costs, other than those associated with the issue of debt or equity securities, that the Group incurs in connection with a business combination are expensed as incurred.

Any contingent consideration payable is measured at fair value at the acquisition date. If the contingent consideration is classified as equity, then it is not remeasured and settlement is accounted for within equity. Otherwise, subsequent changes in the fair value of the contingent consideration are recognized in profit or loss.

(ii) Non-controlling interests (NCI)

NCI are measured at their proportionate share of the acquiree's identifiable net assets at the date of acquisition. Changes in the Group's interest in a subsidiary that do not result in a loss of control are accounted for as equity transactions.

(iii) Subsidiaries

Subsidiaries are those entities controlled by the Group. The Group controls an entity when it is exposed to, or has rights to, variable returns from its involvement with the entity and has the ability to affect those returns through its power over the entity.

The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date on which the control commences until the date on which control ceases.

(iv) Loss of control

On the loss of control, the Group derecognizes the assets and liabilities of the subsidiary, any non-controlling interests and the other components of equity related to the subsidiary. Any surplus or deficit arising on the loss of control is recognized in profit or loss. If the Group retains any interest in the former subsidiary, then such interest is measured at fair value at the date that control is lost. Subsequently it is accounted for as an equity-accounted investee or as an available-for-sale financial asset depending on the level of influence retained.

(v) Interests in equity-accounted investees

The Group's interests in equity-accounted investees comprise interest in associates and joint ventures.

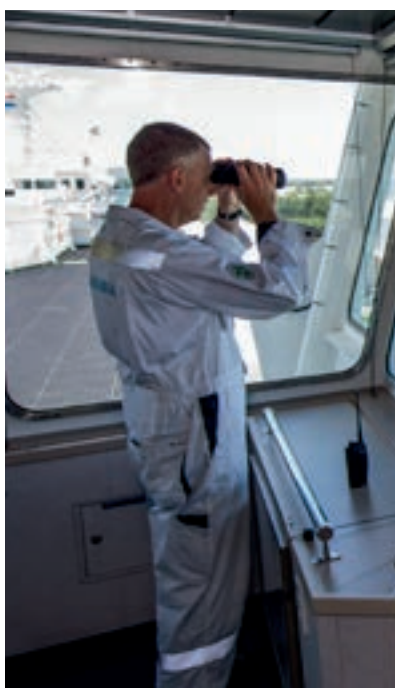
Associates are those entities in which the Group has significant influence, but not control or joint control, over the financial and operating policies. A joint venture is an arrangement in which the Group has joint control, whereby the Group has rights to the net assets of the arrangement, rather than rights to its assets and obligations for its liabilities.

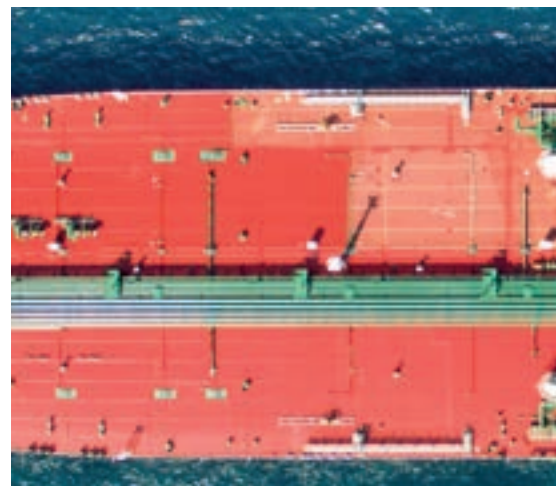
Interests in associates and joint ventures are accounted for using the equity method. They are recognized initially at cost, which includes transaction costs. Subsequent to initial recognition, the consolidated financial statements include the Group's share of the profit or loss and other comprehensive income ("OCI") of equity-accounted investees, until the date on which significant influence or joint control ceases.

Interests in associates and joint ventures include any long-term interests that, in substance, form part of the Group's investment in those associates or joint ventures and include unsecured shareholder loans for which settlement is neither planned nor likely to occur in the foreseeable future, which, therefore, are an extension of the Group's investment in those associates and joint ventures. The Group's share of losses that exceeds its investment is applied to the carrying amount of those loans. After the Group's interest is reduced to zero, a liability is recognized to the extent that the Group has a legal or constructive obligation to fund the associates' or joint ventures' operations or has made payments on their behalf.

(vi) Transactions eliminated on consolidation

Intragroup balances and transactions, and any unrealized gains arising from intra-group transactions, are eliminated in preparing the consolidated financial statements. Unrealized gains arising from transactions with equity-accounted investees are





eliminated against the underlying asset to the extent of the Group's interest in the investee. Unrealized losses are eliminated in the same way as unrealized gains, but only to the extent that there is no evidence of impairment.

(g) Foreign currency

(i) Foreign currency transactions

Transactions in foreign currencies are translated to USD at the foreign exchange rate applicable 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 applicable at that date. Foreign exchange differences arising on translation are recognized in profit or loss. 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) 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 recognized directly in equity (Translation reserve). When a foreign operation is disposed of, in part or in full, the relevant amount in the translation reserve is transferred to profit or loss.

(h) Financial Instruments

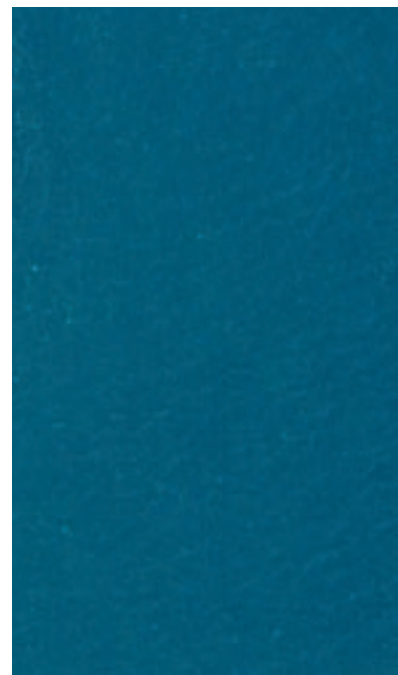
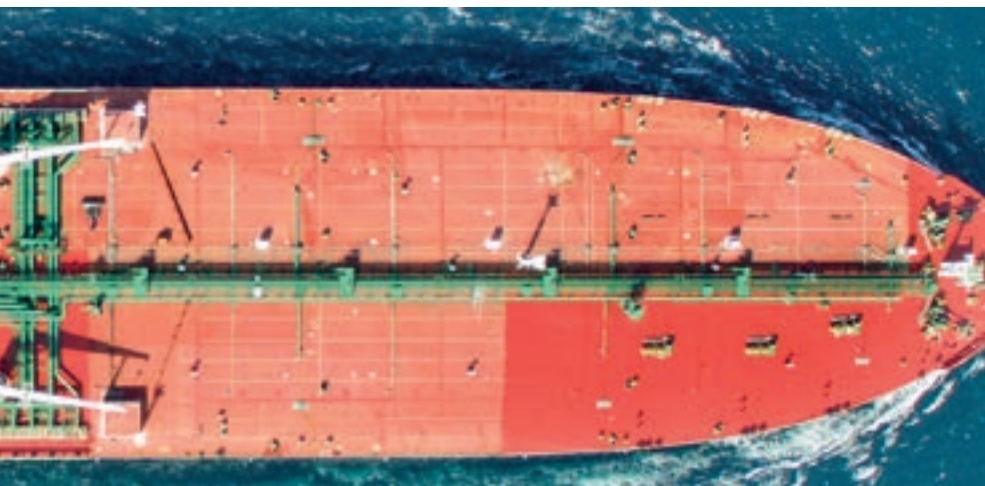
(i) Non-derivative financial assets

The group initially recognizes loans and receivables on the date that they are originated. All other financial assets (including assets designated as at fair value through profit and loss) are recognized initially on the trade date, which is the date that the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

The Group derecognizes a financial asset when the contractual rights to the cash flows from the asset expire, or it transfers the rights to receive the contractual cash flows in a transaction in which substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset are transferred. Any interest in such transferred financial assets that is created or retained by the Group is recognized as a separate asset or liability.

Financial assets and liabilities are offset and the net amount presented in the statement of financial position when, and only when, the Group has a legal right to offset the amounts and intends either to settle on a net basis or to realize the asset and settle the liability simultaneously.

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 classifies non-derivative financial assets into the following categories: financial assets at fair value through profit or loss, loans and receivables, cash and cash equivalents, held-to-maturity financial assets and available-for-sale financial assets. 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

A financial asset is classified as at fair value through profit or loss if it is classified as held for trading or is designated as such on initial recognition. Financial assets are designated as at fair value through profit or loss if the Group manages such investments and makes purchase and sale decisions based on their fair value in accordance with the Group's treasury policy. Attributable transaction costs are recognized in profit or loss as incurred. Financial assets at fair value through profit or loss are measured at fair value and changes therein, which takes into account any dividend income, are recognized in profit or loss.

Assets in this category are classified as current assets if they are expected to be realized within 12 months of the balance sheet date.

Loans and receivables

Loans and receivables are financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Such assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, loans and receivables are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment losses.

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 statement of financial position.

Held-to-maturity financial assets

If the Group has the positive intent and ability to hold debt securities to maturity, then such financial assets are classified as held-to-maturity. Held-to-maturity financial assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, held-to-maturity financial assets are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment losses. Held-to-maturity financial assets comprise debentures.

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. Available-for-sale financial assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs.

Subsequent to initial recognition, they are measured at fair value and changes therein, other than impairment losses and foreign currency differences on available-for-sale debt instruments, are recognized in OCI and presented in the fair value reserve in equity. When an investment is derecognized, the gain or loss accumulated in equity is reclassified to profit or loss.

Available-for-sale financial assets comprise equity securities and debt securities.

They are included in non-current assets unless the Company intends to dispose of the investment within 12 months of the balance sheet date.

(ii) Non-derivative financial liabilities

The Group initially recognizes debt securities issued and subordinated liabilities on the date that they are originated. All other financial liabilities (including liabilities designated as at fair value through profit or loss) are recognized initially on the trade date, which is the date that the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

The Group derecognizes a financial liability when its contractual obligations are discharged, canceled or expire.

Non-derivative financial liabilities are recognized initially at fair value less any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, these financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method.

Non-derivative financial liabilities comprise loans and borrowings, bank overdrafts, and trade and other payables.

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.

(iii) Share capital

Ordinary share capital

Ordinary share capital is classified as equity. Incremental costs directly attributable to the issue of ordinary shares are recognized as a deduction from equity, net of any tax effects.

Repurchase of share capital

When share capital recognized as equity is repurchased, the amount of the consideration paid, including directly attributable costs, net of any tax effects, is recognized as a deduction from equity. Repurchased shares are classified as treasury shares and presented in the reserve for own shares. When treasury shares are sold or reissued subsequently, the amount received is recognized as an increase in equity, and the resulting surplus or deficit on the transaction is presented in share premium.

(iv) Derivative financial instruments

The Group from time to time may enter into 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 derivative as hedging instrument, 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 recognized 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 recognized 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 recognized in OCI and presented in the hedging reserve in equity.

The amount recognized in OCI 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 profit or loss as the hedged item. Any ineffective portion of changes in the fair value of the derivative is recognized immediately in profit or loss.

When the hedged item is a non-financial asset, the amount accumulated in equity is included in the carrying amount of the asset when the asset is recognized. In other cases, the amount accumulated in equity is reclassified to profit or loss in the same period that the hedged item affects 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 equity is reclassified to 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 recognized immediately in profit or loss.

(v) Compound financial instruments

Compound financial instruments issued by the Group comprise Notes denominated in USD that can be converted to ordinary shares at the option of the holder, when the number of shares is fixed and does not vary with changes in fair value.

The liability component of compound financial instruments is initially recognized at the fair value of a similar liability that does not have an equity conversion option. The equity component is initially recognized at the difference between the fair value of the compound financial instrument as a whole and the fair value of the liability component. Any directly attributable transaction costs are allocated to the liability and equity component in proportion to their initial carrying amounts.

Subsequent to initial recognition, the liability component of a compound financial instrument is measured at amortized cost using the effective interest method. The equity component of a compound financial instrument is not remeasured.

Interest related to the financial liability is recognized in profit and loss. On conversion, the financial liability is reclassified to equity and no gain or loss is recognized.

(i) Goodwill and intangible assets

(i) Goodwill

Goodwill that arises on the acquisition of subsidiaries is presented as an intangible asset. For the measurement of goodwill at initial recognition, see accounting policy (f).

After initial recognition goodwill is measured at cost less accumulated impairment





losses (refer to accounting policy (k)). In respect of equity accounted investees, the carrying amount of goodwill is included in the carrying amount of the investment, and any impairment loss is allocated to the carrying amount of the equity accounted investee as a whole.

(ii) Intangible assets

Intangible assets that are acquired by the Group and have finite useful lives are measured at cost less accumulated amortization and impairment losses (see accounting policy k).

The cost of an intangible asset acquired in a separate acquisition is the cash paid or the fair value of any other consideration given. The cost of an internally generated intangible asset includes the directly attributable expenditure of preparing the asset for its intended use.

(iii) Subsequent expenditure

Subsequent expenditure on intangible assets is capitalized 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) Amortization

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

- Software: 3 - 5 years

Amortization methods, useful lives and residual values are reviewed at each reporting date and adjusted if appropriate.

(j) 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 to accounting policy (k)).

Cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the asset. The cost of self-constructed assets includes the following:

- The cost of materials and direct labour;
- Any other costs directly attributable to bringing the assets to a working condition for their intended use;
- When the Group has an obligation to remove the asset or restore the site, an estimate of the costs of dismantling and removing the items and restoring the site on which they are located; and
- Capitalized borrowing costs.

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 (refer to accounting policy (j) vii).

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

For the sale of vessels or other items of property, plant and equipment, transfer of risk and rewards usually occurs upon delivery of the vessel to the new owner.

(ii) Leased assets

Leases in terms of which the Group assumes substantially all of the risks and rewards of ownership are classified as finance leases. Vessels, property, 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 (k)). Lease payments are accounted for as described in accounting policy (q). Other leases are operating leases and are not recognized in the Group's statement of financial position.

(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 capitalized 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 derecognized. All other expenditure is recognized in the consolidated statement of profit or loss 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 capitalized as part of the cost of that asset.

(vi) Depreciation

Depreciation is charged to the consolidated statement of profit or loss on a straight-line basis over the estimated useful lives of vessels and items of property, plant and equipment. Leased assets are depreciated over the shorter of the lease term and their useful lives unless it is reasonably certain that the Group will obtain ownership by the end of the lease term. Land is not depreciated.

Vessels and items of property, plant and equipment are depreciated from the date that they are available for use. Internally constructed assets are depreciated from the date that the assets are completed and ready for use.

The estimated useful lives of significant items of property, plant and equipment are as follows:

- | | |
|-------------------------|---------------|
| • tankers | 20 years |
| • FSO/FpSO/FPSO | 25 years |
| • plant and equipment | 5 - 20 years |
| • fixtures and fittings | 5 - 10 years |
| • other tangible assets | 3 - 20 years |
| • dry-docking | 2.5 - 5 years |

Vessels are estimated to have a zero residual value.



Depreciation methods, useful lives and residual values are reviewed at each reporting date and adjusted if appropriate.

(vii) Dry-docking – component approach

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. Costs associated with routine repairs and maintenance are expensed as incurred including routine maintenance performed whilst the vessel is in dry-dock. Components installed during dry-dock with a useful life of more than 1 year will be amortized over their estimated useful-life.

(k) Impairment

(i) Non-derivative financial assets

A financial asset not classified as at fair value through profit or loss is assessed at each reporting date to determine whether there is objective evidence that it is impaired.

A financial asset is impaired if there is objective evidence of impairment as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the asset, and that loss event(s) had an impact on the estimated future cash flows of that asset that can be estimated reliably.

Objective evidence that financial assets are impaired includes default or delinquency by a debtor, restructuring of an amount due to the Group on terms that the Group would not consider otherwise, indications that a debtor or issuer will enter bankruptcy, adverse changes in the payment status of borrowers or issuers, economic conditions that correlate with defaults or the disappearance of an active market for a security. In addition, for an investment in an equity security a significant or prolonged decline in the fair value of the security below its cost is objective evidence of impairment.

Financial assets measured at amortized cost

The Group considers evidence of impairment for financial assets measured at amortized cost (loans and receivables and held-to-maturity financial assets) at both a specific asset and collective level. All individually significant assets are assessed for specific impairment. Those found not to be specifically impaired are then collectively assessed for any impairment that has been incurred but not yet identified. Assets that are not individually significant are collectively assessed for impairment by grouping together assets with similar risk characteristics.

In assessing collective impairment, the Group uses historical trends of the probability of default, the timing of recoveries and the amount of loss incurred, adjusted for management's judgement as to whether current economic and credit conditions are such that the actual losses are likely to be greater or less than suggested by historical trends.

An impairment loss in respect of a financial asset measured at amortized cost is calculated as the difference between its carrying amount and the present value of the estimated future cash flows discounted at the asset's original effective interest rate. Losses are recognized in profit or loss and reflected in an allowance account against loans and receivables or held-to maturity financial assets. Interest on the impaired asset continues to be recognized. When an event occurring after the impairment was recognized causes the amount of impairment loss to decrease, the decrease in impairment loss is reversed through profit or loss.

Available-for-sale financial assets

Impairment losses on available-for-sale financial assets are recognized by reclassifying the losses accumulated in the fair value reserve in equity to profit or loss. The cumulative loss that is reclassified from equity to profit or loss is the difference between the acquisition cost, net of any principal repayment and amortization, and the current fair value, less any impairment loss recognized previously in profit or loss. Changes in cumulative impairment losses attributable



to the application of the effective interest method are reflected as a component of interest income. If, in a subsequent period, the fair value of an impaired available-for-sale debt security increases and the increase can be related objectively to an event occurring after the impairment loss was recognized, then the impairment loss is reversed, with the amount of the reversal recognized in profit or loss. However, any subsequent recovery in the fair value of an impaired available-for-sale equity security is recognized in OCI.

Equity-accounted investees

An impairment loss in respect of an equity-accounted investee is measured by comparing the recoverable amount of the investment with its carrying amount. An impairment loss is recognized in profit or loss, and is reversed if there has been a favourable change in the estimates used to determine the recoverable amount.

(ii) Non-financial assets

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, other than deferred tax assets (refer to accounting policy (s)), are reviewed at each reporting date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, the asset's recoverable amount is estimated.

Goodwill and indefinite-lived intangible assets are tested annually for impairment. An impairment loss is recognized whenever the carrying amount of an asset or its cash-generating unit (CGU) exceeds its recoverable amount.

The recoverable amount of an asset or CGU 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 are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset or CGU. Future cash flows are based on current market conditions, historical trends as well as future expectations.

For the purpose of impairment testing, assets are grouped together into the smallest group of assets that generates cash inflows from continuing use that are largely independent of the cash inflows of other assets or CGU's. Goodwill acquired in a business combination is allocated to groups of CGU's that are expected to benefit from the synergies of the combination.

Impairment losses are recognized in profit or loss. Impairment losses recognized in respect of CGU's are allocated first to reduce the carrying amount of any goodwill allocated to the CGU (group of CGU's), and then to reduce the carrying amounts of the other assets in the CGU (group of CGU's) on a pro rata basis.

An impairment loss recognized for goodwill shall not be reversed. For other assets, 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 amortization, if no impairment loss had been recognized.

(I) Assets held for sale

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 is allocated first to goodwill, and then to the remaining assets and liabilities on a pro rata basis, except that no loss is allocated to inventories, financial assets, deferred tax assets, employee benefit assets or 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 and losses on remeasurement are recognized in profit or loss. Gains are not recognized in excess of any cumulative impairment loss.



Once classified as held for sale, intangible assets and property, plant and equipment are no longer amortized or depreciated, and any equity-accounted investee is no longer equity accounted.

(m) Employee benefits

(i) Defined contribution plans

A defined contribution plan is a post-employment benefit plan under which an entity pays fixed contributions into a separate entity and has no legal or constructive obligation to pay further amounts. Obligations for contributions to defined contribution plans are recognized as an employee benefit expense in profit or loss in the periods during which related services are rendered by employees. Prepaid contributions are recognized as an asset to the extent that a cash refund or a reduction in future payments is available. Contributions to a defined contribution plan that are due more than 12 months after the end of the period in which the employees render the services are discounted to their present value.

(ii) Defined benefit plans

The Group's net obligation in respect of defined benefit plans is calculated separately for each plan by estimating the amount of future benefit that employees have earned in the current and prior periods, discounting that amount and deducting the fair value of any plan assets.

The calculation of defined benefit obligations is performed annually by a qualified actuary using the projected unit credit method. When the calculation results in a potential asset for the Group, the recognized asset is limited to the present value of economic benefits available in the form of any future refunds from the plan or reductions in future contributions to the plan. To calculate the present value of economic benefits, consideration is given to any applicable minimum funding requirements.

Remeasurements of the net defined benefit liability, which comprise actuarial gains and losses, the return of plan assets (excluding interest) and the effect of the asset ceiling (if any, excluding interest), are recognized immediately in OCI. The Group determines the net interest expense (income) on the net defined benefit liability (asset) for the period by applying the discount rate used to measure the defined benefit obligation at the beginning of the annual period to the then-net defined benefit liability (asset), taking into account any changes in the net defined benefit liability (asset) during the period as a result of contributions and benefit payments. Net interest expense and other expenses related to defined benefit plans are recognized in profit and loss.

When the benefits of a plan are changed or when a plan is curtailed, the resulting change in benefit that relates to past service or the gain or loss on curtailment is recognized immediately in profit or loss. The Group recognizes gains and losses on the settlement of a defined plan when the settlement occurs.

(iii) Other long term employee benefits

The Group's net obligation in respect of long-term employee 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 the reporting date on AA credit rated bonds that have maturity dates approximating the terms of the Group's obligations and that are denominated in the currency in which the benefits are expected to be paid. Remeasurements are recognized in profit or loss in the period in which they arise.

(iv) Termination benefits

Termination benefits are recognized as an expense when the Group is demonstrably committed, without realistic possibility or withdrawal, to a formal detailed plan to either terminate employment before the normal retirement date, or to provide termination benefits as a result of an offer made to encourage voluntary redundancy.



Termination benefits for voluntary redundancies are recognized as an expense if the Group has made an offer of voluntary redundancy, it is probable that the offer will be accepted, and the number of acceptances can be estimated reliably. If benefits are payable more than 12 months after the reporting date, then they are discounted to their present value.

(v) Short-term employee benefit

Short-term employee benefit obligations are measured on an undiscounted basis and are expensed as the related service is provided. A liability is recognized for the amount expected to be paid under short-term cash bonus or profit-sharing plans if the Group has a present legal or constructive obligation to pay this amount as a result of past service provided by the employee, and the obligation can be estimated reliably.

(vi) Share-based payment transactions

The grant-date fair value of equity-settled share-based payment awards granted to employees is generally recognized as an expense, with a corresponding increase in equity, over the vesting period of the awards. The amount recognized as an expense is adjusted to reflect the number of awards for which the related service and non-market performance conditions are expected to be met, such that the amount ultimately recognized is based on the number of awards that meet the related service and non-market performance conditions at the vesting date.

The fair value of the amount payable to beneficiaries in respect of “phantom stock unit” grants, which are settled in cash, is recognized as an expense with a corresponding increase in liabilities, over the period during which the beneficiaries become unconditionally entitled to payment. The amount is remeasured at each reporting date and at settlement based on the fair value of the phantom stock units. Any changes in the liability are recognized in profit or loss.

(n) Provisions

A provision is recognized when the Group has a legal or constructive obligation that can be estimated reliably, 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. The unwinding of the discount is recognized as finance cost.

Restructuring

A provision for restructuring is recognized 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.

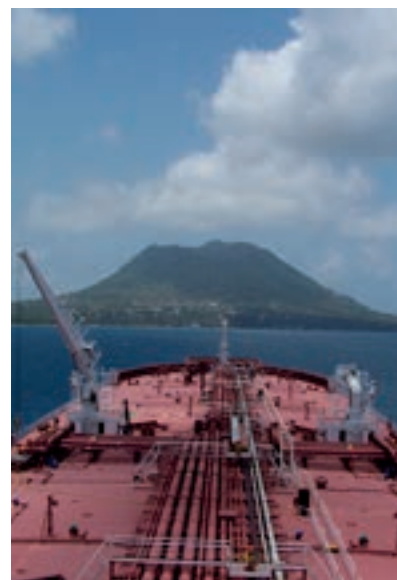
Onerous contracts

A provision for onerous contracts is recognized 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. The provision is measured at the present value of the lower of the expected cost of terminating the contract and the expected net cost of continuing with the contract. Before a provision is established, the Group recognizes any impairment loss on the assets associated with that contract.

(o) Revenue

(i) Pool Revenues

Aggregated revenue recognized on a daily basis from vessels operating on voyage charters in the spot market and on contract of affreightment (“COA”) within the pool is converted into an aggregated net revenue amount by subtracting aggregated voyage expenses (such as fuel and port charges) from gross voyage revenue. These aggregated net revenues are combined with aggregated time charter revenues to determine aggregated pool Time Charter Equivalent revenue (“TCE”). Aggregated pool TCE revenue is then allocated to pool partners in accordance with the allocated pool points earned for each vessel that recognizes each vessel’s earnings capacity based on its cargo, capacity, speed and fuel consumption performance and actual



on hire days. The TCE revenue earned by our vessels operated in the pools is equal to the pool point rating of the vessels multiplied by time on hire, as reported by the pool manager.

(ii) Time - and Bareboat charters

Revenues from time charters and bareboat charters are accounted for as operating leases and are recognized on a straight line basis over the periods of such charters, as service is performed.

The Group does not recognize time charter revenues during periods that vessels are offhire.

(iii) Spot voyages

Within the shipping industry, there are two methods used to account for voyage revenues: rateably over the estimated length of each voyage and completed voyage.

The recognition of voyage revenues rateably on a daily basis over the estimated length of each voyage is the most prevalent method of accounting for voyage revenues and the method used by the Group and the pools in which we participate. Under each method, voyages may be calculated on either a load-to-load or discharge-to-discharge basis. In applying its revenue recognition method, management believes that the discharge-to-discharge basis of calculating voyages more accurately estimates voyage results than the load-to-load basis. Since, at the time of discharge, management generally knows the next load port and expected discharge port, the discharge-to-discharge calculation of voyage revenues can be estimated with a greater degree of accuracy. Euronav does not begin recognizing voyage revenue until a charter has been agreed to by both the Group and the customer, even if the vessel has discharged its cargo and is sailing to the anticipated load port on its next voyage because it is only at this time the charter rate is determinable for the specified load and discharge ports and collectability is reasonably assured.

No revenue is recognized if there are significant uncertainties regarding recovery of the consideration due and associated costs.

(p) Gain and losses on disposal of vessels

In view of their importance the Group reports capital gains and losses on the sale of vessels as a separate line item in the consolidated statement of profit or loss. For the sale of vessels, transfer of risks and awards usually occurs upon delivery of the vessel to the new owner.

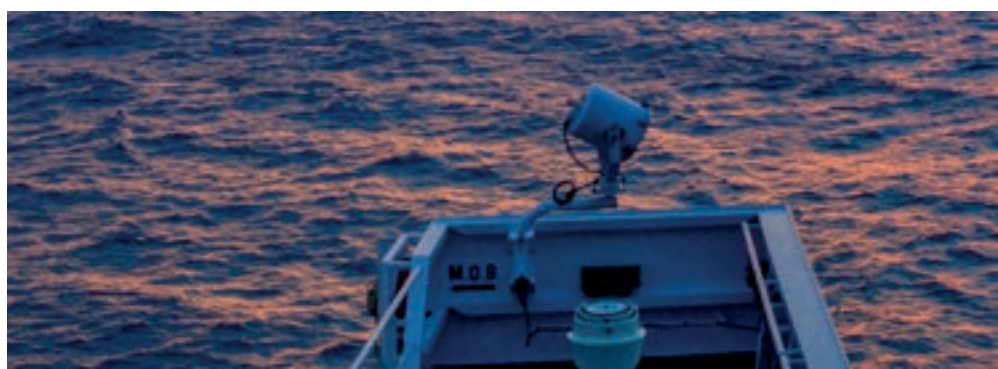
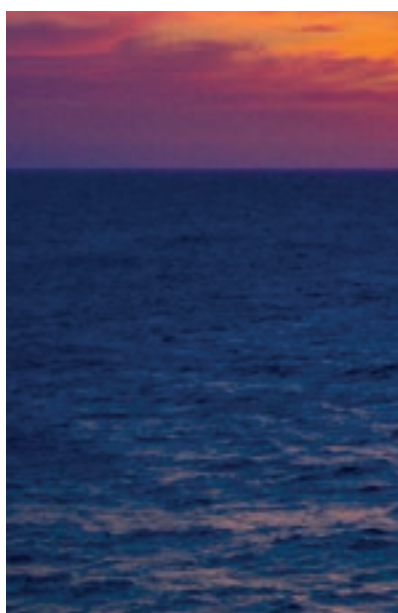
(q) Leases

Lease payments

Payments made under operating leases are recognized in the income statement on a straight-line basis over the term of the lease. Lease incentives received are recognized as an integral part of the total lease expense, over the term of the lease. Minimum lease payments made under finance leases are apportioned between the finance expense and the reduction of the outstanding liability. The finance expense is allocated to each period during the lease term so as to produce a constant period rate of interest on the remaining balance of the liability.

(r) Finance income and finance cost

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 recognized in the consolidated statement of profit or loss (refer to accounting policy (h)).

Interest income is recognized in the consolidated statement of profit or loss as it accrues, taking into account the effective yield on the asset. Dividend income is recognized in the consolidated statement of profit or loss on the date that the dividend is declared.

The interest expense component of finance lease payments is recognized in the consolidated statement of profit or loss using the effective interest rate method.

(s) Income tax

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

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.

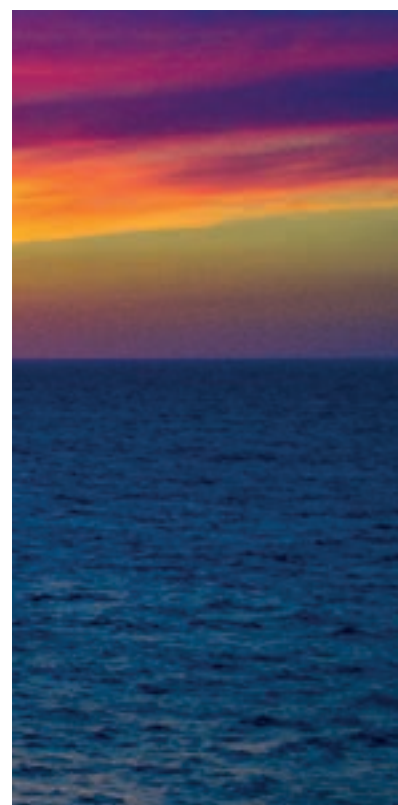
Deferred tax is recognized using the balance sheet method, in respect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for taxation purposes. Deferred tax is not recognized for: the initial recognition of goodwill, the 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 recognized is based on the expected manner of realization 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 recognized only to the extent that it is probable that future taxable profits will be available against which the asset can be utilized. Deferred tax assets are reduced to the extent that it is no longer probable that the related tax benefit will be realized.

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.

(t) 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. The Group distinguishes two segments: the operation of crude oil tankers on the international markets and the floating storage and offloading operations (FSO/FpSO). The Group's internal organizational and management structure does not distinguish any geographical segments.





(u) Discontinued operations

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 profit or loss is represented as if the operation had been discontinued from the start of the comparative period.

(v) New standards and interpretations not yet adopted

A number of new standards, amendments to standards and interpretations are not yet effective for the year ended 31 December 2017, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements:

IFRS 9 Financial instruments, the IASB issued the final version of IFRS 9 Financial Instruments in July 2014. IFRS 9 is effective for annual periods beginning on or after 1 January 2018, with early adoption permitted. The Group will apply IFRS 9 initially on 1 January 2018 and will not restate comparative information for prior periods. The new standard will require the Group to revise its accounting processes and internal controls related to reporting financial instruments. An analysis indicated that the initial adoption of IFRS 9 on January 1, 2018 would result in a provision for doubtful debtors of USD 16k. The adoption of IFRS 9 will not have any other impact on the classification or measurement of financial assets.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers establishes a comprehensive framework for determining whether, how much and when revenue is recognized. It replaces existing revenue recognition guidance, including IAS 18 Revenue, IAS 11 Construction Contracts, IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers and SIC 31 Barter Transactions Involving Advertising Services. IFRS 15 is effective for the annual periods beginning on or after January 1, 2018, with early adoption permitted. The standard establishes a five-step model that will apply to revenue earned from a contract with a customer. The standard's requirements will also apply to the sale of some non-financial assets that are not part of the entity's ordinary activities (e.g., sales of property or plant and equipment). Extensive disclosures will be required, including disaggregation of total revenue, information about performance obligations, changes in contract asset and liability account balances between periods and key judgements and estimates.

The guidance permits two methods of adoption: retrospectively to each prior reporting period presented (full retrospective method), or the cumulative effect of initially applying the guidance recognized at the date of initial application (the cumulative catch-up transition method). The Group will adopt the standard using the cumulative catch-up transition method. The new standard will be effective for us beginning January 1, 2018. The Group has undertaken a comprehensive approach to assess the impact of the guidance on its business by reviewing the current accounting policies and practices to identify any potential differences that result from applying the new requirements to the consolidated financial statements. Part of the Group's revenue is generated from time charters, where revenue is recognized on an accrual basis and is recorded over the term of the charter as the service is provided. This new guidance will not have any impact on this aspect of the Group's revenue. For spot charters, we recognize revenue on a discharge-to-discharge basis in determining the percentage of completion for all voyage charters. After consulting with other shipping companies on business assumptions, processes, systems and controls the Group decided to recognize revenue on a load-to-discharge basis as from January 1, 2018. Under this new standard the Group will also capitalize the voyage expenses incurred between the previous discharge port and the next load port if they qualify as fulfillment costs under IFRS 15 and if they are expected to be recovered. An analysis of spot charter revenue from voyages over year-end indicated that the initial adoption of IFRS 15 on January 1, 2018 will result in a reduction of accrued revenue by USD 4.4 million and the recognition of capitalized fulfillment costs of USD 2.7 million,

with a corresponding net reduction of equity. The new standard will also require the Group to revise its accounting processes and internal controls related to reporting spot charter revenue and voyage expenses.

IFRS 16 Leases published on January 13, 2016 makes a distinction between a service contract and a lease based on whether the contract conveys the right to control the use of an identified asset and introduces a single, on-balance sheet lease accounting model for lessees. A lessee recognizes a right-of-use asset representing its right to use the underlying asset and a lease liability representing its obligation to make lease payments. There are optional exemptions for short term leases and leases of low value items. Lessor accounting remains similar to the current standard - i.e. lessors continue to classify leases as finance or operating leases. For lessors, there is little change to the existing accounting in IAS 17 Leases. IFRS 16 replaces existing leases guidance including IAS 17 Leases, IFRIC 4 Determining whether an Arrangement contains a Lease, SIC-15 Operating Leases-Incentives and SIC-27 Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease. The standard is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2019. Early adoption is permitted for entities that apply IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers at or before the date of initial application of IFRS 16. The Group will adopt IFRS 16 as of January 1, 2019. No quantitative or qualitative assessment of the impact of IFRS 16 has been made to date, but the Group expects that the most significant impact will be that the Group will recognize new assets and liabilities for its operating leases as lessee (for company cars, office rental and bare boat charters). Reference is also made to the disclosure on lease payments in Note 19. In addition, the nature and recognition of expenses related to those leases will change as IFRS 16 replaces the straight-line operating lease expense with a depreciation charge for right-of-use assets and interest expense on lease liabilities. The Group does not expect the adoption of IFRS 16 to impact its ability to comply with the loan covenants described in Note 18.

Classification and Measurement of Share-based Payment Transactions (Amendments to IFRS 2) issued on 20 June 2016 covers three accounting areas: the measurement of cash-settled share-based payments; the classification of share-based payments settled net of tax withholdings; and the accounting for a modification of a share-based payment from cash-settled to equity-settled. The amendments are effective for annual periods commencing on or after 1 January 2018. As a practical simplification, the amendments can be applied prospectively so that prior periods do not have to be restated. Retrospective, or early application is permitted if companies have the required information. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Transfers of property assets to/from, investment property (Amendments to IAS 40) issued on 8 December 2016, clarifies that a property asset is transferred to, or from, investment property when and only when there is an actual change in use. A change in management intention alone does not support a transfer. The amendments are effective for annual periods beginning on or after 1 January 2018, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.

Long-term Interests in Associates and Joint Ventures (Amendments to IAS 28) issued on 12 October 2017, clarifies how companies should account for long-term interests in an associate or joint venture, to which the equity method is not applied, using IFRS 9. The amendments are effective for annual periods beginning on or after 1 January 2019, with early adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.

IFRIC 22 Foreign currency transactions and Advance consideration issued on 8 December 2016, clarifies the transaction date to be used to determine the exchange rate for translating foreign currency transactions involving an advance payment or receipt. The interpretation is effective for annual periods beginning on or after



1 January 2018, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. This interpretation has not yet been endorsed by the EU.

IFRIC 23 Uncertainty over Income Tax Treatments issued on 7 June 2017, clarifies how to apply the recognition and measurement requirements in IAS 12 when there is uncertainty over income tax treatments. In such a circumstance, an entity shall recognize and measure its current or deferred tax asset or liability applying the requirements in IAS 12 based on taxable profit (tax loss), tax bases, unused tax losses, unused tax credits and tax rates determined applying this Interpretation. An entity is required to assume that a tax authority with the right to examine and challenge tax treatments will examine those treatments and have full knowledge of all related information. Detection risk is not considered in the recognition and measurement of uncertain tax treatments. The entity should measure the impact of the uncertainty using the method that best predicts the resolution of the uncertainty; either the most likely amount method or the expected value method. The interpretation is effective for annual periods beginning on or after 1 January 2019, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. This interpretation has not yet been endorsed by the EU.

Annual improvements to IFRSs 2014-2016 Cycle, issued on 8 December 2016, covers the following minor amendments:

- IFRS 1 First-time Adoption of IFRS: removes outdated exemptions for first-time adopters of IFRS (effective for annual periods beginning on or after 1 January 2018);
- IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities: the amendments clarify that the disclosure requirements for interests in other entities also apply to interests that are classified as held for sale or distribution (effective for annual periods beginning on or after 1 January 2017 and adopted by the Group as of 1 January 2017).
- IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures: the amendments clarify that a venture capital organization, or other qualifying entity, may elect to measure its investments in an associate or joint venture at fair value through profit or loss. This election can be made on an investment-by-investment basis. A non-investment entity investor may elect to retain the fair value accounting applied by an investment entity associate or investment entity joint venture to its subsidiaries. This election can be made separately for each investment entity associate or joint venture. These amendments are effective for annual periods beginning on or after 1 January 2018, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Annual improvements to IFRSs 2015-2017 Cycle, issued on 12 December 2017, covers the following minor amendments:

- IFRS 3 Business Combinations: the amendments clarify that a company remeasures its previously held interest in a joint operation when it obtains control of the business.
- IFRS 11 Joint Arrangements: the amendments clarify that a company does not remeasure its previously held interest in a joint operation when it obtains joint control of the business.
- IAS 12 Income Taxes: the amendments clarify that a company accounts for all income tax consequences of dividend payments consistently with the transactions that generated the distributable profits - i.e. in profit or loss, OCI or equity.
- IAS 23 Borrowing Costs: the amendments clarify that a company treats as part of general borrowings any borrowing originally made to develop an asset when the asset is ready for its intended use or sale.

The amendments are effective for annual reporting periods beginning on or after 1 January 2019 with earlier application permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.



Note 2 - Segment reporting

The Group 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). These two divisions operate in completely different markets, where in the latter the assets are tailor made or converted for specific long term projects. The tanker market requires a different marketing strategy as this is considered a very volatile market, contract duration is often less than two years and the assets are to a large extent standardized. The segment profit or loss figures and key assets as set out below are presented to the executive committee on at least a quarterly basis to help the key decision makers in evaluating the respective segments. The Chief Operating Decision Maker (CODM) also receives the information per segment based on proportionate consolidation for the joint ventures and not by applying equity accounting. The reconciliation between the figures of all segments combined on the one hand and with the consolidated statements of financial position and profit or loss on the other hand is presented in a separate column Equity-accounted investees.

The Group has one client in the Tankers segment that represented 10% of the Tankers segment total revenue in 2017 (2016: two clients which represented 10% each and in 2015 one client which represented 11%). All the other clients represent less than 10% of total revenues of the Tankers segment.

The Group did not identify any relevant geographic areas.



CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

(in thousands of USD)

	December 31, 2017				December 31, 2016			
	Tankers	FSO	Less: Equity- accounted investees	Total	Tankers	FSO	Less: Equity- accounted investees	Total
Assets								
Vessels	2,271,500	168,100	(168,100)	2,271,500	2,383,163	186,170	(186,170)	2,383,163
Assets under construction	63,668	-	-	63,668	86,136	-	-	86,136
Other tangible assets	1,663	-	-	1,663	777	-	-	777
Intangible assets	72	-	-	72	156	-	-	156
Receivables	163,382	10,739	(13,769)	160,352	204,079	9,414	(29,579)	183,914
Investments in equity accounted investees	1,695	-	28,900	30,595	1,546	-	16,867	18,413
Deferred tax assets	2,487	223	(223)	2,487	964	-	-	964
Total non-current assets	2,504,467	179,062	(153,192)	2,530,337	2,676,821	195,584	(198,882)	2,673,523
Total current assets	281,132	11,581	(12,077)	280,636	375,037	43,048	(44,697)	373,388
TOTAL ASSETS	2,785,599	190,643	(165,269)	2,810,973	3,051,858	238,632	(243,579)	3,046,911
Equity and liabilities								
Total equity	1,820,887	25,473	1	1,846,361	1,892,836	(4,879)	(1)	1,887,956
Bank and other loans	653,730	162,762	(162,762)	653,730	966,443	203,512	(203,512)	966,443
Convertible and other Notes	147,619	-	-	147,619	-	-	-	-
Other payables	539	-	-	539	533	1,118	(1,118)	533
Deferred tax liabilities	-	1,680	(1,680)	-	-	-	-	-
Employee benefits	3,984	-	-	3,984	2,846	-	-	2,846
Amounts due to equity-accounted joint ventures	-	-	-	-	-	-	-	-
Provisions	-	-	-	-	38	-	-	38
Total non-current liabilities	805,872	164,442	(164,442)	805,872	969,860	204,630	(204,630)	969,860
Total current liabilities	158,840	728	(828)	158,740	189,162	38,881	(38,948)	189,095
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	2,785,599	190,643	(165,269)	2,810,973	3,051,858	238,632	(243,579)	3,046,911

CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS

(in thousands of USD)

	2017			
	Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total
Shipping income				
Revenue	513,398	59,513	(59,543)	513,368
Gains on disposal of vessels/other tangible assets	36,538	-	-	36,538
Other operating income	4,902	234	(234)	4,902
Total shipping income	554,838	59,747	(59,777)	554,808
Operating expenses				
Voyage expenses and commissions	(62,035)	(304)	304	(62,035)
Vessel operating expenses	(150,390)	(9,157)	9,120	(150,427)
Charter hire expenses	(31,173)	-	-	(31,173)
Losses on disposal of vessels/other tangible assets	(21,027)	-	-	(21,027)
Loss on disposal of investments in equity accounted investees	-	-	-	-
Depreciation tangible assets	(229,777)	(18,071)	18,071	(229,777)
Depreciation intangible assets	(95)	-	-	(95)
General and administrative expenses	(46,871)	(30)	33	(46,868)
Total operating expenses	(541,368)	(27,562)	27,528	(541,402)
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	13,470	32,185	(32,249)	13,406
Finance income	7,267	197	(198)	7,266
Finance expenses	(50,730)	(1,026)	1,027	(50,729)
Net finance expenses	(43,463)	(829)	829	(43,463)
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	150	-	29,932	30,082
Profit (loss) before income tax	(29,843)	31,356	(1,488)	25
Income tax expense	1,358	(1,488)	1,488	1,358
Profit (loss) for the period	(28,485)	29,868	-	1,383
Attributable to:				
Owners of the company	(28,485)	29,868	-	1,383

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands of USD)

	2017			
	Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total
Net cash from operating activities	211,310	49,684	(49,698)	211,295
Net cash from (used in) investing activities	(40,243)	-	1	(40,242)
Net cash from (used in) financing activities	(234,921)	(78,421)	78,367	(234,976)
Capital expenditure	(177,901)	-	-	(177,901)
Impairment losses	-	-	-	-
Impairment losses reversed	-	-	-	-

2016				2015			
Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total	Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total
704,766	65,125	(85,626)	684,265	898,495	64,504	(116,492)	846,507
50,397	-	-	50,397	13,302	-	-	13,302
6,765	327	(96)	6,996	6,798	808	(180)	7,426
761,928	65,452	(85,722)	741,658	918,595	65,312	(116,672)	867,235
(63,305)	(476)	4,221	(59,560)	(83,896)	(473)	13,132	(71,237)
(164,478)	(9,679)	13,958	(160,199)	(160,894)	(10,074)	17,250	(153,718)
(17,713)	-	-	(17,713)	(25,849)	-	-	(25,849)
(1)	-	(1)	(2)	(8,002)	-	-	(8,002)
(24,150)	-	-	(24,150)	-	-	-	-
(233,368)	(18,071)	23,775	(227,664)	(221,399)	(18,071)	29,314	(210,156)
(99)	-	-	(99)	(50)	-	-	(50)
(44,152)	(80)	181	(44,051)	(46,433)	(283)	465	(46,251)
(547,266)	(28,306)	42,134	(533,438)	(546,523)	(28,901)	60,161	(515,263)
214,662	37,146	(43,588)	208,220	372,072	36,411	(56,511)	351,972
6,864	57	(66)	6,855	3,313	22	(23)	3,312
(52,420)	(2,552)	3,277	(51,695)	(52,590)	(3,663)	5,311	(50,942)
(45,556)	(2,495)	3,211	(44,840)	(49,277)	(3,641)	5,288	(47,630)
334	-	40,161	40,495	185	-	51,407	51,592
169,440	34,651	(216)	203,875	322,980	32,770	184	355,934
174	(216)	216	174	(5,633)	184	(184)	(5,633)
169,614	34,435	-	204,049	317,347	32,954	-	350,301
169,614	34,435	-	204,049	317,347	32,954	-	350,301

2016				2015			
Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total	Tankers	FSO	Less: Equity-accounted investees	Total
427,926	49,013	(38,737)	438,202	505,821	58,747	(114,036)	450,532
(90,891)	-	(9,724)	(100,615)	(248,770)	-	42,897	(205,873)
(264,714)	(32,929)	36,483	(261,160)	(350,429)	(20,557)	5,671	(365,315)
(342,698)	-	-	(342,698)	(361,754)	-	1,611	(360,143)
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-

Note 3 - 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 USD)

	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2015
Vessels	-	-	24,195
Of which in Tankers segment	-	-	24,195
Of which in FSO segment	-	-	-

(in thousands of USD)

	(Estimated) Sale price	Book Value	Asset Held For Sale	(Expected) Gain	(Expected) Loss
At January 1, 2015	-	-	89,000	-	-
Assets transferred to assets held for sale					
<i>Famenne</i>	38,016	24,195	24,195	13,821	-
Assets sold from assets held for sale					
<i>Antarctica</i>	91,065	89,000	(89,000)	2,065	-
At December 31, 2015	-	-	24,195	15,886	-
At January 1, 2016	-	-	24,195	-	-
Assets sold from assets held for sale					
<i>Famenne</i>	38,016	24,195	(24,195)	13,821	-
At December 31, 2016	-	-	-	13,821	-

On January 15, 2016, the Company sold the VLCC *Famenne* (2001 - 298,412 dwt), for USD 38.4 million. This vessel was accounted for as a non-current asset held for sale as at December 31, 2015, and had a carrying value of USD 24.2 million as of that date. The vessel was delivered to its new owner on March 9, 2016. Taking into account the sales commissions, the gain on the sale of this vessel amounted to USD 13.8 million. This gain has been recorded upon delivery of the vessel and is therefore reflected in the consolidated statement of profit or loss for the twelve months ended December 31, 2016.

As per December 31, 2017 and December 31, 2016, the Group had no assets held for sale.

Discontinued operations

As per December 31, 2017 and December 31, 2016, the Group had no operations that meet the criteria of a discontinued operation.



Note 4 - Revenue and other operating income

<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2017	2016	2015
Pool Revenue	-	249,303	340,217	455,617
Spot Voyages	-	145,360	203,821	264,799
Time Charters	19	118,705	140,227	126,091
Total revenue		513,368	684,265	846,507
Other operating income	-	4,902	6,996	7,426

For the accounting treatment of revenue, we refer to the accounting policies (o) - Revenue.

The decrease in revenue is mostly related to the decrease in pool and spot voyage revenue which is due to lower freight market conditions.

Other operating income includes revenues related to the daily standard business operation of the fleet and that are not directly attributable to an individual voyage, such as insurance rebates received based on changes in our vessels' trading patterns.



Note 5 - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities

VOYAGE EXPENSES AND COMMISSIONS				
<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2017	2016	2015
Voyage related expense	-	(57,140)	(52,836)	(62,787)
Commissions paid	-	(4,895)	(6,724)	(8,450)
Total voyage expenses and commissions		(62,035)	(59,560)	(71,237)

The majority of voyage expenses are bunkers, port costs and agent fees paid to operate the vessels on the spot market. These expenses increased in 2017 compared to 2016 because a lower proportion of vessels were on time charter contract in 2017 and because bunker costs per ton increased. For vessels under a time charter contract, voyage expenses are paid by the charterer and for vessels operated on the spot market, voyage expenses are paid by the ship owner.

VESSEL OPERATING EXPENSES				
<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2017	2016	2015
Operating expenses	-	(139,832)	(148,554)	(142,035)
Insurance	-	(10,595)	(11,645)	(11,683)
Total vessel operating expenses		(150,427)	(160,199)	(153,718)

The operating expenses relate mainly to the crewing, technical and other costs to operate tankers. In 2017 these expenses were lower compared to 2016 because technical operating expenses were lower thanks to cost optimization strategies applied in 2017.

CHARTER HIRE EXPENSES

<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2017	2016	2015
Charter hire	19	(62)	(16,921)	(25,849)
Bare boat hire	19	(31,111)	(792)	-
Total charter hire expenses		(31,173)	(17,713)	(25,849)

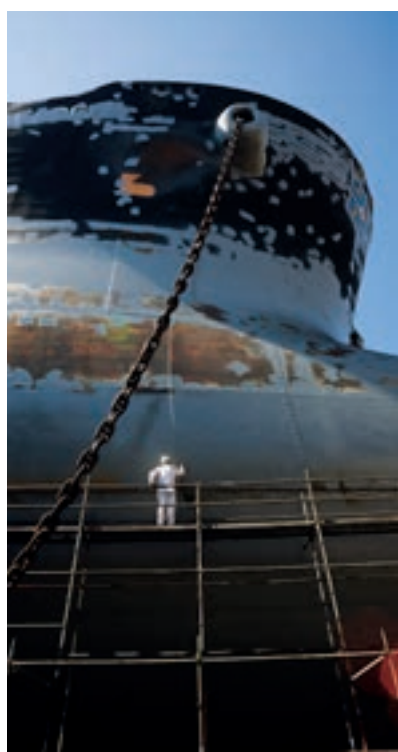


The decrease in charter hire is mainly due to the redelivery of the two chartered-in vessels, the VLCC *KHK Vision* and the Suezmax *Suez Hans*, to their owners on October 27, 2016 and November 27, 2016 respectively.

The increase in bareboat charter-hire expenses in 2017 is entirely attributable to the sale and leaseback agreement of four VLCCs (*Nautilus*, *Navarin*, *Neptun* and *Nucleus*), under a five year bareboat contract agreed on December 16, 2016.

GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES

<i>(in thousands of USD)</i>	Note	2017	2016	2015
Wages and salaries	-	(12,853)	(12,754)	(12,554)
Social security costs	-	(2,511)	(2,532)	(2,379)
Provision for employee benefits	16	(827)	(261)	(108)
Equity-settled share-based payments	22	(313)	(406)	(1,637)
Other employee benefits	-	(3,148)	(3,178)	(3,715)
Employee benefits		(19,652)	(19,131)	(20,392)
Administrative expenses	-	(22,579)	(21,264)	(21,389)
Tonnage Tax	-	(4,772)	(4,246)	(4,360)
Claims	-	(25)	(13)	(19)
Provisions	-	160	603	(91)
Total general and administrative expenses		(46,868)	(44,051)	(46,251)
Average number of full time equivalents (shore staff)		150.49	139.44	132.20



The general and administrative expenses which include amongst others: shore staff wages, director fees, office rental, consulting and audit fees and Tonnage Tax, increased in 2017 compared to 2016. This increase was mainly due to an increase in provisions for employee benefits, and to higher administrative expenses.

The administrative expenses increased in 2017 compared to 2016 due to the signing and usage by Tankers International Ltd. of a senior secured uncommitted on-demand line of credit to fund the working capital in the ordinary course of TI Pool's business of operating a pool of tankers vessels, including but not limited to the purchase of bunker fuel, the payment of expenses relating to specific voyages and supplies of pool vessels, commissions payable on fixtures, port costs, expenses for hull and propeller cleaning, canal costs, insurance costs for the account of the pool, and insurance and fees payable for towage of vessels. The TI Pool's financing expenses are part of the Pool administrative expenses which are borne by the Pool participants, including Euronav.

Note 6 - Net finance expense

RECOGNIZED IN PROFIT OR LOSS			
<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Interest income	655	217	208
Foreign exchange gains	6,611	6,638	3,104
Finance income	7,266	6,855	3,312
Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost	(38,391)	(39,007)	(38,246)
Amortization other Notes	-	-	(4,127)
Other financial charges	(5,819)	(4,577)	(4,355)
Foreign exchange losses	(6,519)	(8,111)	(4,214)
Finance expense	(50,729)	(51,695)	(50,942)
Net finance expense recognized in profit or loss	(43,463)	(44,840)	(47,630)

Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost decreased during the year ended December 31, 2017, compared to 2016. This decrease was primarily attributable to the fact that the increase in floating interest rates in 2017 was more than offset by a decrease in average outstanding debt during the year ended December 31, 2017, compared to 2016. Other financial charges increased in 2017 compared to 2016, which was primarily attributable to commitment fees paid for available credit lines, of which the total availability increased in 2017.

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



<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Total interest income on financial assets	655	217	208
Total interest expense on financial liabilities	(38,391)	(39,007)	(42,373)
Total other financial charges	(5,819)	(4,577)	(4,355)
Recognized directly in equity			
Foreign currency translation differences for foreign operations	448	170	(429)
Net finance expense recognized directly in equity	448	170	(429)
Attributable to:			
Owners of the Company	448	170	(429)
Net finance expense recognized directly in equity	448	170	(429)
Recognized in:			
Translation reserve	448	170	(429)

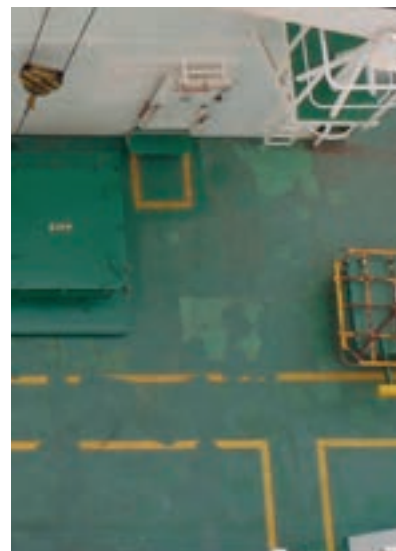
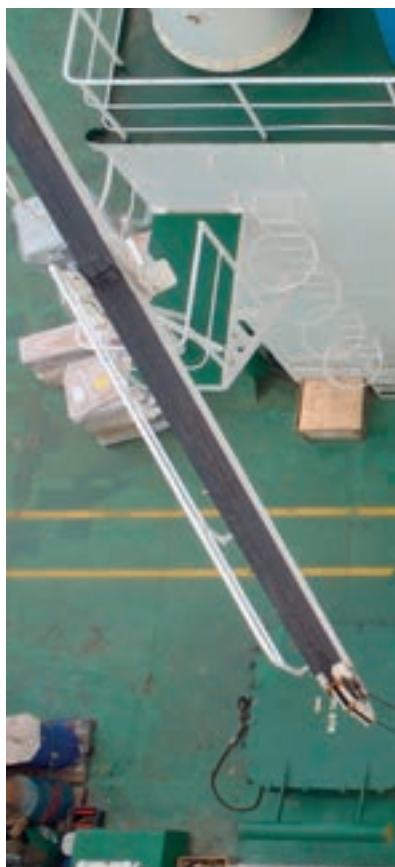


Note 7 - Income tax benefit (expense)

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Current tax			
Current period	(85)	60	(98)
Total current tax	(85)	60	(98)
Deferred tax			
Recognition of unused tax losses/(use of tax losses)	1,473	220	(5,450)
Other	(30)	(106)	(85)
Total deferred tax	1,443	114	(5,535)
Total tax benefit/(expense)	1,358	174	(5,633)
Reconciliation of effective tax	2017	2016	2015
Profit (loss) before tax	25	203,875	355,934
Tax at domestic rate	(33.99)% (8)	(33.99)% (69,297)	(33.99)% (120,982)
Effects on tax of :			
Tax exempt profit / loss	499	(8,090)	(144)
Tax adjustments for previous years	10	70	17
Loss for which no DTA (*) has been recognized	—	—	(4,811)
Use of previously unrecognized tax losses	7,146	1,118	15,668
Non-deductible expenses	(710)	(1,718)	(5,225)
Tonnage Tax regime	(13,918)	64,637	91,334
Effect of share of profit of equity-accounted investees	10,175	13,761	17,536
Effects of tax regimes in foreign jurisdictions	(1,836)	(307)	974
Total taxes	5,430.01% 1,358	0.09% 174 (1.58)%	(5,633)

* DTA = Deferred Tax Asset

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 consolidated statement of profit or loss but has been shown as an administrative expense under the heading General and administrative expenses. The amount paid for tonnage tax in the year ended December 31, 2017 was USD 4.8 million (see Note 5).



Note 8 - Property, plant and equipment

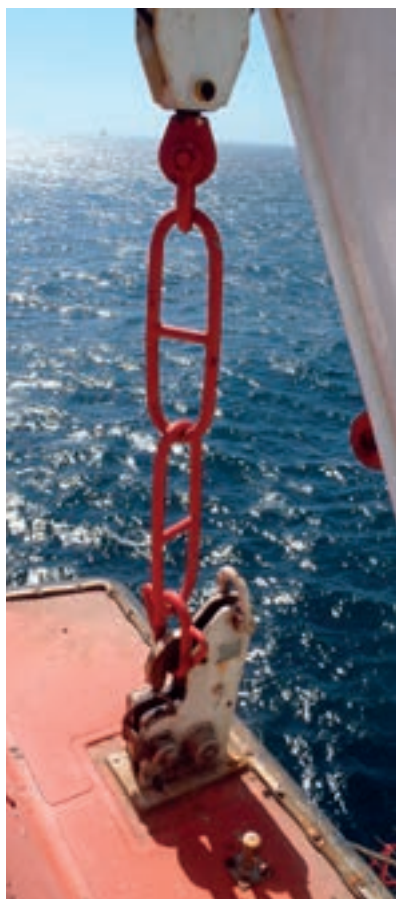
<i>(in thousands of USD)</i>	Note	Vessels	Vessels under construction	Other tangible assets	Prepayments	Total PPE
At January 1, 2015						
Cost	-	3,342,607	-	2,997	16,601	3,362,205
Depreciation & impairment losses	-	(1,084,273)	-	(1,771)	-	(1,086,044)
Net carrying amount		2,258,334	-	1,226	16,601	2,276,161
Acquisitions	-	257,706	93,890	288	8,001	359,885
Disposals and cancellations	-	(10,681)	-	(3)	(8,000)	(18,684)
Depreciation charges	-	(209,728)	-	(428)	-	(210,156)
Transfer to assets held for sale	-	(24,195)	-	-	-	(24,195)
Transfers	-	16,600	-	-	(16,600)	-
Translation differences	-	-	-	(35)	-	(35)
Balance at December 31, 2015		2,288,036	93,890	1,048	2	2,382,976
At January 1, 2016						
Cost	-	3,477,605	93,890	2,482	2	3,573,979
Depreciation & impairment losses	-	(1,189,569)	-	(1,434)	-	(1,191,003)
Net carrying amount		2,288,036	93,890	1,048	2	2,382,976
Acquisitions	-	250,912	86,944	175	3	338,034
Acquisitions through business combinations	24	120,280	-	-	-	120,280
Disposals and cancellations	-	(143,457)	-	(7)	-	(143,464)
Depreciation charges	-	(227,306)	-	(358)	-	(227,664)
Transfer to assets held for sale	-	-	-	-	-	-
Transfers	-	94,698	(94,698)	5	(5)	-
Translation differences	-	-	-	(86)	-	(86)
Balance at December 31, 2016		2,383,163	86,136	777	-	2,470,076
At January 1, 2017						
Cost	-	3,748,135	86,136	2,373	-	3,836,644
Depreciation & impairment losses	-	(1,364,972)	-	(1,596)	-	(1,366,568)
Net carrying amount		2,383,163	86,136	777	-	2,470,076
Acquisitions	-	125,486	51,201	1,203	-	177,890
Acquisitions through business combinations	24	-	-	-	-	-
Disposals and cancellations	-	(81,389)	-	(9)	-	(81,398)
Depreciation charges	-	(229,429)	-	(348)	-	(229,777)
Transfer to assets held for sale	-	-	-	-	-	-
Transfers	-	73,669	(73,669)	-	-	-
Translation differences	-	-	-	40	-	40
Balance at December 31, 2017		2,271,500	63,668	1,663	-	2,336,831
At December 31, 2017						
Cost	-	3,595,692	63,668	3,545	-	3,662,905
Depreciation & impairment losses	-	(1,324,192)	-	(1,882)	-	(1,326,074)
Net carrying amount		2,271,500	63,668	1,663	-	2,336,831

On January 12 and January 20, 2017, Euronav took delivery of the VLCCs *Ardeche* (2017 - 298,642 dwt) and the VLCC *Aquitaine* (2017 - 298,767 dwt).

In 2017, the *Cap Lara*, *Captain Michael*, *Alsace*, *Iris*, *Navarin*, *Simone*, *Ilma*, *Nucleus*, *Neptun*, *Sonia*, *Filikon*, *TI Europe* and *Nectar* have been dry-docked. The cost of planned repairs and maintenance is capitalized and included under the heading acquisitions and is depreciated over their estimated useful life (2.5-5 years).

DISPOSAL OF ASSETS – GAINS/LOSSES

<i>(in thousands of USD)</i>							
	Note	Acquisitions	Sale price	Book Value	Gain	Deferred Gain	Loss
<i>Antarctica</i> - Sale	3	-	91,065	89,000	2,065	-	-
<i>Cap Laurent</i> - Sale	-	-	21,825	10,682	11,143	-	-
Other	-	-	-	-	94	-	(8,002)
At December 31, 2015					13,302	-	(8,002)
<i>Famenne</i> - Sale	3	-	38,016	24,195	13,821	-	-
<i>Nautilus</i> - Sale	-	-	43,250	32,208	11,042	(500)	-
<i>Navarin</i> - Sale	-	-	47,250	36,739	10,511	(1,500)	-
<i>Neptun</i> - Sale	-	-	47,250	37,534	9,716	(1,500)	-
<i>Nucleus</i> - Sale	-	-	47,250	36,974	10,276	(1,500)	-
Other	-	-	-	-	31	-	(2)
At December 31, 2016					55,397	(5,000)	(2)
<i>TI Topaz</i> - Sale	-	-	20,790	41,817	-	-	(21,027)
<i>Flandre</i> - Sale	-	-	45,000	24,693	20,307	-	-
<i>Cap Georges</i> - Sale	-	-	9,310	801	8,509	-	-
<i>Artois</i> - Sale	-	-	21,780	14,077	7,703	-	-
Other	-	-	28	8	20	-	-
At December 31, 2017					36,538	-	(21,027)



On May 23, 2017, the Company sold the VLCC *TI Topaz* (2002 - 319,430 dwt), for a net sales price of USD 20.8 million. The loss on that sale of USD 21.0 million was recorded upon delivery of the vessel to its new owner in the second quarter of 2017.

On November 10, 2017, the Company sold the VLCC *Flandre* (2004 - 305,688 dwt) for USD 45.0 million to a global supplier and operator of offshore floating platforms. The Company recorded a gain of USD 20.3 million on the sale which was recorded upon delivery to its new owner on December 20, 2017.

On November 16, 2017, the Company sold the Suezmax *Cap Georges* (1998 - 146,652 dwt) for USD 9.3 million. The Company recorded a gain of USD 8.5 million on the sale upon delivery to its new owner on November 29, 2017.

On November 17, 2017, the Company sold the VLCC *Artois* (2001 - 298,330 dwt) for USD 21.8 million. The *Artois* was the oldest vessel in the Company's VLCC fleet. The Company recorded a gain of USD 7.7 million on the sale upon delivery to its new owner on December 4, 2017.

Impairment

Tankers

Euronav defines its cash generating unit as a single vessel, unless such vessel is operated in a pool, in which case such vessel, together with the other vessels in the pool, are collectively treated as a cash generating unit.

The Group has performed an impairment test for tankers whereby the carrying amount of an asset or CGU is compared to its recoverable amount, which is the greater of its value in use and its fair value less cost to sell. In assessing value in use, the following assumptions were used:

- 10 year historical average spot freight rates are used as forecast charter rates
- Weighted Average Cost of Capital ('WACC') of 9.70% (2016: 6.43% and 2015: 6.01%)
- 20 year useful life with residual value equal to zero

Although management believes that the assumptions used to evaluate potential impairment are reasonable and appropriate, such assumptions are subject to judgment. In particular, the years 2008-2017 were retained in the trailing 10-year historical average spot rates on the tanker segment and include year 2008, which was an exceptional high year in terms of TCE achieved by both the VLCC and Suezmax fleets.

The increase in WACC in 2017 compared to 2016 is mainly related to the higher cost of equity due to a higher Beta and higher market risk. The impairment test did not result in a requirement to record an impairment loss in 2017. With an increase of the WACC of 300bps to 12.70%, the analysis would indicate an impairment loss in 2017 of USD 9.2 million.

Recognizing that the transportation of crude oil and petroleum products is cyclical and subject to significant volatility based on factors beyond Euronav's control, Euronav believes the use of estimates based on the 10-year historical average rates calculated as of the reporting date to be reasonable as historically it is an appropriate reflection of a typical shipping cycle despite the fact that the standard deviation of the 10-year average has increased in 2017 compared to 2016. When using 5-year historical charter rates in this impairment analysis, the impairment analysis indicates that an impairment of USD 5.7 million is required for the tanker fleet (2016: no impairment and 2015: USD 123.3 million), and when using 1-year historical charter rates in this impairment analysis, the impairment analysis indicates that an impairment is required for the tanker fleet of USD 427.3 million (2016 and 2015: no impairment).

FSO

In the context of the valuation of the Group's investments in the respective joint ventures, the Group also performed an impairment test on the FSO vessels owned by TI Asia Ltd. and TI Africa Ltd. For FSOs the impairment assessment has been based on a value in use calculation to estimate the recoverable amount from the vessel. This method is chosen as there is no efficient market for transactions of FSO vessels as each vessel is often purposely built for specific circumstances. In assessing value in use, the following assumptions were used:

- Weighted Average Cost of Capital ('WACC') of 9.70% (2016: 6.43% and 2015: 6.01%)
- 25 year useful life with residual value equal to zero

This assessment did not result in a requirement to record an impairment loss in 2017. Even with an increase of the WACC of 300bps, there was no need to record an impairment loss in 2017. The value in use calculation for FSOs is based on the remaining useful life of the vessels as of the reporting date, and is based on fixed daily rates as well as management's best estimate of daily rates for future unfixed periods. The *FSO Asia* and the *FSO Africa* were on a timecharter contract to Maersk Oil Qatar until July 22, 2017 and September 22, 2017, respectively. On May 14, 2017, the joint ventures between the Group and International Seaways, signed a contract for five years for the *FSO Africa* and *FSO Asia* in direct continuation of the current contractual service. The contract was signed with North Oil Company, the new operator of the Al-Shaheen oil field, whose shareholders are Qatar Petroleum Oil & gas Limited and Total E&P Golfe Limited.

Security

All tankers financed are subject to a mortgage to secure bank loans (see Note 15).

Vessels on order or under construction

The group has 4 vessels under construction as at December 31, 2017 for an aggregate amount of USD 63.7 million (2016: USD 86.1 million and 2015: USD 93.9 million). The amounts presented within "Vessels under construction" relate to four Ice Class





Suezmax vessels from Hyundai Heavy Industries of which the first two vessels will be delivered in the first half of 2018 and the other two vessels in the second half of 2018.

Capital commitment

As at December 31, 2017 the Group's total capital commitment amounts to USD 185.9 million (2016: USD 208.8 million). These can be detailed as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	As at December 31, 2016 payments scheduled for			
	Total	2017	2018	2019
Commitments in respect of VLCCs	97,035	97,035	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	111,793	24,843	86,950	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
TOTAL	208,828	121,878	86,950	-
<i>(in thousands of USD)</i>	As at December 31, 2017 payments scheduled for			
	Total	2018	2019	2020
Commitments in respect of VLCCs	-	-	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	185,922	185,922	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
TOTAL	185,922	185,922	-	-

At December 31, 2016, Euronav held the option to purchase an additional two Ice Class Suezmax vessels from Hyundai Heavy Industries. Euronav exercised this option in the second quarter of 2017 which brings the number to four ordered Ice Class Suezmax vessels.

Note 9 - Deferred tax assets and liabilities

RECOGNIZED DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

Deferred tax assets and liabilities are attributable to the following:

<i>(in thousands of USD)</i>	ASSETS	LIABILITIES	NET
Provisions	31	-	31
Employee benefits	37	-	37
Unused tax losses & tax credits	896	-	896
	<u>964</u>	<u>-</u>	<u>964</u>
Offset	-	-	-
Balance at December 31, 2016	964	-	
Provisions	1	-	1
Employee benefits	44	-	44
Unused tax losses & tax credits	2,442	-	2,442
	<u>2,487</u>	<u>-</u>	<u>2,487</u>
Offset	-	-	-
Balance at December 31, 2017	2,487	-	



UNRECOGNIZED DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

Deferred tax assets and liabilities have not been recognized in respect of the following items:

	December 31, 2017		December 31, 2016	
	ASSETS	LIABILITIES	ASSETS	LIABILITIES
<i>(in thousands of USD)</i>				
Deductible temporary differences	357	-	280	-
Taxable temporary differences	7	(14,231)	7	(25,213)
Tax losses & tax credits	89,528	-	105,731	-
	89,892	(14,231)	106,018	(25,213)
Offset	(14,231)	14,231	(25,213)	25,213
Total	75,661	-	80,805	-

The unrecognized deferred tax assets in respect of tax losses and tax credits are related to tax losses carried forward, investment deduction allowances and excess dividend received deduction. Tax losses and tax credits have no expiration date.

A deferred tax asset ('DTA') is recognized for unused tax losses and tax credits carried forward, to the extent that it is probable that future taxable profits will be available. The Group considers future taxable profits as probable when it is more likely than not that taxable profits will be generated in the foreseeable future. When determining whether probable future taxable profits are available the probability threshold is applied to portions of the total amount of unused tax losses or tax credits, rather than the entire amount.

Given the nature of the tonnage tax regime, the Group has a substantial amount of unused tax losses and tax credits for which no future taxable profits are probable and therefore no DTA has been recognized.

The unrecognized tax liabilities in respect of taxable temporary differences relate primarily to tax liabilities in respect of non distributed reserves of the Group that will be taxed when distributed. No deferred tax liability has been recognized because the Group controls whether the tax liability will be incurred and management is satisfied that the tax liability will not be incurred in the foreseeable future. In addition, no deferred tax liabilities have been recognized for temporary differences related to vessels for which the Group expects that the reversal of these differences will not have a tax effect.

In December 2017, changes to the Belgian corporate income tax rate were enacted, lowering the rate to 29.58% as from 2018 and to 25% from 2020. These changes have been reflected in the calculation of the amounts of deferred tax assets and liabilities in respect of Belgian Group entities as at December 31, 2017.





MOVEMENT IN DEFERRED TAX BALANCES DURING THE YEAR

<i>(in thousands of USD)</i>					
	Balance at Jan 1, 2015	Recognized in income	Recognized in equity	Translation differences	Balance at Dec 31, 2015
Provisions	238	(61)	-	(8)	169
Employee benefits	52	(24)	-	(5)	23
Unused tax losses & tax credits	6,246	(5,450)	-	(53)	743
Total	6,536	(5,535)	-	(66)	935
	Balance at Jan 1, 2016	Recognized in income	Recognized in equity	Translation differences	Balance at Dec 31, 2016
Provisions	169	(121)	-	(17)	31
Employee benefits	23	15	-	(1)	37
Unused tax losses & tax credits	743	220	-	(67)	896
Total	935	114	-	(85)	964
	Balance at Jan 1, 2017	Recognized in income	Recognized in equity	Translation differences	Balance at Dec 31, 2017
Provisions	31	(32)	-	2	1
Employee benefits	37	2	-	5	44
Unused tax losses & tax credits	896	1,473	-	73	2,442
Total	964	1,443	-	80	2,487

Note 10 - Non-current receivables

<i>(in thousands of USD)</i>		
	December 31, 2017	December 31, 2016
Shareholders loans to joint ventures	159,733	183,348
Other non-current receivables	618	565
Investment	1	1
Total non-current receivables	160,352	183,914



The shareholders loans to joint ventures as of December 31, 2017 and December 31, 2016 did not bear interest.

Please refer to Note 25 for more information on the shareholders loans to joint ventures.

The maturity date of the non-current receivables is as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Receivable:	-	-
Between one and two years	-	-
Between two and three years	-	-
Between three and four years	-	-
Between four and five years	-	-
More than five years	160,352	183,914
Total non-current receivables	160,352	183,914

Note 11 - Trade and other receivables - current

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Trade receivables	32,758	38,695
Accrued income	12,465	10,966
Accrued interest	52	33
Deferred charges	24,797	21,149
Other receivables	66,725	95,499
Total trade and other receivables	136,797	166,342

The decrease in other receivables relates to income to be received by the Group from the Tankers International Pool. These amounts decreased in 2017 due to overall declining freight market conditions.

For currency and credit risk, we refer to Note 18.

Note 12 - Cash and cash equivalents

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Bank deposits	102,200	104,500
Cash at bank and in hand	41,448	102,189
TOTAL	143,648	206,689
Of which restricted cash	115	146
Less:		
Bank overdrafts used for cash management purposes	-	-
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS	143,648	206,689

The bank deposits as at December 31, 2017 had an average maturity of 16 days (2016: 10 days).





Note 13 - Equity

NUMBER OF SHARES ISSUED

<i>(in shares)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2015
On issue at 1 January	159,208,949	159,208,949	131,050,666
Conversion perpetual convertible preferred equity	-	-	9,459,283
Capital increases	-	-	18,699,000
On issue at 31 December - fully paid	159,208,949	159,208,949	159,208,949

On January 20, 2015 the Group announced the commencement of its underwritten initial public offering (IPO) in the United States of 13,550,000 ordinary shares. On January 19, 2015 the closing price of the Company's ordinary shares on Euronext Brussels was USD 12.94 per share (based upon the Bloomberg Composite Rate of EUR 0.8604 per USD 1.00 in effect on that date). The Company received approval to list its ordinary shares on the New York Stock Exchange (the "NYSE") under the symbol "EURN". On January 28, 2015 the Group announced the closing of its IPO of 18,699,000 common shares at a public offering price of USD 12.25 per share for gross proceeds of USD 229,062,750. This included the exercise in full by the underwriters of their overallotment option. The transaction costs related to this public offering for a total amount of USD 19.4 million were recognized directly in retained earnings.

At December 31, 2017 and December 31, 2016 the share capital is represented by 159,208,949 shares. The shares have no par value.

At December 31, 2017, the authorized share capital not issued amounts to USD 150,000,000 (2016 and 2015: USD 150,000,000) or the equivalent of 138,005,652 shares (2016 and 2015: 138,005,652 shares).

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

Conversion of perpetual convertible preferred equity

Following its IPO, the Group exercised its right to request the conversion of the remaining 30 outstanding perpetual convertible preferred equity securities ('PCPs') and issued such notice on January 30, 2015. The aggregate principal amount of USD 75,000,000 was converted to Euronav's share capital through a contribution in kind on February 6, 2015 against the issuance of 9,459,283 shares. These shares are listed on both Euronext Brussels and the NYSE.

Translation reserve

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



Treasury shares

As of December 31, 2017 Euronav owned 1,042,415 of its own shares, compared to 1,042,415 of shares owned on December 31, 2016. In the twelve months period ended December 31, 2017, Euronav did not buy back or dispose of any own shares.

Dividends

On May 11, 2017, the Annual Shareholders' meeting approved a full year dividend of USD 0.77 per share. Taking into account the interim dividend approved in August 2016 in the amount of USD 0.55 per share, the dividend paid after the AGM was USD 0.22 per share. The dividend to holders of Euronav shares trading on Euronext Brussels was paid in EUR at the USD/EUR exchange rate of the record date. During its meeting of August 9, 2017, the Board of Directors of Euronav approved an interim dividend for the first semester 2017 of USD 0.06 per share. The interim dividend of USD 0.06 per share was payable as from October 5, 2017. The interim dividend to holders of Euronext shares was paid in EUR at the USD/EUR exchange rate of the record date.

On March 20, 2018, the Board of Directors decided to propose to the Annual Shareholders' meeting to be held on May 9, 2018, to approve a full year dividend of USD 0.12 per share. Taking into account the interim dividend approved in August in the amount of USD 0.06 per share, the expected dividend payable after the AGM should be USD 0.06 per share.

The total amount of dividends paid in 2017 was USD 44.1 million.

Share-based payment arrangements

On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is limited to key management personnel. In March 2016, the holders exercised 166,667 options and a corresponding number of treasury shares were sold. The key terms and conditions did not change after December 31, 2013. The compensation expense related to this share option program was recognized in prior periods and therefore, this program did not have any impact on the consolidated statement of profit or loss for 2017.

Long term incentive plan 2015

The Group's Board of Directors implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years and 60% in the form of restricted stock units ('RSU's'), with cliff vesting on the third anniversary. In total 236,590 options and 65,433 RSU's were granted on February 12, 2015. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date. The stock options have an exercise price of EUR 10.0475 and are equity-settled. All of the stock options and RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2017. The fair value of the stock options was measured using the Black Scholes formula. The fair value of the RSUs was measured with reference to the Euronav share price at the grant date. The total employee benefit expense recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2017 with respect to the LTIP 2015 was USD 0.3 million.

Long term incentive plan 2016

The Group's Board of Directors implemented in 2016 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, key management personnel is eligible to receive phantom stock unit grants. Each phantom stock unit grants the holder a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 54,616 phantom stocks were granted on February 2, 2016 and all remain outstanding as of December 31, 2017. The LTIP 2016 qualifies as a cash-settled share-based payment transaction. The Company recognizes a liability in respect of its obligations under the LTIP 2016, measured based on the Company's share price at the reporting date, and taking into account the extent to which the





services have been rendered to date. The compensation expense recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2017 was USD 0.4 million.

Long term incentive plan 2017

The Group's Board of Directors implemented in 2017 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, key management personnel are eligible to receive phantom stock unit grants. Each phantom stock unit grants the holder a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 66,449 phantom stock units were granted on February 9, 2017 and all remain outstanding as of December 31, 2017. The LTIP 2017 qualifies as a cash-settled share-based payment transaction. The Company recognizes a liability in respect of its obligations under the LTIP 2017, measured based on the Company's share price at the reporting date, and taking into account the extent to which the services have been rendered to date. The compensation expense recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2017 was USD 0.3 million.

Note 14 - Earnings per share

Basic earnings per share

The calculation of basic earnings per share at December 31, 2017 was based on a result attributable to ordinary shares of USD 1,382,530 (December 31, 2016: USD 204,049,212 and December 31, 2015: USD 350,300,535) and a weighted average number of ordinary shares outstanding during the period ended December 31, 2017 of 158,166,534 (December 31, 2016: 158,262,268 and December 31, 2015: 155,872,171), calculated as follows:

RESULT ATTRIBUTABLE TO ORDINARY SHARES

(in thousands of USD except share and per share information)

	2017	2016	2015
Result for the period	1,383	204,049	350,301
Weighted average number of ordinary shares	158,166,534	158,262,268	155,872,171
Basic earnings per share (in USD)	0.01	1.29	2.25



WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES

<i>(in shares)</i>	Shares issued	Treasury shares	Shares outstanding	Weighted number of shares
On issue at January 1, 2015	131,050,666	1,750,000	129,300,666	129,300,666
Issuance of shares	28,158,283	-	28,158,283	25,842,099
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	(1,283,333)	1,283,333	729,406
On issue at December 31, 2015	159,208,949	466,667	158,742,282	155,872,171
On issue at January 1, 2016	159,208,949	466,667	158,742,282	158,742,282
Issuance of shares	-	-	-	-
Purchases of treasury shares	-	692,415	(692,415)	(575,005)
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	(116,667)	116,667	94,991
On issue at December 31, 2016	159,208,949	1,042,415	158,166,534	158,262,268
On issue at January 1, 2017	159,208,949	1,042,415	158,166,534	158,166,534
Issuance of shares	-	-	-	-
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-	-	-
On issue at December 31, 2017	159,208,949	1,042,415	158,166,534	158,166,534

Diluted earnings per share

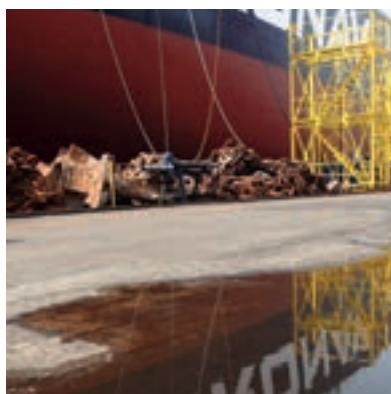
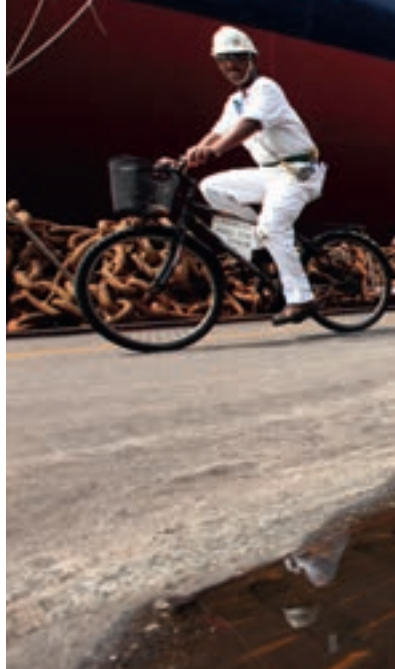
For the twelve months ended December 31, 2017, the diluted earnings per share (in USD) amount to 0.01 (2016: 1.29 and 2015: 2.22). At December 31, 2017 and December 31, 2016, 236,590 options issued under the LTIP 2015 were excluded from the calculation of the diluted weighted average number of shares because their effect would have been anti-dilutive.

Weighted average number of ordinary shares (diluted)

The table below shows the potential weighted number of shares that could be created if all stock options, restricted stock units, convertible notes and PCPs were to be converted into ordinary shares.



<i>(in shares)</i>	2017	2016	2015
Weighted average of ordinary shares outstanding (basic)	158,166,534	158,262,268	155,872,171
Effect of potential conversion of convertible Notes	-	-	88,689
Effect of potential conversion of PCPs	-	-	932,971
Effect of share-based payment arrangements	130,523	166,789	635,731
Weighted average number of ordinary shares (diluted)	158,297,057	158,429,057	157,529,562



After the conversions of the convertible Notes and the PCPs in the course of 2015, there are no more remaining outstanding instruments at December 31, 2017 and December 31, 2016 which can give rise to dilution, except for the share-based payment arrangements.

Note 15 - Interest-bearing loans and borrowings

<i>(in thousands of USD)</i>	Note	Bank loans	Convertible and other Notes	Total
More than 5 years	-	147,174	-	147,174
Between 1 and 5 years	-	805,252	-	805,252
More than 1 year		952,426	-	952,426
Less than 1 year	-	100,022	-	100,022
At January 1, 2016		1,052,448	-	1,052,448
New loans	-	740,286	-	740,286
Scheduled repayments	-	(60,015)	-	(60,015)
Early repayments	-	(714,000)	-	(714,000)
Acquisitions through business combinations	24	61,065	-	61,065
Other changes	-	5,778	-	5,778
Balance at December 31, 2016		1,085,562	-	1,085,562
More than 5 years	-	330,491	-	330,491
Between 1 and 5 years	-	635,952	-	635,952
More than 1 year		966,443	-	966,443
Less than 1 year	-	119,119	-	119,119
Balance at December 31, 2016		1,085,562	-	1,085,562
More than 5 years	-	330,491	-	330,491
Between 1 and 5 years	-	635,952	-	635,952
More than 1 year		966,443	-	966,443
Less than 1 year	-	119,119	-	119,119
At January 1, 2017		1,085,562	-	1,085,562
New loans	-	326,014	150,000	476,014
Scheduled repayments	-	(43,743)	-	(43,743)
Early repayments	-	(667,250)	-	(667,250)
Other changes	-	508	(2,381)	(1,873)
Balance at December 31, 2017		701,091	147,619	848,710
More than 5 years	-	157,180	-	157,180
Between 1 and 5 years	-	496,550	147,619	644,169
More than 1 year		653,730	147,619	801,349
Less than 1 year	-	47,361	-	47,361
Balance at December 31, 2017		701,091	147,619	848,710

The amounts shown under "New Loans" and "Early Repayments" include drawdowns and repayments under revolving credit facilities during the year.

Bank Loans

On March 25, 2014, the Group entered into a USD 500.0 million senior secured credit facility. This facility bore interest at LIBOR plus a margin of 2.75% per annum and was repayable over a term of six years with maturity in 2020 and was secured by the fifteen (15) Very Large Crude Carriers (VLCC) that the Group purchased from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd. ('the Maersk Acquisition Vessels'). The proceeds of the facility were drawn and used to partially finance the purchase price of the Maersk Acquisition Vessels. This USD 500.0 million loan facility was repaid in full on December 21, 2016 using a portion of the borrowing under the USD 409.5 million senior secured amortizing revolving credit facility entered into on December 16, 2016.

On October 13, 2014, the Group entered into a USD 340.0 million senior secured credit facility with a syndicate of banks. Borrowings under this facility have been used to partially finance the acquisition of the four (4) modern Japanese built VLCC vessels ('the VLCC Acquisition Vessels') from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd. and to repay USD 153.1 million of outstanding debt and retire the Group's USD 300.0 million Secured Loan Facility dated April 3, 2009. This facility is comprised of (i) a USD 148.0 million non-amortizing revolving credit facility and (ii) a USD 192.0 million term loan facility. This facility has a term of 7 years and bears interest at LIBOR plus a margin of 2.25% per annum. This credit facility is secured by eight of our wholly-owned vessels, the Fraternity, Felicity, Cap Felix, Cap Theodora and, upon their respective deliveries, the Hojo, Hakone, Hirado and Hakata. On October 22, 2014 a first drawdown under this facility was made to repay a former USD 300 million secured loan facility, followed by additional drawdowns on December 22, 2014 and December 23, 2014 for an amount of 60.3 million and 50.3 million following the delivery of the Hojo and Hakone respectively. On March 3, 2015 and April 13, 2015 additional drawdowns of 53.4 million and 50.4 million were made following the delivery of the Hirado and Hakata respectively. As of December 31, 2017 and December 31, 2016, the outstanding balances on this facility were USD 111.7 million and USD 207.3 million, respectively.

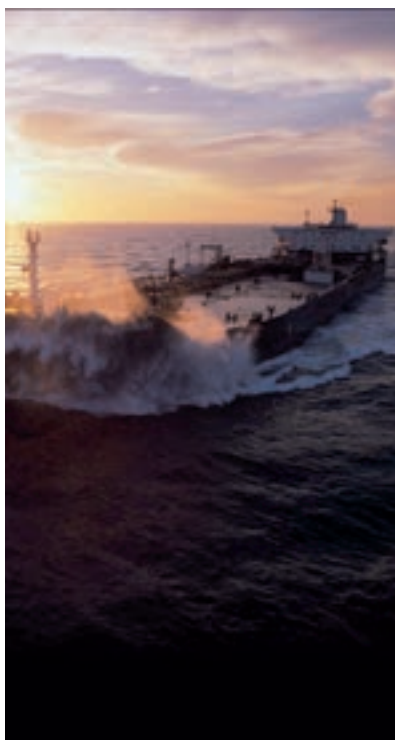
On August 19, 2015, the Group entered into a USD 750.0 million senior secured amortizing revolving credit facility with a syndicate of banks. The facility is available for the purpose of (i) refinancing 21 vessels; (ii) financing four newbuilding VLCCs vessels as well as (iii) Euronav's general corporate and working capital purposes. The credit facility will mature on 1 July 2022 and carries a rate of LIBOR plus a margin of 195 bps. As of December 31, 2017 and December 31, 2016, the outstanding balances under this facility were USD 330.0 million and USD 612.1 million, respectively.

On November 9, 2015, the Group entered into a USD 60.0 million unsecured revolving credit facility. As of December 31, 2017 and December 31, 2016, there were no outstanding balances under this facility.

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement (see Note 24) whereby as of that date, Fiorano Shipholding Ltd. and Larvotto Shipholding Ltd. were fully consolidated and all assets acquired and liabilities assumed were recognized. Their respective loans are related to, and are secured by, the vessels owned by Fiorano and Larvotto at the date of the aforementioned transaction. As of December 31, 2017 and December 31, 2016, the outstanding balances on these facilities were USD 48.7 million and USD 57.0 million, respectively.

On December 16, 2016, the Group entered into a USD 409.5 million senior secured amortizing revolving credit facility for the purpose of refinancing 11 vessels as well as Euronav's general corporate purposes. The credit facility was used to refinance the USD 500 million senior secured credit facility dated March 25, 2014 and will mature on January 31, 2023 carrying a rate of LIBOR plus a margin of 2.25%. As of December 31, 2017 and December 31, 2016, the outstanding balances on this facility were USD 118.0 million and USD 222.0 million, respectively. The credit facility is secured by the aforementioned 11 vessels.





On January 30, 2017, the Group signed a loan agreement for a nominal amount of USD 110.0 million with the purpose of financing the *Ardeche* and the *Aquitaine*, as mentioned in Note 8. On April 25, 2017, following a successful syndication, the loan was replaced with a new Korean Export Credit facility for a nominal amount of USD 108.5 million with Korea Trade Insurance Corporation or “K-sure” as insurer. The new facility is comprised of (i) a USD 27.1 million commercial tranche, which bears interest at LIBOR plus a margin of 1.95% per annum and (ii) a USD 81.4 million tranche insured by K-sure which bears interest at LIBOR plus a margin of 1.50% per annum. The facility is repayable over a term of 12 years, in 24 installments at successive six month intervals, each in the amount of USD 3.6 million together with a balloon installment of USD 21.7 million payable with the 24th installment on January 12, 2029. The K-sure insurance premium and other related transaction costs for a total amount of USD 3.2 million are amortized over the lifetime of the instrument using the effective interest rate method. As of December 31, 2017 the outstanding balance on this facility was USD 104.9 million in aggregate. This facility is secured by the VLCCs the *Ardeche* and the *Aquitaine*.

The facility agreement contains a provision that entitles the lenders to require us to prepay to the lenders, on January 12, 2024, with 180 days’ notice, their respective portion of any advances granted to us under the facility. The facility agreement also contains provisions that allow the remaining lenders to assume an outgoing lender’s respective portion(s) of the advances made to us or to allow us to suggest a replacement lender to assume the respective portion of such advances.

Undrawn borrowing facilities

At December 31, 2017, Euronav and its fully-owned subsidiaries have undrawn credit line facilities amounting to USD 607.4 million committed for at least one year (2016: USD 355.8 million).

Terms and debt repayment schedule

The terms and conditions of outstanding loans were as follows:

(in thousands of USD)				December 31, 2017			December 31, 2016		
	Curr.	Nominal interest rate	Year of mat.	Facility size	Drawn	Carrying value	Facility size	Drawn	Carrying value
Secured vessels loan 192M	USD	libor +2.25%	2021	111,666	111,666	110,156	143,571	143,571	141,501
Secured vessels Revolving loan 148M*	USD	libor +2.25%	2021	147,559	-	-	147,559	63,700	63,700
Secured vessels Revolving loan 750M*	USD	libor +1.95%	2022	485,017	330,000	325,519	636,536	612,050	605,806
Secured vessels Revolving loan 409.5M*	USD	libor +2.25%	2023	362,780	118,000	114,634	409,500	222,036	217,600
Secured vessels loan 76M	USD	libor +1.95%	2020	23,563	23,563	23,563	27,813	27,813	27,813
Secured vessels loan 67.5M	USD	libor +1.5%	2020	25,173	25,173	25,173	29,143	29,143	29,143
Secured vessels loan 27.1M	USD	libor +1.95%	2029	26,911	26,911	24,876	-	-	-
Secured vessels loan 81.4M	USD	libor +1.50%	2029	78,020	78,020	77,171	-	-	-
Unsecured bank facility 60M	USD	libor +2.25%	2020	60,000	-	-	60,000	-	-
Total interest-bearing bank loans				1,320,688	713,332	701,091	1,454,121	1,098,312	1,085,562

* The total amount available under the revolving loan Facilities depends on the total value of the fleet of tankers securing the facility.

The facility size 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.

Other notes

<i>[in thousands of USD]</i>				December 31, 2017			December 31, 2016		
	Curr.	Nominal interest rate	Year of mat.	Facility size	Drawn	Carrying value	Facility size	Drawn	Carrying value
Unsecured notes	USD	7.50%	2022	150,000	150,000	147,619	-	-	-
Total other notes				150,000	150,000	147,619	-	-	-

On May 31, 2017, the Group successfully completed a new senior unsecured bond issue of USD 150.0 million with a fixed coupon of 7.50% and maturity in May 2022. The net proceeds from the bond issue are being used for general corporate purposes. The related transaction costs for a total of USD 2.7 million are amortized over the lifetime of the instrument using the effective interest rate method. Since October 23, 2017, these unsecured bonds are listed on the Oslo stock exchange.

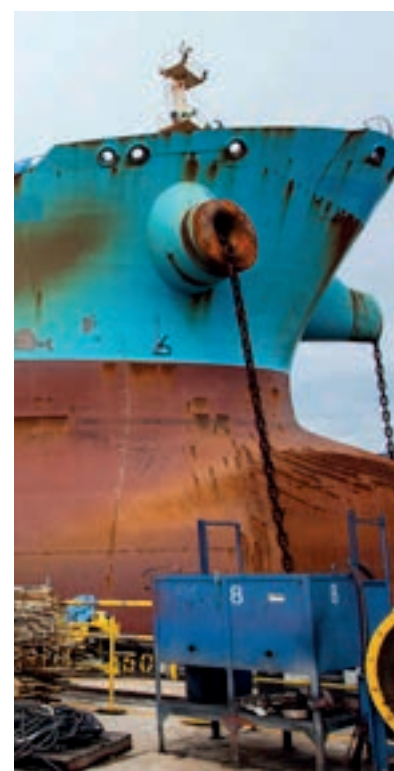
Other borrowings

On June 6, 2017, the Group signed an agreement with BNP to act as dealer for a Treasury Notes Program with a maximum outstanding amount of 50 million Euro. The Treasury Notes are issued on an as needed basis with different durations not exceeding 1 year, and initial pricing is set to 60 bps over Euribor. The company enters into FX forward contracts to manage the transaction risks related to these instruments issued in Euro compared to the USD Group currency. The FX contracts have a same nominal amount and duration as the issued Treasury Notes and they are measured at fair value with changes in fair value recognized in the consolidated statement of profit or loss. On December 31, 2017, the fair value of these forward contracts amounted to USD 0.5 million.

Transaction and other financial costs

The heading 'Other changes' in the first table of this footnote reflects the recognition of directly attributable transaction costs as a deduction from the fair value of the corresponding liability, and the subsequent amortization of such costs. In 2017, the Group recognized USD 4.0 million of amortization of financing costs. The Group recognized USD 3.2 million of directly attributable transaction costs as a deduction from the fair value of the USD 110.0 million senior secured amortizing loan facility concluded on January 30, 2017 and USD 2.7 million of directly attributable transaction costs as a deduction from the fair value of the USD 150.0 million senior unsecured bond concluded on May 31, 2017.

Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost decreased during the year ended December 31, 2017, compared to 2016 (2017: USD -38.4 million, 2016: USD -39.0 million). This decrease was primarily attributable to the fact that the increase in floating interest rates in 2017 was more than offset by a decrease in average outstanding debt during the year ended December 31, 2017, compared to 2016. Other financial charges increased in 2017 compared to 2016 (2017: USD -5.8 million, 2016: USD -4.6 million) which was primarily attributable to commitment fee paid for available credit lines, of which the total availability increased in 2017.





RECONCILIATION OF MOVEMENTS OF LIABILITIES TO CASH FLOWS ARISING FROM FINANCING ACTIVITIES

(in thousands of USD)

		Liabilities			Equity				
	Note	Loans and borrowings	Other Notes	Other borrowings	Share capital / premium	Reserves	Treasury shares	Retained earnings	Total
Balance at January 1, 2017		1,085,562	-	-	1,388,273	120	(16,102)	515,665	2,973,518
Changes from financing cash flows									
Proceeds from issue of other notes	15	-	150,000	-	-	-	-	-	150,000
Proceeds from loans and borrowings	15	326,014	-	-	-	-	-	-	326,014
Proceeds from issue of other borrowings	15	-	-	50,010	-	-	-	-	50,010
Proceeds from settlement of derivatives	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transaction costs related to loans and borrowings	15	(3,174)	(2,700)	-	-	-	-	-	(5,874)
Repayment of borrowings	15	(710,993)	-	-	-	-	-	-	(710,993)
Dividend paid	-	-	-	-	-	-	-	(44,133)	(44,133)
Total changes from financing cash flows		(388,153)	147,300	50,010	-	-	-	(44,133)	(234,976)
Other changes									
Liability-related Capitalized borrowing costs	15	3,682	319	-	-	-	-	-	4,001
Total liability-related other changes		3,682	319	-	-	-	-	-	4,001
Total equity-related other changes		-	-	-	-	448	-	2,090	2,538
BALANCE AT DECEMBER 31, 2017		701,091	147,619	50,010	1,388,273	568	(16,102)	473,622	2,745,081

Note 16 - Employee benefits

The amounts recognized in the balance sheet are as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2015
NET LIABILITY AT BEGINNING OF PERIOD	(2,846)	(2,038)	(2,108)
Recognized in profit or loss	(827)	(261)	(108)
Recognized in other comprehensive income	64	(646)	(44)
Foreign currency translation differences	(375)	99	222
NET LIABILITY AT END OF PERIOD	(3,984)	(2,846)	(2,038)
Present value of funded obligations	(3,537)	(2,846)	(852)
Fair value of plan assets	2,760	2,117	539
	(777)	(729)	(313)
Present value of unfunded obligations	(3,207)	(2,117)	(1,725)
NET LIABILITY	(3,984)	(2,846)	(2,038)
Amounts in the balance sheet:			
Liabilities	(3,984)	(2,846)	(2,038)
Assets	-	-	-
NET LIABILITY	(3,984)	(2,846)	(2,038)

Liability for defined benefit obligations

The Group makes contributions to three defined benefit plans that provide pension benefits for employees upon retirement.

One plan - the Belgian plan - is fully insured through an insurance company. The second and third - French and Greek plans - are uninsured and unfunded. The unfunded obligations include provisions in respect of LTIP 2016 and LTIP 2017 (see Note 13).

The Group expects to contribute the following amount to its defined benefit pension plans in 2018: USD 255,814.



Note 17 - Trade and other payables

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Advances received on contracts in progress, between 1 and 5 years	539	533
Total non-current other payables	539	533
Trade payables	19,274	18,107
Accrued payroll	3,596	2,581
Dividends payable	160	7
Accrued expenses	22,518	29,245
Accrued interest	1,762	1,150
Deferred income	10,020	13,746
Other payables	4,025	5,023
Total current trade and other payables	61,355	69,859

The decrease in accrued expenses is mainly related to the settlement in 2017 of the accrued profit split of the VLCC KHK Vision and the accrued TC-in cost of the Suezmaz Suez Hans, lower accruals of spot related voyage expenses and lower bonus accruals.



Other payables are mainly related to the deferred gain of USD 5.0 million which was the difference between the fair value and the sale price of the four VLCCs of the sale and leaseback entered into on December 16, 2016. This excess was deferred and is being amortized over the duration of the lease, i.e. 5 years (see Note 19).

Note 18 - Financial instruments - market and other risks

Carrying amounts and fair values

The following table shows the carrying amounts and fair values of financial assets and financial liabilities, including their levels in the fair value hierarchy. It does not include fair value information for financial assets and financial liabilities not measured at fair value if the carrying amount is a reasonable approximation of fair value, such as trade and other receivables and payables.

(in thousands of USD)									
Carrying amount					Fair value				
Note	Hedging instruments	Loans and receivables	Other financial liabilities	Total	Level 1	Level 2	Level 3	Total	
December 31, 2016									
Financial assets not measured at fair value									
Non-current receivables	10	-	183,914	-	183,914	-	-	178,216	178,216
Trade and other receivables *	11	-	145,193	-	145,193	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	12	-	206,689	-	206,689	-	-	-	-
		-	535,796	-	535,796				
Financial liabilities not measured at fair value									
Secured bank loans	15	-	-	1,085,562	1,085,562	-	1,092,023	-	1,092,023
Unsecured bank loans	15	-	-	-	-	-	-	-	-
Trade and other payables *	17	-	-	56,113	56,113	-	-	-	-
Advances received on contracts	17	-	-	533	533	-	-	-	-
		-	-	1,142,208	1,142,208				
December 31, 2017									
Financial assets measured at fair value									
Forward exchange contracts	-	467	-	-	467	-	467	-	467
		467	-	-	467				
Financial assets not measured at fair value									
Non-current receivables	10	-	160,352	-	160,352	-	-	128,427	128,427
Trade and other receivables *	11	-	112,000	-	112,000	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	12	-	143,648	-	143,648	-	-	-	-
		-	416,000	-	416,000				
Financial liabilities not measured at fair value									
Secured bank loans	15	-	-	701,091	701,091	-	706,056	-	706,056
Unsecured bank loans	15	-	-	-	-	-	-	-	-
Unsecured notes	15	-	-	147,619	147,619	149,630	-	-	149,630
Unsecured other borrowings	15	-	-	50,010	50,010	-	-	-	-
Trade and other payables *	17	-	-	51,335	51,335	-	-	-	-
Advances received on contracts	17	-	-	539	539	-	-	-	-
		-	-	950,594	950,594				

* Deferred charges (see Note 11) and deferred income (see Note 17), which are not financial assets (liabilities) are not included.

* Deferred charges [see Note 11] and deferred income [see Note 17], which are not financial assets (liabilities) are not included.

Measurement of fair values

Valuation techniques and significant unobservable inputs

Level 1 fair value was determined based on the actual trading of the unsecured notes, due in 2022, and the trading price on December 31, 2017. The following tables show the valuation techniques used in measuring Level 1, Level 2 and Level 3 fair values, as well as the significant unobservable inputs used.



Financial instruments measured at fair value

Type	Valuation Techniques	Significant unobservable inputs
Forward exchange contracts	Forward pricing: the fair value is determined using quoted forward exchange rates at the reporting date and present value calculations based on high credit quality yield curve in the respective currencies.	Not applicable

Financial instruments not measured at fair value

Type	Valuation Techniques	Significant unobservable inputs
Non-current receivables (consisting of shareholders' loans)	Discounted cash flow	Discount rate
Other financial liabilities (consisting of secured and unsecured bank loans)	Discounted cash flow	Discount rate
Other financial notes (consisting of unsecured notes)		Not applicable

Transfers between Level 1, 2 and 3

There were no transfers between these levels in 2016 and 2017.

Financial risk management

In the course of its normal business, the Group is exposed to the following risks:

- Credit risk
- Liquidity risk
- Market risk (Tanker market risk, interest rate risk and currency risk)

The Company's Board of Directors has overall responsibility for the establishment and oversight of the Group's risk management framework. The Board of Directors has established the Audit and Risk Committee, which is responsible for developing and monitoring the Group's risk management policies. The Committee reports regularly to the Board of Directors on its activities.

The Group's risk management policies are established to identify and analyse the risks faced by the Group, to set appropriate risk limits and controls and to monitor risks and adherence to limits. Risk management policies and systems are reviewed regularly to reflect changes in market conditions and the Group's activities. The Group, through its training and management standards and procedures, aims to maintain a disciplined and constructive control environment in which all employees understand their roles and obligations.

The Group's Audit and Risk Committee oversees how management monitors compliance with the Group's risk management policies and procedures, and reviews the adequacy of the risk management framework in relation to the risks faced by the Group. The Group's Audit and Risk Committee is assisted in its oversight role by internal audit. Internal audit undertakes both regular and ad hoc reviews of risk management controls and procedures, the results of which are reported to the Audit and Risk Committee.



Credit risk

Trade and other receivables

The Group has a 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 one client representing 10% of the Tankers segment's total revenue in 2017 (see Note 2) only represented 0.03% of the total trade and other receivables at December 31, 2017 (2016: two clients representing 3.4%). The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset.

The ageing of trade and other receivables is as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016
Not past due	124,243	155,950
Past due 0-30 days	2,071	1,261
Past due 31-365 days	9,784	7,666
More than one year	699	1,465
Total trade and other receivables	136,797	166,342

Past due amounts are not impaired as collection is still considered to be likely and management is confident the outstanding amounts can be recovered. As at December 31, 2017 45.37% (2016: 55.72%) of the total trade and other receivables relate to TI Pool which are 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. Amounts not past due are also with customers with very high credit worthiness and are therefore not impaired.

Non current receivables mainly consist of shareholder's loans to joint ventures (see Note 10). As at December 31, 2017 and December 31, 2016, these receivables had no maturity date and were not impaired.

Cash and cash equivalents

The Group held cash and cash equivalents of USD 143.6 million at December 31, 2017 (2016: USD 206.7 million). The cash and cash equivalents are held with bank and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P (see Note 12).

Derivatives

Derivatives are entered into with banks and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P.

Guarantees

The Group's policy is to provide financial guarantees only for subsidiaries and joint ventures. At December 31, 2017, there were no outstanding guarantees towards joint ventures. The credit facilities of 2 joint ventures (see Note 25), in respect of which the Group had previously issued guarantees, expired in 2017.

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. The sources of financing are diversified and the bulk of the loans are irrevocable, long-term and maturities are spread over different years.



The following are the remaining contractual maturities of financial liabilities:

Contractual cash flows December 31, 2016						
<i>(in thousands of USD)</i>	Note	Carrying Amount	Total	Less than 1 year	Between 1 and 5 years	More than 5 years
Non derivative financial liabilities						
Bank loans	15	1,085,562	1,218,702	150,630	718,950	349,122
Current trade and other payables *	17	56,113	56,113	56,113	—	—
Non-current other payables	17	—	—	—	—	—
		1,141,675	1,274,815	206,743	718,950	349,122
Derivative financial liabilities						
Interest rate swaps	17	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	17	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-
Contractual cash flows December 31, 2017						
<i>(in thousands of USD)</i>	Note	Carrying Amount	Total	Less than 1 year	Between 1 and 5 years	More than 5 years
Derivative financial liabilities						
Bank loans and other notes	15	848,710	1,009,508	83,039	750,722	175,747
Other borrowings	15	50,010	50,010	50,010	—	—
Current trade and other payables *	17	51,335	51,335	51,335	—	—
Non-current other payables	17	—	—	—	—	—
		950,055	1,110,853	184,384	750,722	175,747
Non derivative financial liabilities						
Interest rate swaps	17	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	17	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-
* Deferred income (see Note 17), which are not financial liabilities, are not included.						

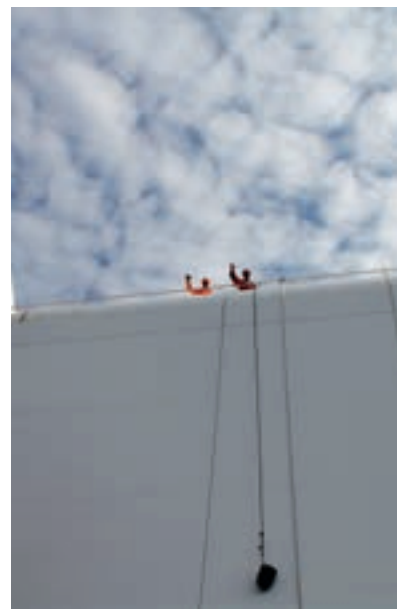
The Group has secured bank loans that contain loan covenants. A future breach of covenant may require the Group to repay the loan earlier than indicated in the above table. For more details on these covenants, please see "capital management" below.

The interest payments on variable interest rate loans in the table above reflect market forward interest rates at the reporting date and these amounts may change as market interest rates change. It is not expected that the cash flows included in the table above (the maturity analysis) could occur significantly earlier, or at significantly different amounts than stated above.

Market risk

Tanker market risk

The spot tanker freight market is a highly volatile global market and the Group cannot predict what the market will be. The Group has a strategy of operating the majority of its fleet on the spot market but tries to keep a certain part of the fleet under fixed time charter contracts. 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.



Every increase (decrease) of 1,000 USD on the spot tanker freight market (VLCC and Suezmax) per day would have increased (decreased) profit or loss by the amounts shown below:

<i>(effect in thousands of USD)</i>		2017		2016		2015	
		Profit or loss		Profit or loss		Profit or loss	
		1,000 USD Increase	1,000 USD Decrease	1,000 USD Increase	1,000 USD Decrease	1,000 USD Increase	1,000 USD Decrease
		13,420	(13,420)	14,140	(14,140)	12,972	(12,972)



Interest rate risk

Euronav interest rate management general policy is to borrow at floating interest rates based on LIBOR plus a margin. The Euronav Corporate Treasury Department monitors the Group's interest rate exposure on a regular basis. From time to time and under the responsibility of the Chief Financial Officer, different strategies to reduce the risk associated with fluctuations in interest rates can be proposed to Board of Directors for their approval. In the past the Group hedged 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. On a regular basis the Group may use interest rate related derivatives (interest rate swaps, caps and floors) to achieve an appropriate mix of fixed and floating rate exposure as defined by the Group. On December 31, 2017, the Group had no such instruments in place.

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

<i>(in thousands of USD)</i>		2017	2016
Fixed rate instruments			
Financial assets		-	-
Financial liabilities		147,619	-
		147,619	-
Variable rate instruments			
Financial liabilities		751,101	1,085,562
		751,101	1,085,562

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 as of that date.

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.

<i>(effect in thousands of USD)</i>					
	Profit or Loss		Equity		
	50 BP Increase	50 BP Decrease	50 BP Increase	50 BP Decrease	
December 31, 2015					
Variable rate instruments	(5,670)	5,670	-	-	
Interest rate swaps	-	-	-	-	
Cash Flow Sensitivity (Net)	(5,670)	5,670	-	-	
December 31, 2016					
Variable rate instruments	(5,315)	5,315	-	-	
Interest rate swaps	-	-	-	-	
Cash Flow Sensitivity (Net)	(5,315)	5,315	-	-	
December 31, 2017					
Variable rate instruments	(4,685)	4,685	-	-	
Interest rate swaps	-	-	-	-	
Cash Flow Sensitivity (Net)	(4,685)	4,685	-	-	

Currency risk

The Company's policy is to monitor its material non-functional currency transaction exposure so as to allow for natural coverage (revenues in the same currency than the expenses) whenever possible. When natural coverage is not deemed reasonably possible (for example for long term commitments), the Company manages its material non-functional currency transaction exposure on a case-by-case basis, either by entering into spot foreign currency transactions, foreign exchange forward, swap or option contracts, or by engaging a third party financial advisor with the purpose of managing the foreign exchange risk for us.

The Group's exposure to currency risk is related to its operating expenses expressed in Euros and to Treasury Notes denominated in Euros. In 2017 about 16.5% (2016: 17.4% and 2015: 17.4%) of the Group's total operating expenses were incurred in Euros. Revenue and the financial instruments are expressed in USD only, except for instruments issued under the Treasury Notes Program (Note 15).



<i>(in thousands of USD)</i>						
	December 31, 2017		December 31, 2016		December 31, 2015	
	EUR	USD	EUR	USD	EUR	USD
Trade payables	(7,891)	(11,383)	(8,725)	(9,383)	(9,913)	(13,121)
Operating expenses	(89,289)	(452,113)	(92,608)	(440,830)	(89,457)	(425,806)
Treasury Notes	(50,010)	-	-	-	-	-

For the average and closing rates applied during the year, we refer to Note 27.

In the past, Euronav had entered into an agreement with a third party financial advisor with the aim to manage the risk from adverse movements in EUR/USD exchange rates. The program used a financial trading strategy called Currency Overlay Management Strategy which managed the equivalent of EUR 40.0 million exposures

on a yearly basis. The currency overlay manager conducted foreign-exchange hedging by selectively placing and removing hedges to achieve the objectives set by us. On July 29, 2016, Euronav terminated this agreement.

As such there is no impact of this program on the Group's consolidated statement of profit or loss for the year ending December 31, 2017 (2016: loss of USD 0.9 million and 2015: loss of USD 1.0 million).

Sensitivity analysis

A 10 percent strengthening of the EUR against the USD at December 31, 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.

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Equity	211	532	473
Profit or loss	(7,113)	(10,025)	(9,565)

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

Master netting or similar agreements

The Group enters into derivative transactions under International Swaps and Derivatives Association (ISDA) master netting agreements. In general, under such agreements the amounts owned by each counterparty on a single day in respect of all transactions outstanding in the same currency are aggregated into a single net amount that is payable by one party to the other.

Capital management

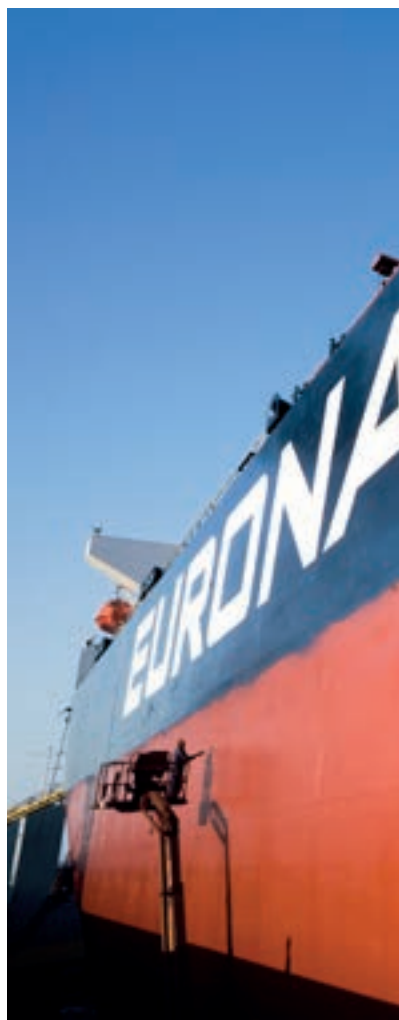
Euronav is continuously optimizing its capital structure (mix between debt and equity). The main objective is to maximise shareholder value while keeping the desired financial flexibility to execute the strategic projects. Some of the Group's other key drivers when making capital structure decisions are pay-out restrictions and the maintenance of the strong financial health of the Group. Besides the statutory minimum equity funding requirements that apply to the Group's subsidiaries in the various countries, the Group is also subject to covenants in relation to some of its senior secured credit facilities:

- an amount of current assets that, on a consolidated basis, exceeds current liabilities. Current assets may include undrawn amounts of any committed revolving credit facilities and credit lines having a maturity of more than one year;
- an aggregate amount of cash, cash equivalents and available aggregate undrawn amounts of any committed loan of at least USD 50.0 million or 5% of the Group's total indebtedness (excluding guarantees), depending on the applicable loan facility, whichever is greater;
- an amount of cash of at least USD 30.0 million; and
- a ratio of Stockholders' Equity to Total Assets of at least 30%

Further, the Group's loan facilities generally include an asset protection clause whereby the fair market value of collateral vessels should be at least 125% of the aggregate principal amount outstanding under the respective loan.

The credit facilities discussed above also contain restrictions and undertakings which may limit the Group and the Group's subsidiaries' ability to, among other things:

- effect changes in management of the Group's vessels;



- transfer or sell or otherwise dispose of all or a substantial portion of the Group's assets;
- declare and pay dividends (with respect to each of the Group's joint ventures, other than Seven Seas Shipping Limited, no dividend may be distributed before its loan agreement, as applicable, is repaid in full); and
- incur additional indebtedness.

A violation of any of these financial covenants or operating restrictions contained in the credit facilities may constitute an event of default under these credit facilities, which, unless cured within the grace period set forth under the applicable credit facility, if applicable, or waived or modified by the Group's lenders, provides them with the right to, among other things, require the Group to post additional collateral, enhance equity and liquidity, increase interest payments, pay down indebtedness to a level where the Group is in compliance with loan covenants, sell vessels in the fleet, reclassify indebtedness as current liabilities and accelerate indebtedness and foreclose liens on the vessels and the other assets securing the credit facilities, which would impair the Group's ability to continue to conduct business.

Furthermore, certain of our credit facilities contain a cross-default provision that may be triggered by a default under one of our other credit facilities. A cross-default provision means that a default on one loan would result in a default on certain other loans. Because of the presence of cross-default provisions in certain of our credit facilities, the refusal of any one lender under our credit facilities to grant or extend a waiver could result in certain of our indebtedness being accelerated, even if our other lenders under our credit facilities have waived covenant defaults under the respective credit facilities. If our secured indebtedness is accelerated in full or in part, it would be very difficult in the current financing environment for us to refinance our debt or obtain additional financing and we could lose our vessels and other assets securing our credit facilities if our lenders foreclose their liens, which would adversely affect our ability to conduct our business.

As of December 31, 2017, December 31, 2016 and December 31, 2015, the Group was in compliance with all of the covenants contained in the debt agreements. With respect to the quantitative covenants as of December 31, 2017, as described above:

1. current assets on a consolidated basis (including available credit lines of USD 607.4 million) exceeded current liabilities by USD 729.3 million
2. aggregated cash was USD 751.0 million
3. cash was USD 143.6 million
4. ratio of Stockholders' Equity to Total Assets was 65.7%

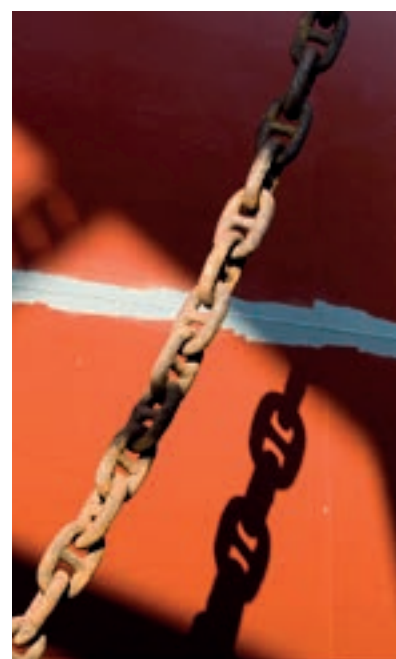
In the course of 2017, the Company updated its dividend policy.

The Board has adopted the following current dividend payment policy: the Company intends to pay a minimum fixed dividend of at least USD 0.12 in total per share per year provided (a) the Company has in the view of management and the board, sufficient balance sheet strength and liquidity combined (b) with sufficient earnings visibility from fixed income contracts.

In addition, if the results per share are positive and exceed the amount of the fixed dividend, that additional income* will be allocated to either: additional cash dividends, share buy-back, accelerated amortization of debt or the acquisition of vessels which we consider at that time to be accretive to shareholders' value.

* Treatment of capital losses and capital gains: As part of its distribution policy Euronav will continue to include exceptional capital losses when assessing additional dividends but also continue to exclude exceptional capital gains when assessing additional dividend payments.

* Treatment of Deferred Tax Assets (DTA) and Deferred Tax Liabilities (DTL): As part of its distribution policy Euronav will not include non-cash items affecting the results such as DTA or DTL.



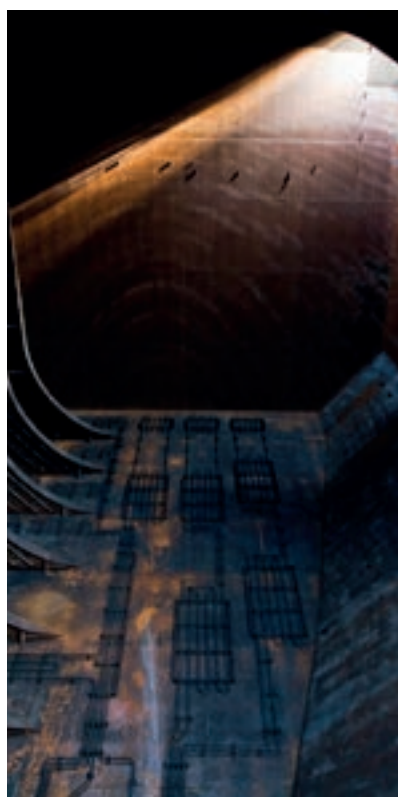
Note 19 - Operating leases

Leases as lessee

Future minimum lease payments

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 4 years under non-cancellable leases are as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Less than 1 year	(32,120)	(32,120)
Between 1 and 5 years	(95,524)	(127,644)
More than 5 years	-	-
Total future lease payments	(127,644)	(159,764)



Options to extend the charter period, if any, have not been taken into account when calculating the future minimum lease payments.

In 2016, the Group entered into a five year leaseback agreement for four VLCCs on December 16, 2016. The sale of the vessels occurred on December 22, 2016 and the charter period has a duration of 5 years, therefore ending on December 22, 2021. Under these leaseback agreements there is a sellers credit of USD 4.5 million of the sale price that becomes immediately due and payable by the owners upon sale of the vessel during the charter period and shall be paid out of the sales proceeds. It also becomes due to the extent of 50% of the (positive) difference between the fair market value of the vessels at the end of the leaseback agreements and USD 17.5 million (for the oldest VLCC) or USD 19.5 million (for the other vessels). Furthermore, the Group provides a residual guarantee to the owners in the aggregate amount of up to USD 20.0 million in total at the time of redelivery of the four vessels. The parties also agreed a profit split, if the vessel is sold at charter expiry they shall share the net proceeds of the sale, 75% for owners and 25% for charterers, between USD 26.5 million and USD 32.5 million (for the oldest VLCC) or between USD 28.5 million and USD 34.5 million (for the other vessels).

The Group analysed the classification of the leaseback agreements based on the primary lease classification criteria and the supplemental indicators in IAS 17, and determined that these agreements qualified as operating leases.

Non-cancellable operating lease rentals for office space and company cars with an average duration of 3 years are payable as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Less than 1 year	(2,287)	(2,297)
Between 1 and 5 years	(7,224)	(5,070)
More than 5 years	(1,227)	(1,183)
Total non-cancellable operating lease rentals	(10,738)	(8,550)



Amounts recognized in profit and loss

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Bareboat charter	(31,111)	(792)	-
Time charter	(62)	(16,921)	(25,849)
Office rental	(2,136)	(2,219)	(2,581)
Total recognized in profit and loss	(33,309)	(19,932)	(28,430)

Leases as lessor

Future minimum lease receivables

The Group leases out some of its vessels under time charter agreements (operating leases). The future minimum lease receivables with an average duration of 5 months under non-cancellable leases are as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Less than 1 year	103,007	150,450
Between 1 and 5 years	147,967	35,083
More than 5 years	31,793	-
Total future lease receivables	282,767	185,533

The amounts shown in the table above include the Group's share of operating leases of joint ventures.

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.

At December 31, 2017, Euronav and its subsidiaries, without joint ventures, have future minimum lease receivables less than one year of USD 54.4 million (2016: USD 108.5 million) and future minimum lease receivables between 1 and 5 years of USD 0.0 million (2016: USD 35.1 million).

Following the rationalization of the TI Pool structure in 2017 (see Note 23), Tankers International Ltd. ("TIL") became the disponent owner of all of the vessels in the TI Pool as all the vessels are now time chartered with a duration of 1 year to TIL at a floating rate equivalent to the average spot rate achieved by the pool times the pool points assigned to each vessel. At December 31, 2017, 24 of our VLCC vessels were employed in the TI Pool under such floating time charters. Given the variable nature of the time charter rates, there are no minimum lease receivables for these contracts and therefore, these floating time charters are not included in the table above.



Non-cancellable operating lease rentals for office space with an average duration of 5 years are receivable as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	December 31, 2017	December 31, 2016
Less than 1 year	726	806
Between 1 and 5 years	2,903	2,644
More than 5 years	233	878
Total non-cancellable operating lease rentals	3,862	4,328

The above operating lease rentals receivable relate entirely to the Group's leased offices for Euronav UK.

Euronav UK has sublet part of the office space to four different subtenants, starting in 2014.

Amounts recognized in profit and loss

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016	2015
Bareboat charter	-	-	-
Time charter	118,705	140,227	126,091
Office rental	840	878	879
Total recognized in profit and loss	119,545	141,105	126,970

Note 20 - Provisions and 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 21 - Related parties

Identity of related parties

The Group has a related party relationship with its subsidiaries (see Note 23) and equity-accounted investees (see Note 25) and with its directors and executive officers (see Note 22).

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>	2017	2016	2015
Total remuneration	1,015	1,145	1,591

The Nomination 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 summarized as follows:

<i>(in thousands of EUR)</i>	2017	2016	2015
Total fixed remuneration	1,176	1,175	1,176
of which			
Cost of pension	35	35	35
Other benefits	58	57	57
Total variable remuneration	1,331	1,042	2,392
of which			
Share-based payments	597	351	1,010

All amounts mentioned refer to the Executive Committee in its official composition throughout 2017.

The remuneration of the CEO can be summarized as follows:			
<i>(in thousands of GBP)</i>	2017	2016	2015
Total fixed remuneration	407	405	405
of which			
Cost of pension	-	-	-
Other benefits	13	11	11
Total variable remuneration	528	437	863
of which			
Share-based payments	233	171	333





Within the framework of a stock option plan, the board of directors has granted on December 16, 2013 options on its 1,750,000 treasury shares to the members of the Executive Committee for no consideration but with conditions (see Note 22). 525,000 options were granted to the CEO and 1,225,000 options were granted to the other members of the Executive Committee. The exercise price of the options is EUR 5.7705. All of the beneficiaries have accepted the options granted to them. In 2016 the Company bought back 692,415 shares and delivered 116,667 shares upon the exercise of share options. In 2017 Euronav did not buy back or dispose of any own shares. At the date of this report all of the remaining options are vested. In addition, the board of directors has granted on February 12, 2015 236,590 options and 65,433 restricted stock units within the framework of a long term incentive plan. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date. On February 2, 2016, the board of directors granted 54,616 phantom stock units within the framework of an additional long term incentive plan. Each unit gives a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award (see Note 22). On February 9, 2017 the board of directors granted 66,449 phantom stock units within the framework of an additional long term incentive plan. Each unit gives a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award (see Note 22).

Relationship with CMB

In 2004, Euronav split from Compagnie Maritime Belge (CMB). CMB renders some administrative and general services to Euronav. In 2017 CMB invoiced a total amount of USD 34,928 (2016: USD 17,731 and 2015: USD 0).

Properties

The Group leases office space in Belgium from Reslea N.V., an entity jointly controlled by CMB and Exmar. Under this lease, the Group paid an annual rent of USD 179,079 in 2017 (2016: USD 175,572 and 2015: USD 178,104). This lease expires on August 31, 2021.

The Group leased office space, through our subsidiary Euronav Ship Management Hellas, in Piraeus, Greece, from Nea Dimitra Ktimatiki Kai Emporik S.A., an entity controlled by Ceres Shipping. Mr. Livanos, a former member of our board acting as permanent representative of TankLog until his resignation on December 3, 2015, is the Chairman and sole shareholder of Ceres Shipping. Under this lease, the Group paid an annual rent of USD 183,766 in 2017 (2016: USD 199,873 and 2015: USD 184,791). This lease expired on December 31, 2017.

The Group subleases office space in its London, United Kingdom office, through its subsidiary Euronav (UK) Agencies Limited, pursuant to sublease agreements, dated September 25, 2014, with GasLog Services UK Limited and Unisea Maritime Limited, both parties related to Peter Livanos. Under these subleases, the Company received in 2017 a rent of USD 416,995 (2016: USD 443,643 and 2015: USD 495,507). This sublease expires on April 27, 2023.

The Company also subleases office space in its London, United Kingdom office, through its subsidiary Euronav (UK) Agencies Limited, pursuant to a sublease agreement, dated 25 September 2014, with Tankers (UK) Agencies Limited, a 50-50 joint venture with International Seaways. Under this sublease, the Company received in 2017 a rent of USD 218,894 (2016: USD 232,882 and 2015: USD 260,108). This sublease expires on April 27, 2023.

Registration Rights

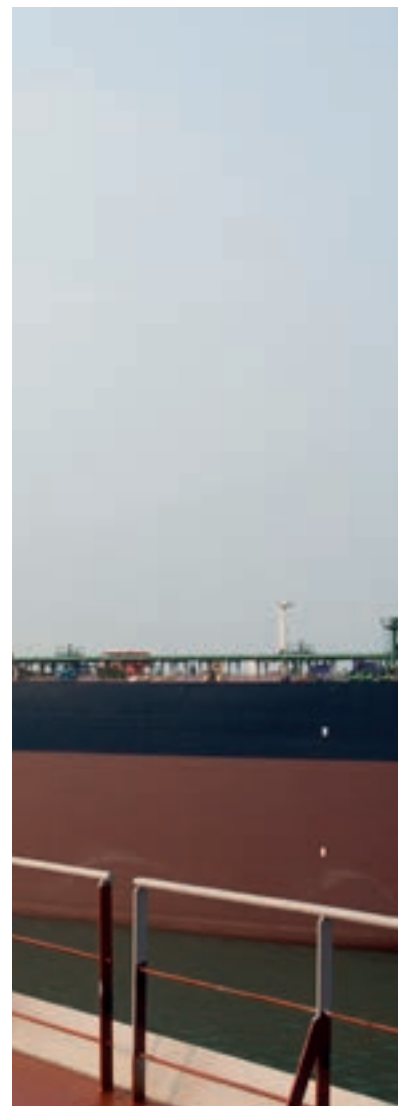
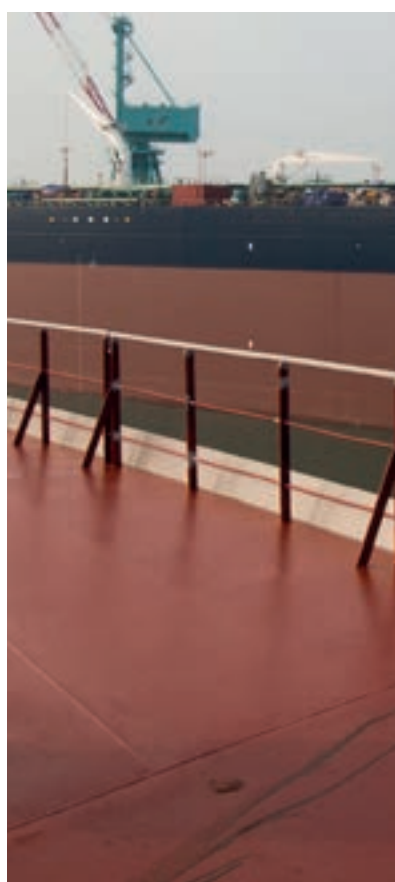
On January 28, 2015 the Group entered into a registration rights agreement with companies affiliated with our former Chairman, Peter Livanos, or the Ceres Shareholders, and companies affiliated with our former Vice Chairman, Marc Saverys, or the Saverco Shareholders.

Pursuant to the registration rights agreement, each of the Ceres Shareholders as a group and the Saverco Shareholders as a group will be able to piggyback on the others' demand registration. The Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders are only treated as having made their request if the registration statement for such shareholder group's shares is declared effective. Once we are eligible to do so, commencing 12 calendar months after the Ordinary Shares have been registered under the Exchange Act, the Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders may require us to file shelf registration statements permitting sales by them of ordinary shares into the market from time to time over an extended period. The Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders can also exercise piggyback registration rights to participate in certain registrations of ordinary shares by us. All expenses relating to the registrations, including the participation of our executive management team in two marketed roadshows and a reasonable number of marketing calls in connection with one-day or overnight transactions, will be borne by us. The registration rights agreement also contains provisions relating to indemnification and contribution. There are no specified financial remedies for non-compliance with the registration rights agreement. At December 31, 2017, no rights were exercised by any of the parties under the registration rights agreement.

Transactions with subsidiaries and joint ventures

The Group has supplied funds in the form of shareholder's advances to some of its joint ventures at pre-agreed conditions which are always similar for the other party involved in the joint venture in question (see below and Note 25).

On 20 May, 2016, the Group announced that it had agreed with Bretta Tanker Holdings Inc. ("Bretta") to terminate its Suezmax joint ventures and to enter into a share swap and claims transfer agreement. The joint ventures covered four Suezmax vessels: the *Captain Michael* (2012 - 157,648 dwt), the *Maria* (2012 - 157,523 dwt), the *Eugenie* (2010 - 157,672 dwt) and the *Devon* (2011 - 157,642 dwt). Euronav assumed full ownership of the two companies owning the two youngest vessels, the *Captain Michael* and the *Maria*, and Bretta assumed full ownership of the two companies owning the *Eugenie* and the *Devon* (see Note 24).



Balances and transactions between the Group and its subsidiaries have been eliminated on consolidation and are not disclosed in this note. Details of outstanding balances and transactions between the Group and its joint ventures are disclosed below:

As of and for the year ended December 31, 2016					
<i>(in thousands of USD)</i>					
	Trade receivables	Trade payables	Shareholders Loan	Turnover	Dividend Income
TI Africa Ltd	241	-	137,615	360	-
TI Asia Ltd	303	-	65,897	360	-
Fiorano Shipholding Ltd	-	-	-	265	-
Fontvieille Shipholding Ltd	-	-	-	249	-
Larvotto Shipholding Ltd	-	-	-	275	-
Moneghetti Shipholding Ltd	-	-	-	287	-
Great Hope Enterprises Ltd	-	-	-	-	28
Kingswood Co. Ltd	-	-	-	-	23,450
Total	544	-	203,512	1,796	23,478
As of and for the year ended December 31, 2017					
TI Africa Ltd	30	50	100,115	372	-
TI Asia Ltd	130	-	62,647	372	-
Kingswood Co. Ltd	-	-	-	-	1,250
Tankers Agencies (UK) Ltd	134	137	-	-	-
Total	294	187	162,762	744	1,250

Guarantees

The Group provided guarantees to financial institutions that provided credit facilities to joint ventures of the Group. As of December 31, 2016, the total amount outstanding under these credit facilities was USD 75.3 million, of which the Group guaranteed USD 37.7 million. As of December 31, 2017, these credit facilities and the related guarantees had expired (see Note 25).

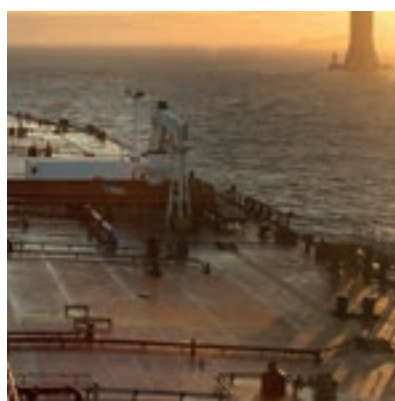
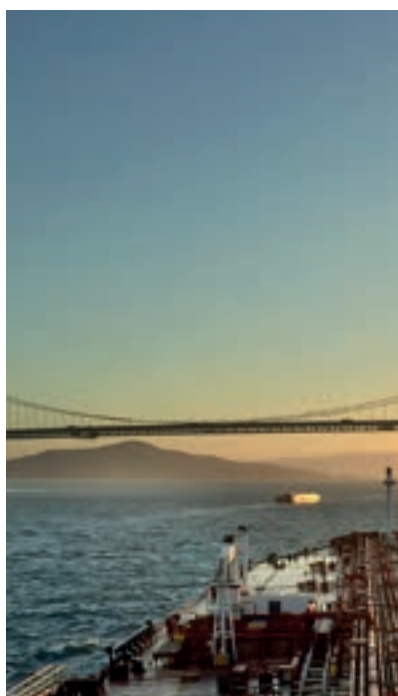
Note 22 - Share-based payment arrangements

Description of share-based payment arrangements:

At December 31, 2017, the Group had the following share-based payment arrangements:

Share option programs (Equity-settled)

On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is limited to key management personnel.



The Group intends to use its treasury shares to settle its obligations under this program. The key terms and conditions related to the grants under these programs are as follows:

Grant date/employees entitled	Number of instruments	Vesting Conditions	Contractual life of Options
Options granted to key management personnel			
December 16, 2013 ("Tranche 1")	583,000	Share price to be at least EUR 7.5	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 2")	583,000	Share price to be at least EUR 8.66	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 3")	583,000	Share price to be at least EUR 11.54 and US listing	5 years
Total Share options	1,750,000		

In addition, 50% of the options can only be exercised at the earliest if the shares of the Group are admitted for listing in a recognized US listing exchange platform (the "listing event"). The other 50% can only be exercised one year after the listing event. If the Group's shares had not been listed on a US listing exchange, then only 2/3 of the shares would be exercisable and would have to meet the first 2 vesting conditions listed above.

Long term incentive plan 2015 (Equity-settled)

The Group's Board of Directors implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years at anniversary date and 60% in the form of restricted stock units ('RSUs') which will be paid out in cash, with cliff vesting on the third anniversary. In total 236,590 options and 65,433 RSUs were granted on February 12, 2015. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date.

Long term incentive plan 2016 (Cash-settled)

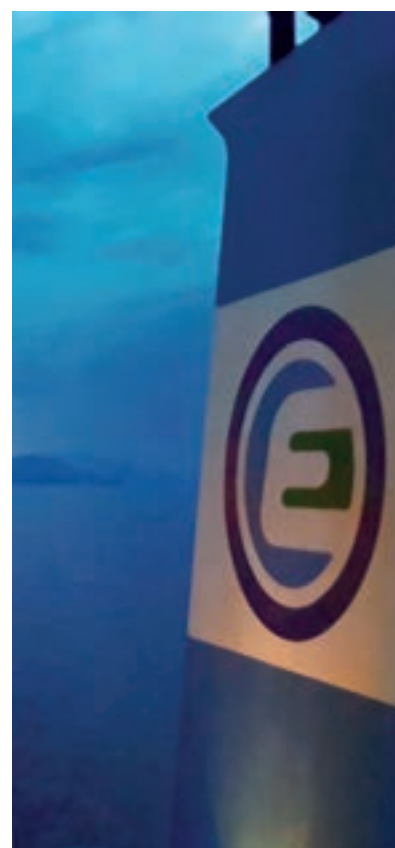
The Group's Board of Directors implemented in 2016 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain their respective LTIP in cash, based on the volume weighted average price of the shares on Euronext Brussels over the 3 last business days of the relevant vesting period. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 54,616 phantom stocks were granted on February 2, 2016.

Long term incentive plan 2017 (Cash-settled)

The Group's Board of Directors implemented in 2017 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain their respective LTIP in cash, based on the volume weighted average price of the shares on Euronext Brussels over the 3 last business days of the relevant vesting period. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 66,449 phantom stock units were granted on February 9, 2017.

Measurement of Fair Value

The fair value of the employee share options under the 2013 program and the 2015 LTIP has been measured using the Black-Scholes formula. Service and non-market performance conditions attached to the transactions were not taken into account in measuring fair value.



The inputs used in measurement of the fair values at grant date for the equity-settled share option programs were as follows:

	Share option program 2013			LTIP 2015		
(figures in EUR)	Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3	Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3
Fair value at grant date	2.270	2.260	2.120	1.853	1.853	1.853
Share price at grant date	6.070	6.070	6.070	10.050	10.050	10.050
Exercise price	5.770	5.770	5.770	10.0475	10.0475	10.0475
Expected volatility (weighted average)	40%	40%	40%	39.63%	39.63%	39.63%
Expected life (Days) (weighted average)	303	467	730	365	730	1,095
Expected dividends	-	-	-	8%	8%	8%
Risk-free interest rate	1%	1%	1%	0.66%	0.66%	0.66%



Expected volatility has been based on an evaluation of the historical volatility of the Company's share price, particularly over the historical periods commensurate with the expected term. The expected term of the instruments has been based on historical experience and general option holder behaviour using a Monte Carlo simulation.

The fair value of the RSUs under the 2015 LTIP was measured with reference to the Euronav share price at the grant date. All of the RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2017 and had not yet vested.

The liability in respect of its obligations under the LTIP 2016 and LTIP 2017 is measured based on the Company's share price at the reporting date and taking into account the extent to which the services have been rendered to date. All of the phantom stocks granted on February 2, 2016 and February 9, 2017 respectively, remained outstanding as of December 31, 2017. The Company's share price was EUR 10.613 at the grant date of the LTIP 2016 and EUR 7.268 at the grant date of the LTIP 2017, and was EUR 7.684 as at December 31, 2017.

Expenses recognized in profit or loss

For details on related employee benefits expense see Note 5. The expenses related to the LTIP 2016 and LTIP 2017 (USD 0.7 million) are included in the Provision for employee benefits.

Reconciliation of outstanding share options

The number and weighted-average exercise prices of options under the 2013 share option program and the 2015 LTIP are as follows:

(figures in EUR)	Number of options 2017	Weighted average exercise price 2017	Number of options 2016	Weighted average exercise price 2016
Outstanding at January 1	586,590	7.495	703,257	7.209
Forfeited during the year	0	0	0	0
Exercised during the year	0	0	(116,667)	5.770
Granted during the year	0	0	0	0
Outstanding at December 31	586,590	7.495	586,590	7.495
Vested at December 31	507,726	0	428,863	0



In 2016 the Company bought back 692,415 shares and delivered 116,667 shares upon the exercise of share options under the 2013 program. In 2017 Euronav did not buy back or dispose of any own shares.

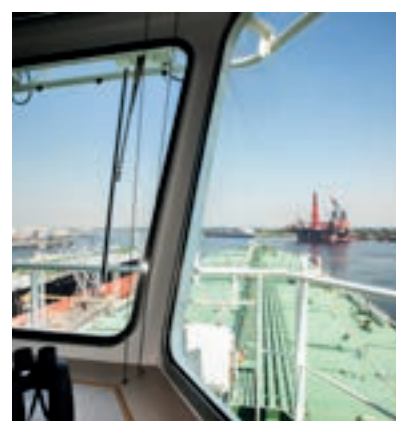
The weighted-average share price at the date of exercise for the share options exercised in 2016 was EUR 8.99.

Note 23 - Group entities

	Country of incorporation	Consolidation method	Ownership interest		
			December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2015
Parent					
Euronav NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
Subsidiaries					
Euronav Tankers NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Shipping NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav (UK) Agencies Limited	UK	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Luxembourg SA	Luxembourg	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav sas	France	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management sas	France	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management Ltd	Liberia	full	100.00%	100.00%	100.00%
<i>Euronav Ship Management Hellas (branch office)</i>					
Euronav Hong Kong	Hong Kong	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euro-Ocean Ship Management (Cyprus) Ltd	Cyprus	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Singapore	Singapore	full	100.00%	100.00%	100.00%
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	full	100.00%	100.00%	NA
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	full	100.00%	100.00%	NA
Euronav MI Inc	Marshall Islands	full	100.00%	NA	NA
Joint ventures					
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	NA	50.00%
Fontvieille Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	NA	50.00%
Great Hope Enterprises Ltd	Hong Kong	equity	NA	NA	50.00%
Kingswood Co. Ltd	Marshall Islands	equity	50.00%	50.00%	50.00%
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	NA	50.00%
Moneghetti Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	NA	50.00%
TI Africa Ltd	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%	50.00%
TI Asia Ltd	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%	50.00%
Tankers Agencies (UK) Ltd	UK	equity	50.00%	NA	NA
Tankers International LLC	Marshall Islands	equity	50.00%	NA	NA
Associates					
Tankers International LLC	Marshall Islands	equity	NA	40.00%	40.00%

In 2015 two joint ventures, Asia Conversion Corporation and Africa Conversion Corporation, were dissolved.

In 2016, the Group transferred its equity interests in Moneghetti Shipholding Ltd. and Fontvieille Shipholding Ltd. and acquired Bretta Tanker Holdings' equity interests in Fiorano Shipholding Ltd. and Larvotto Shipholding Ltd. As a result, the Group's equity interest in Fiorano Shipholding Ltd. and Larvotto Shipholding Ltd. increased from 50% to 100% (see Note 24). In 2016 one joint venture, Great Hope Enterprises Ltd. was dissolved.





In the fourth quarter of 2017, Euronav NV incorporated a new subsidiary, Euronav MI Inc (see Note 26).

In 2017, the corporate structure of Tankers International pool ("TI Pool") was rationalized. Under the new structure, the shares of Tankers UK Agencies ("TUKA"), fully held at the time by Tankers International LLC ("TI LLC"), an entity incorporated under the laws of the Marshall Islands, have been distributed to the two remaining founding members of the TI Pool, (namely Euronav NV and International Seaways INC), to form a 50-50 joint venture.

Further, following the withdrawal in December 2017 of one of its members, TI LLC, which was previously an associate of the Group, became a joint venture of the Group as from that time.

Additionally, a new company, Tankers International Ltd. ("TIL"), was incorporated under the laws of the United Kingdom, and is fully owned by TUKA. TIL became the disponent owner of all of the vessels in the TI Pool as all the vessels are now time chartered to TIL at a floating rate equivalent to the average spot rate achieved by the pool times the pool points assigned to each vessel.

This new structure allowed the TI Pool to arrange for a credit line financing in order to lower the working capital requirement for the Pool participants which potentially can attract additional pool participants.

At December 31, 2017, the Group held 50% of the voting rights in TUKA but held 61% of the outstanding shares that participate in the result of the entity. As Euronav acquired ownership of these shares on December 28, 2017, the Group's share of the profit of the entity, as well as the Group's balances and transactions with this joint venture were not significant as of and for the year ended December 31, 2017.

At December 31, 2017, the Group held 50% of the voting rights in TI LLC but held 59% of the outstanding shares that participate in the result of the entity. The Group's share of the profit of the entity, as well as the Group's balances and transactions with this joint venture were not significant as of and for the year ended December 31, 2017.

Note 24 - Business combinations

On May 20, 2016, the Group announced the termination of the joint ventures with Bretta Tanker Holdings, Inc. covering four Suezmax vessels. Euronav assumed full ownership of the companies owning the two youngest vessels, the *Captain Michael* (2012 - 157,648 dwt) and the *Maria* (2012 - 157,523 dwt) on June 2, 2016.

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement whereby:

- The Group transferred its equity interests in Moneghetti Shipholding Ltd. (hereafter 'Moneghetti') and Fontvieille Shipholding Ltd. (hereafter 'Fontvieille') and acquired Bretta Tanker Holdings' equity interests in Fiorano Shipholding Ltd. (hereafter 'Fiorano') and Larvotto Shipholding Ltd. (hereafter 'Larvotto'); and
- The Group transferred its claims arising from the shareholder loans to Moneghetti and Fontvieille and acquired Bretta Tanker Holdings' claims arising from the shareholder loans to Fiorano and Larvotto.

As a result, the Group's equity interest in both Fiorano and Larvotto increased from 50% to 100% giving the Group control of both companies. The Group no longer has an equity interest in Moneghetti and Fontvieille. Before the swap agreement, the Group accounted for the four entities using the equity method. Following the acquisition, Fiorano and Larvotto are fully consolidated as of June 2, 2016.

With this transaction, the Group has become the full owner of the two youngest vessels, the *Captain Michael* and the *Maria*, while Bretta has become the full owner of the *Devon* and the *Eugenie*.

Consideration transferred

<i>(in thousands of USD)</i>		Fair value at acquisition date
Cash		15,110
Shares in Fontvieille and Moneghetti		(21,498)
Shareholders' loan receivable		39,973
Total consideration transferred		33,585

Contribution to revenue and profit/loss

Since their acquisition by the Group on June 2, 2016, the 2 acquired companies contributed revenue of USD 4.8 million and a profit of USD 0.1 million to the Group's consolidated results for the year ended December 31, 2016. If the acquisition had occurred on 1 January 2016, management estimates that the Group's consolidated revenue for the year ended December 31, 2016 would have been USD 698.3 million and consolidated profit for the twelve month period ended December 31, 2016 would have been USD 205.1 million. In determining these amounts, management has assumed that the fair value adjustments, that arose on the date of acquisition would have been the same if the acquisition had occurred on 1 January 2016.

Acquisition related costs

The Group did not incur any material acquisition-related costs for the business combination and these costs were expensed as incurred.

Step acquisition

The transaction resulted in a loss of USD 24.2 million. This loss was recognized in the consolidated statement of profit or loss for the year ended December 31, 2016, under the heading 'Loss on disposal of investments in equity accounted investees'. In accordance with IFRS 3 (Business Combinations), Euronav accounted for this transaction as a step acquisition and therefore had to re-measure at the acquisition date to fair value Euronav's non-controlling equity interest in the two joint ventures it acquired (loss of USD 13.5 million) as well as to measure at fair value the consideration transferred, including Euronav's interest in the other two joint ventures (loss of USD 10.7 million). At acquisition date, the fair value of the Group's non-controlling interest in the two acquired joint ventures amounted to USD (18.6) million.

Identifiable assets acquired and liabilities assumed

The following table summarizes the recognized amounts of assets acquired and liabilities assumed at the acquisition date.

<i>(in thousands of USD)</i>		Note	Fair value at acquisition date
Property, plant and equipment	8		120,280
Trade receivables	-		3,685
Cash and cash equivalents	-		8,355
Loans and borrowings	15		(61,065)
Trade and other payables	-		(4,086)
Total identifiable net assets acquired			67,169



Measurement of fair values

Assets acquired	Valuation techniques
Property, plant and equipment	The price was agreed among parties by reference to valuation reports by brokers

Goodwill

The transaction did not give rise to the recognition of any goodwill:

(in thousands of USD)

Fair value at acquisition date

Consideration transferred	33,585
Fair value of pre-existing interests in Larvotto and Fiorano	(18,633)
Fair value of identifiable net assets	(67,169)
Fair value of shareholders' loan liabilities versus Bretta Tanker Holdings, transferred to Euronav	52,217

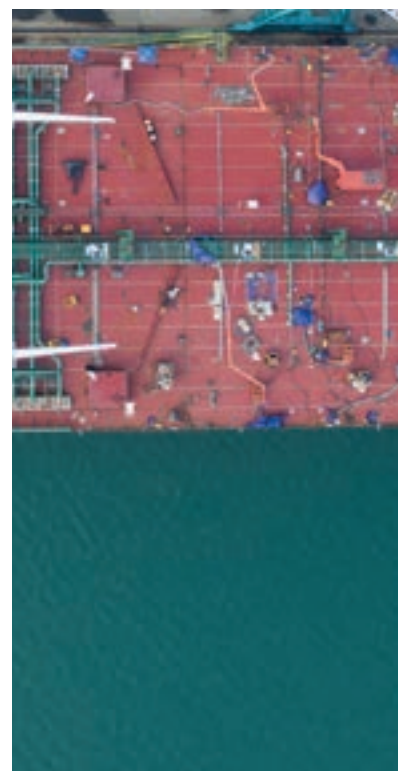
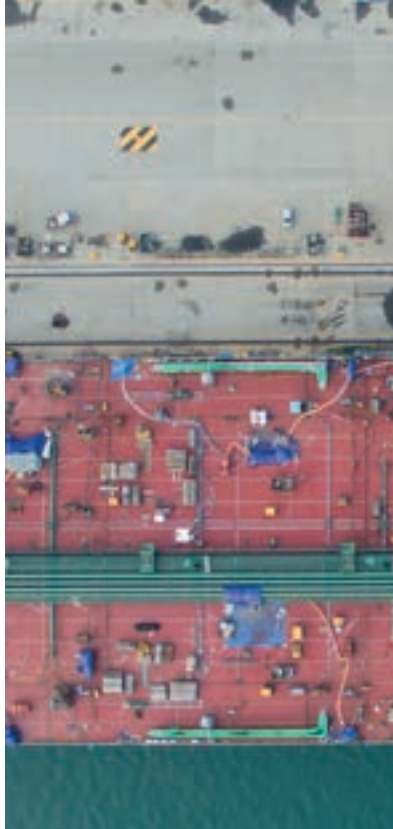
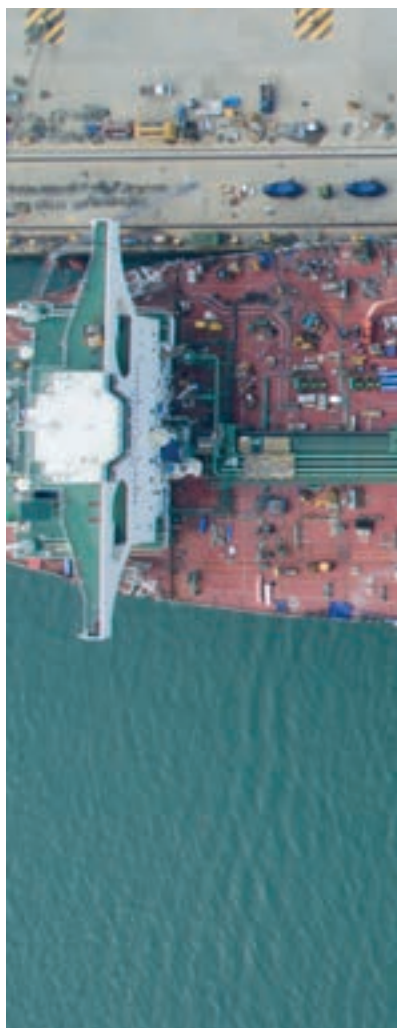
Goodwill

-

Merger with Gener8 Maritime, Inc.

On December 21, 2017, Euronav announced that the Company has reached an agreement on a stock-for-stock merger for the entire issued and outstanding share capital of Gener8 Maritime, Inc. ("Gener8") pursuant to which Gener8 would become a wholly-owned subsidiary of Euronav. The "Exchange Ratio" of 0.7272 Euronav shares for each share of Gener8 is expected to result in the issuance of approximately 60.9 million new Euronav shares to Gener8 shareholders. The Exchange Ratio implies a premium of 35% paid on Gener8 shares based on the closing share prices on 20 December 2017. The merger will result in Euronav shareholders owning approximately 72% of the issued share capital of the combined entity and Gener8 shareholders owning approximately 28% (based on the fully diluted share capital of Euronav and the fully diluted share capital of Gener8). The merger is subject to the approval of Gener8's shareholders, the consent of certain of Gener8's lenders to assign certain debt facilities to the combined entity, the effectiveness of a registration statement to be filed by Euronav with the U.S. Securities and Exchange Commission (the "SEC") to register the Euronav shares to be issued in the merger (the "New Registration Statement"), the listing of such shares on the New York Stock Exchange (the "NYSE") and other customary closing conditions. Certain of these closing conditions are substantive, and these conditions have not yet been met. The Gener8 shares will be contributed to Euronav in application of the Belgian Companies Code procedure of a capital increase through contribution in kind. The increase of the Euronav share capital will occur under the existing authorized capital of USD 150.0 million.





Note 25 - Equity-accounted investees

<i>(in thousands of USD)</i>		
	December 31, 2017	December 31, 2016
Assets		
Interest in joint ventures	30,595	16,867
Interest in associates	-	1,546
Total assets	30,595	18,413
Liabilities		
Interest in joint ventures	-	-
Interest in associates	-	-
Total liabilities	-	-

ASSOCIATES

<i>(in thousands of USD)</i>		
	December 31, 2017	December 31, 2016
Carrying amount of interest at the beginning of the period	1,546	1,212
Group's share of profit (loss) for the period	149	334
Dividend in kind (shares TUKA) distributed by associate (Note 23)	(1,559)	-
Reclassification of associate to joint venture (Note 23)	(136)	-
Carrying amount of interest at the end of the period	-	1,546



JOINT VENTURES

The following table contains a roll forward of the balance sheet amounts with respect to the Group's joint ventures:

[in thousands of USD]

	ASSET		LIABILITY	
	Investments in equity accounted investees	Shareholders loans	Investments in equity accounted investees	Shareholders loans
Gross balance	(89,338)	363,414	(5,880)	-
Offset investment with shareholders loan	105,643	(105,643)	-	-
Balance at January 1, 2015	16,305	257,771	(5,880)	-
Group's share of profit (loss) for the period	51,407	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	1,610	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(1,499)	-	5,880	-
Dividends received from joint ventures	(275)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(45,665)	-	-
Gross balance	(38,095)	317,749	-	-
Offset investment with shareholders loan	58,520	(58,520)	-	-
Balance at December 31, 2015	20,425	259,229	-	-
Group's share of profit (loss) for the period	40,161	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	1,224	-	-	-
Group's share on upstream transactions	4,646	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(3,737)	-	-	-
Dividends received from joint ventures	(23,478)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(18,499)	-	-
Business combinations	15,981	(95,738)	-	-
Gross balance	(3,298)	203,512	-	-
Offset investment with shareholders loan	20,165	(20,165)	-	-
Balance at December 31, 2016	16,867	183,348	-	-
Group's share of profit (loss) for the period	29,933	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	483	-	-	-
Dividends received from joint ventures	(1,250)	-	-	-
Dividend in kind (shares TUKA) received from associate (Note 23)	1,559	-	-	-
Reclassification of associate to joint venture (Note 23)	136	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(40,750)	-	-
Gross balance	27,565	162,763	-	-
Offset investment with shareholders loan	3,030	(3,030)	-	-
Balance at December 31, 2017	30,595	159,733	-	-

The Group's share on upstream transactions in 2016 related to the buy-out of the joint venture partner to obtain full control of the VLCC *V.K. Eddie*. On November 23, 2016, the Group purchased the *VLCC V.K. Eddie* from its 50% joint venture Seven Seas Shipping Ltd. In the Group's consolidated financial statements, 50% of the gain recognized on this transaction by Seven Seas Shipping Ltd. was eliminated.

The decrease in the balance of shareholders' loans to joint ventures since December 31, 2015 is primarily due to the disposal of two joint ventures and the acquisition of two other joint ventures on June 2, 2016, as set out in Note 24, resulting in the settlement or consolidation, respectively, of the Group's shareholders' loan balances versus these entities. For more details, we refer to the table summarizing the financial information of the Groups' joint ventures further below.

* Both FSO Asia and FSO Africa are on a time charter contract to North Oil Company (NOC), the new operator of Al Shaheen field, until mid 2022.

Joint venture	Segment	Description
Great Hope Enterprises Ltd	Tankers	No operating activities, liquidated in 2016
Kingswood Co. Ltd	Tankers	Holding company; parent of Seven Seas Shipping Ltd. and to be liquidated in the future
Seven Seas Shipping Ltd	Tankers	Formerly owner of 1 VLCC bought in 2016 by Euronav. Wholly owned subsidiary of Kingswood Co. Ltd.
Fiorano Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, acquired Bretta's equity interest in 2016
Larvotto Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, acquired Bretta's equity interest in 2016
Fontvieille Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, sold our equity interest to Bretta in 2016
Moneghetti Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, sold our equity interest to Bretta in 2016
Tankers Agencies (UK) Ltd	Tankers	Parent company of Tankers International Ltd
Tankers International LLC	Tankers	The manager of the Tankers International Pool who commercially manages the majority of the Group's VLCCs
TI Africa Ltd	FSO	Operator and owner of a single floating storage and offloading facility (FSO Africa) *
TI Asia Ltd	FSO	Operator and owner of a single floating storage and offloading facility (FSO Asia) *





The following table contains summarized financial information for all of the Group's joint ventures:

(in thousands of USD)

	Asset				
	Great Hope Enterprises Ltd	Kingswood Co. Ltd	Seven Seas Shipping Ltd	Fiorano Shipholding Ltd	Fontvieille Shipholding Ltd
At December 31, 2015					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
Non-Current assets	-	520	33,052	78,031	65,837
of which Vessel	-	-	33,052	78,031	65,837
Current Assets	102	489	7,463	6,498	4,195
of which cash and cash equivalents	59	-	1,528	552	186
Non-Current Liabilities	-	-	521	84,094	77,485
Of which bank loans	-	-	-	27,813	30,470
Current Liabilities	15	2	239	5,981	6,656
Of which bank loans	-	-	-	4,250	4,000
Net assets (100%)	87	1,007	39,755	(5,546)	(14,109)
Group's share of net assets	43	504	19,878	(2,773)	(7,054)
Shareholders loans to joint venture	-	-	-	28,141	23,507
Net Carrying amount of interest in joint venture	43	504	19,878	-	-
Remaining shareholders loan to joint venture	-	-	-	25,368	16,453
Revenue	1	-	18,701	21,050	21,509
Depreciations and amortization	-	-	(3,601)	(4,852)	(4,832)
Interest Expense	-	-	(102)	(530)	(851)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	3	(4)	11,791	6,361	6,330
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
Group's share of profit (loss) for the period	2	(2)	5,895	3,181	3,165
Group's share of other comprehensive income	-	-	-	-	-



Larvotto Shipholding Ltd	Moneghetti Shipholding Ltd	Asset		Total	Liability		Total
		TI Africa Ltd	TI Asia Ltd		Africa Conversion Corp	Asia Conversion Corp	
50%	50%	50%	50%		50%	50%	
73,234	70,159	215,184	208,405	744,422	-	-	-
73,234	70,159	208,030	200,452	728,795	-	-	-
7,873	7,219	12,144	41,744	87,727	-	-	-
1,578	4,891	880	30,465	40,139	-	-	-
81,424	79,647	303,018	223,552	849,740	-	-	-
29,143	43,750	-	75,343	206,519	-	-	-
6,621	7,099	1,155	30,832	58,601	-	-	-
3,970	4,000	-	28,858	45,078	-	-	-
(6,939)	(9,368)	(76,845)	(4,235)	(76,192)	-	-	-
[3,469]	[4,684]	[38,423]	[2,118]	(38,096)	-	-	-
26,141	17,949	149,615	72,397	317,750	-	-	-
-	-	-	-	20,424	-	-	-
22,672	13,265	111,193	70,280	259,229	-	-	-
22,837	21,317	64,627	64,382	234,425	-	-	-
[4,571]	[4,630]	[18,209]	[17,933]	(58,628)	-	-	-
[644]	[1,170]	[1,220]	[6,106]	(10,623)	-	-	-
-	-	259	106	365	-	-	-
6,762	5,661	35,329	30,580	102,814	-	-	-
-	-	-	3,220	3,220	-	-	-
3,381	2,831	17,664	15,290	51,407	-	-	-
-	-	-	1,610	1,610	-	-	-

(in thousands of USD)

	Asset				
	Great Hope Enterprises Ltd	Kingswood Co. Ltd	Seven Seas Shipping Ltd	Fiorano Shipholding Ltd	Fontvieille Shipholding Ltd
At December 31, 2016					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
Non-Current assets	-	946	-	-	-
of which Vessel	-	-	-	-	-
Current Assets	-	76	3,221	-	-
of which cash and cash equivalents	-	-	555	-	-
Non-Current Liabilities	-	-	946	-	-
Of which bank loans	-	-	-	-	-
Current Liabilities	-	2	132	-	-
Of which bank loans	-	-	-	-	-
Net assets (100%)	-	1,020	2,143	-	-
Group's share of net assets	-	510	1,072	-	-
Shareholders loans to joint venture	-	-	-	-	-
Net Carrying amount of interest in joint venture	-	510	1,072	-	-
Remaining shareholders loan to joint venture	-	-	-	-	-
Revenue	-	-	13,646	7,182	6,404
Depreciations and amortization	-	-	(3,344)	(2,047)	(2,037)
Interest Expense	-	-	(3)	(223)	(377)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	(32)	12	7,469	1,146	500
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
Group's share of profit (loss) for the period	(16)	6	3,735	573	250
Group's share of other comprehensive income	-	-	-	-	-



		Asset			Liability		Total
Larvotto Shipholding Ltd	Moneghetti Shipholding Ltd	TI Africa Ltd	TI Asia Ltd	Total	Africa Conversion Corp	Asia Conversion Corp	
50%	50%	50%	50%		50%	50%	
-	-	198,826	192,344	392,116	-	-	-
-	-	189,821	182,519	372,340	-	-	-
-	-	38,206	47,889	89,392	-	-	-
-	-	26,928	36,591	64,074	-	-	-
-	-	276,498	132,763	410,207	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	863	76,899	77,896	-	-	-
-	-	-	75,343	75,343	-	-	-
-	-	(40,329)	30,571	(6,595)	-	-	-
-	-	(20,165)	15,285	(3,298)	-	-	-
-	-	137,615	65,897	203,512	-	-	-
-	-	-	15,285	16,867	-	-	-
-	-	117,451	65,897	183,348	-	-	-
6,901	7,471	65,188	65,063	171,855	-	-	-
(1,929)	(2,049)	(18,209)	(17,933)	(47,548)	-	-	-
(288)	(537)	(400)	(4,703)	(6,531)	-	-	-
-	-	(326)	(106)	(432)	-	-	-
1,082	1,270	36,515	32,359	80,322	-	-	-
-	-	-	2,448	2,448	-	-	-
541	635	18,257	16,180	40,161	-	-	-
-	-	-	1,224	1,224	-	-	-



(in thousands of USD)

	Asset			
	Kingswood Co. Ltd	Seven Seas Shipping Ltd	TI Africa Ltd	TI Asia Ltd
At December 31, 2017				
Percentage ownership interest	50 %	50 %	50 %	50 %
Non-Current assets	629	-	182,298	175,826
of which Vessel	-	-	171,612	164,587
Current Assets	-	993	12,639	10,521
of which cash and cash equivalents	-	689	4,062	1,968
Non-Current Liabilities	-	629	200,231	128,653
Of which bank loans	-	-	-	-
Current Liabilities	111	91	766	687
Of which bank loans	-	-	-	-
Net assets (100%)	518	273	(6,060)	57,007
Group's share of net assets	259	137	(3,030)	28,503
Shareholders loans to joint venture	-	-	100,115	62,647
Net Carrying amount of interest in joint venture	259	137	-	28,503
Remaining shareholders loan to joint venture	-	-	97,085	62,647
Revenue	-	61	61,015	58,011
Depreciations and amortization	-	-	(18,209)	(17,933)
Interest Expense	-	-	(90)	(1,961)
Income tax expense	-	-	383	(3,359)
Profit (loss) for the period (100%)	(2)	130	34,269	25,467
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	966
Group's share of profit (loss) for the period	(1)	65	17,135	12,734
Group's share of other comprehensive income	-	-	-	483



Loans and borrowings

In October 2008, TI Asia Ltd. and TI Africa Ltd. 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 two ULCC vessels, the TI Asia and the TI Africa respectively from Euronav and International Seaways, Inc. (formerly "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. The tranche related to FSO Asia matured in 2017 and had a rate of Libor plus a margin of 1.15%. The tranche related to FSO Africa matured in August 2013 with a balloon of USD 45.0 million and had a rate of Libor plus a margin of 2.25%. In 2013, the Africa Tranche was extended until 2015 and on August 28, 2015 it was fully repaid.

All bank loans in the joint ventures are secured by the underlying FSO.



Tankers Agencies (UK) Ltd. (see Note 23)	Asset		Total	Liability		Total
	TI LLC (see Note 23)			Africa Conversion Corp	Asia Conversion Corp	
50 %	50 %			50%	50%	
363	98	359,214	-	-	-	-
-	-	336,199	-	-	-	-
149,650	1,108	174,912	-	-	-	-
1,889	-	8,608	-	-	-	-
-	-	329,514	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
147,453	975	150,083	-	-	-	-
43,000	-	43,000	-	-	-	-
2,560	232	54,530	-	-	-	-
1,559	136	27,565	-	-	-	-
-	-	162,762	-	-	-	-
1,559	136	30,595	-	-	-	-
-	-	159,732	-	-	-	-
-	-	119,087	-	-	-	-
-	-	(36,142)	-	-	-	-
-	-	(2,052)	-	-	-	-
-	-	(2,976)	-	-	-	-
-	-	59,865	-	-	-	-
-	-	966	-	-	-	-
-	-	29,932	-	-	-	-
-	-	483	-	-	-	-

The following table summarizes the terms and debt repayment profile of the bank loans held by the joint ventures:

(in thousands of USD)				December 31, 2017			December 31, 2016		
	Curr.	Nominal interest rate	Year of mat.	Facility size	Drawn	Carrying value	Facility size	Drawn	Carrying value
TI Asia Ltd. *	USD	libor +1.15%	2017	-	-	-	75,343	75,343	75,343
Total interest-bearing bank loans						-	75,343	75,343	75,343

* The mentioned secured bank loans were subject to loan covenants such as an Asset Protection clause.



Loan covenant

Because the tranche related to FSO Asia matured in 2017, loan covenants were no longer applicable as at December 31, 2017.

Interest rate swaps

Two of the Group's JV companies in connection to the FSO conversion project of the TI Asia and TI Africa 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 were used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate and had a duration of 8 years starting respectively in July 2009 and September 2009 for FSO Asia and FSO Africa.

Following the restructuring of the original service contract related to the FSO Africa on January 22, 2010 and the consecutive reduction of financing, the hedge related to that tranche lost its qualification as hedging instrument in a cash flow hedge relationship under IAS 39. As such the cash flows from this IRS affected profit or loss of the joint venture as from 2010 through 2017.

However the hedge related to the financing of FSO Asia qualified fully as a hedging instrument in a cash flow hedge relationship under IAS 39. This instrument was measured at fair value; effective changes in fair value were recognized in equity of the joint venture and the ineffective portion was recorded in profit or loss of the joint venture.

Both IRSs matured in 2017.

Vessels

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement (see Note 24). As a result, the Group became the full owner of the two youngest vessels, the *Captain Michael* (2012 – 157,648 dwt) and the *Maria* (2012 – 157,523 dwt), while Bretta became the full owner of the *Devon* and the *Eugenie*.

On November 23, 2016, Seven Seas Shipping Ltd. delivered the VLCC *V.K. Eddie* (2005 – 305,261 dwt) to the Group after the sale announced on November 2, 2016 for USD 39.0 million. Seven Seas Shipping Ltd. recognized a gain of USD 9.3 million on this transaction in the last quarter of 2016. In the Group's consolidated financial statements, 50% of this gain was eliminated.

There were no capital commitments as of December 31, 2017, December 31, 2016 and December 31, 2015.

Cash and cash equivalents

<i>(in thousands of USD)</i>	2017	2016
Cash and cash equivalents of the joint ventures	8,608	64,074
Group's share of cash and cash equivalents	4,304	32,037
<i>of which restricted cash</i>	<i>-</i>	<i>6,789</i>

Note 26 - Subsidiaries

The Group holds 100% of the voting rights in all of its subsidiaries (see Note 23).

In 2015 one new wholly owned subsidiary, Euronav Singapore Pte Ltd, incorporated in the second quarter of 2015 was included in the consolidation scope.

In 2016 the Group entered into a share swap and claim transfer agreement whereby the Group's equity interest in both Fiorano Shipholding Ltd. and Larvotto Shipholding

Ltd. increased from 50% to 100%.

In the fourth quarter of 2017, Euronav NV incorporated a new subsidiary, Euronav MI Inc.

This subsidiary was incorporated in connection with the intended merger with Gener8 Maritime, Inc. (Note 24) and did not have any activities as at December 31, 2017.

Note 27 - Major exchange rates

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

1 XXX = x,xxxx USD	closing rates			average rates		
	December 31, 2017	December 31, 2016	December 31, 2015	2017	2016	2015
EUR	1.1993	1.0541	1.0887	1.1249	1.1061	1.1154
GPB	1.3517	1.2312	1.4833	1.2880	1.3662	1.5315

Note 28 - Audit fees

The audit fees for the Group amounted to USD 0.9 million (2016: USD 1.0 million and 2015: USD 0.7 million). During the year the statutory auditor and persons professionally related to him performed additional audit related services amounting to USD 0.0 million (2016: USD 0.0 million and 2015: USD 0.2 million) and tax services for fees of USD 0.0 million (2016: USD 0.0 million and 2015: 0.0 million). The 2015 audit related services mainly related to the Group's series of capital transactions, including the Group's US listing.

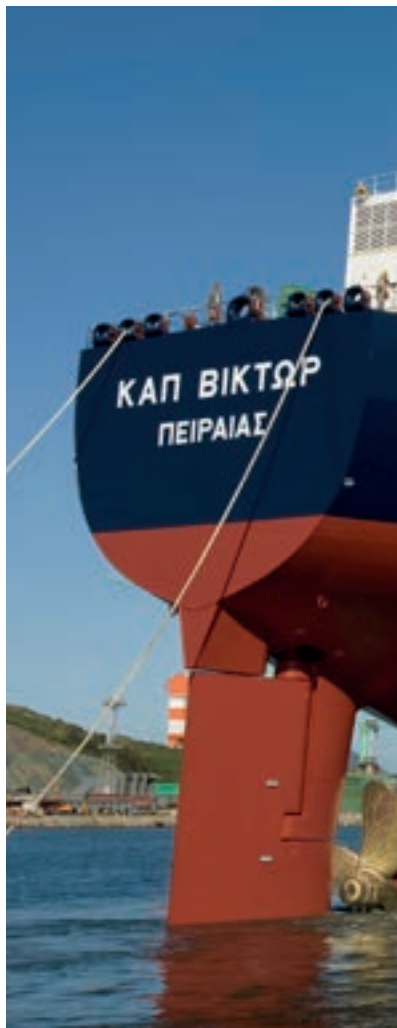
Note 29 - Subsequent events

No events occurred subsequent to December 31, 2017 that would require adjustment to or disclosure in these consolidated financial statements.

Note 30 - Statement on the true and fair view of the consolidated financial statements and the fair overview of the management report

Mr. Carl Steen, Chairman of the Board of Directors, Mr. Patrick Rodgers, CEO and Mr. Hugo De Stoop, CFO, hereby certify that, to the best of their knowledge, (a) the consolidated financial statements as of and for the year ended December 31, 2017, which have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) as adopted by the European Union, give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and results of Euronav NV and the entities included in the consolidation, and (b) the annual report includes a true and fair view of the evolution of the activities, results and situation of Euronav NV and the entities included in the consolidation, and contains a description of the main risks and uncertainties they may face.





Verslag van de commissaris aan de algemene vergadering van Euronav NV over de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2017

In het kader van de wettelijke controle van de geconsolideerde jaarrekening van Euronav NV (de "Vennootschap") en zijn dochterondernemingen (samen de "Groep"), leggen wij u ons commissarisverslag voor. Dit bevat ons verslag over de controle van de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2017, alsook het verslag betreffende de overige door wet-, regelgeving en normen gestelde eisen. Deze verslagen zijn één en ondeelbaar.

Wij werden benoemd in onze hoedanigheid van commissaris door de algemene vergadering van 11 mei 2017, overeenkomstig het voorstel van het bestuursorgaan uitgebracht op aanbeveling van het audit- en risicocomité. Ons mandaat loopt af op de datum van de algemene vergadering die beraadslaagt over de jaarrekening afgesloten op 31 december 2019. Wij hebben de wettelijke controle van de geconsolideerde jaarrekening van Euronav NV uitgevoerd gedurende 14 opeenvolgende boekjaren.

VERSLAG OVER DE CONTROLE VAN DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING Oordeel zonder voorbehoud

Wij hebben de wettelijke controle uitgevoerd van de geconsolideerde jaarrekening de Groep over het boekjaar afgesloten op 31 december 2017 opgesteld in overeenstemming met de *International Financial Reporting Standards* (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften. Deze geconsolideerde jaarrekening omvat de geconsolideerde balans op 31 december 2017, alsook de geconsolideerde winst- en verliesrekening, het geconsolideerd overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, het geconsolideerd mutatieoverzicht van het eigen vermogen en het geconsolideerd kasstroomoverzicht over het boekjaar afgesloten op die datum evenals de toelichting bestaande uit een overzicht van de belangrijkste gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige informatieverschaffing. Het totaal van de geconsolideerde balans bedraagt USD '000 2.810.973 en de geconsolideerde winst- en verliesrekening sluit af met een winst van het boekjaar van USD '000 1.383.

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van de Groep op 31 december 2017, alsook van zijn geconsolideerde resultaten en van zijn geconsolideerde kasstromen over het boekjaar dat op die datum is afgesloten, in overeenstemming met de *International*

Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften.

Basis voor het oordeel zonder voorbehoud

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens de internationale controlestandaarden (ISA's). Onze verantwoordelijkheden op grond van deze standaarden zijn verder beschreven in de sectie "Verantwoordelijkheden van de commissaris voor de controle van de geconsolideerde jaarrekening" van ons verslag. Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de controle van de geconsolideerde jaarrekening in België nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.

Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van de Vennootschap de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Kernpunt van de controle

Kernpunten van onze controle betreffen die aangelegenheden die naar ons professioneel oordeel het meest significant waren bij de controle van de geconsolideerde jaarrekening van de huidige verslagperiode. Deze aangelegenheden zijn behandeld in de context van onze controle van de geconsolideerde jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover, en wij verschaffen geen afzonderlijk oordeel over deze aangelegenheden.

Bijzondere waardevermindering van schepen

We verwijzen naar Toelichting 8 van de geconsolideerde jaarrekening en naar de waarderinggrondslagen in Toelichting 1.2(k) van de geconsolideerde jaarrekening.

Omschrijving

Op 31 december 2017 bedroeg de boekwaarde van de schepen van de Groep USD '000 2.271.500. De Groep onderzocht of er indicaties waren op 31 december 2017 dat de boekwaarde van de schepen een bijzonder waardeverminderingverlies had ondergaan.

Vervolgens raamde de Groep de realiseerbare waarde op 31 december 2017 voor elk van de kleinste groepen van activa die grotendeels onafhankelijke kasstromen genereren (de "kasstroomgenererende entiteiten" of "KGE").

Euronav bepaalt haar KGEs als een enkel schip tenzij dit schip opereert in een pool, in welk geval dergelijk schip gezamenlijk met de overige schepen in de pool als een KGE beschouwd wordt.

De Groep bepaalde de realiseerbare waarde van elke KGE op basis van de gebruikswaarde van de KGE, of van de reële marktwaarde minus de verkoopkosten van de KGE indien deze hoger was.

De Groep concludeerde dat op 31 december 2017 de realiseerbare waarde van elke KGE hoger was dan de boekwaarde van de KGE en bijgevolg, dat er geen bijzondere waardeverminderingverliezen dienden erkend te worden op 31 december 2017.

Bij het bepalen of er bijzondere waardeverminderingverliezen dienen erkend te worden, en bij het bepalen van het bedrag van dergelijke verliezen, moet de Groep belangrijke beoordelingen maken en belangrijke veronderstellingen maken, in het bijzonder met betrekking tot

- het bepalen van de KGEs van de Groep;
- het ramen van de reële marktwaarde minus verkoopkosten van een KGE; en
- het ramen van de gebruikswaarde van een KGE, inclusief het ramen van de resterende nuttige levensduur van de schepen, van de toekomstige vrachttarieven of verhuurtarieven en van de gepaste verdisconteringsvoeten.



Wij identificeerden de beoordeling van bijzondere waardeverminderingen van schepen als een kernpunt van controle omdat de boekwaarden van deze activa materieel zijn voor de geconsolideerde jaarrekening en ook omdat de bepaling van mogelijke bijzondere waardeverminderingen belangrijke beoordelingen en inschattingen vereist vanwege de leiding van de Groep, welke onderhevig zouden kunnen zijn aan fouten of mogelijke vooringenomenheid.

Onze controlewerkzaamheden

Onze controlewerkzaamheden voor de beoordeling van mogelijke bijzondere waardevermindervingsverliezen van schepen bestonden uit hetgeen volgt:

- Beoordelen van het ontwerp, de implementatie en de werking van de belangrijkste interne controles van de Groep over de beoordeling van bijzondere waardevermindervingsverliezen van schepen;
- Onderzoeken van de beoordeling door de Groep van mogelijke indicaties van bijzondere waardevermindervingsverliezen, op basis van onze eigen verwachtingen die we ontwikkelden uit onze kennis van de Groep, van de interne en externe factoren die relevant zijn voor de Groep, van de activiteiten van de Groep en van de sector waarin de Groep werkzaam is;
- Beoordelen of schepen in een pool opereerden op 31 december 2017, met verwijzing naar extern verkregen informatie inzake de pooling van schepen;
- Beoordelen van de berekening door de Groep van de gebruikswaarde van elk schip, door de veronderstellingen die de Groep hiervoor maakte te toetsen aan onze kennis van de werkzaamheden van de Groep en de sector waarin de Groep werkzaam is, in het bijzonder wat betreft de inschattingen van de resterende nuttige gebruiksduur van schepen, de geraamde toekomstige vrachttarieven en verhuurtarieven en de geraamde toekomstige werkingskosten;
- In vraag stellen van het gebruik door de Groep in zijn berekening van de gebruikswaarde van een 10-jarig gemiddelde voor vrachttarieven, op basis van onze kennis van de werkzaamheden van de Groep en de sector waarin de Groep werkzaam is, alsook middels een vergelijking van de inschattingen die de Groep gebruikt met de inschattingen die andere vennootschappen gebruiken die werkzaam zijn in de zelfde sector;
- Vergelijken van de geraamde toekomstige vrachttarieven en werkingskosten gebruikt door de Groep in zijn berekening van de gebruikswaarde met de werkelijke vrachttarieven die de Groep behaalde en de werkelijke werkingskosten van de Groep in recente jaren;
- Specifiek voor de FSO – schepen die uitgebaat worden door twee joint ventures van de Groep, beoordelen van de resterende nuttige gebruiksduur en geraamde toekomstige verhuurtarieven die de Groep gebruikte in zijn berekening van de gebruikswaarde, met verwijzing naar lopende verhuurcontracten voor deze schepen;
- Met de assistentie van onze interne waarderingsspecialisten, vergelijken van de verdisconteringsvoeten die de Groep toepaste in zijn berekening van de gebruikswaarde met externe databronnen en met verdisconteringsvoeten die andere vennootschappen hanteren die werkzaam zijn in de zelfde sector;
- Uitvoeren van sensitiviteitsanalyses op de toegepaste verdisconteringsvoeten en de geraamde toekomstige vrachttarieven en verhuurtarieven, om te beoordelen in welke mate veranderingen in deze inschattingen tot een andere conclusie zouden leiden, en beoordelen of er indicaties waren van mogelijke vooringenomenheid vanwege de leiding van de Groep bij het maken van deze inschattingen.

Daarnaast beoordeelden wij de gepastheid van de door de Groep in Toelichting 8 van de geconsolideerde jaarrekening verstrekte toelichtingen inzake bijzondere waardevermindervingsverliezen op schepen.

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan voor de geconsolideerde jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met de *International Financial Reporting Standards* (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie en

met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften, alsook voor de interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening die geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten.

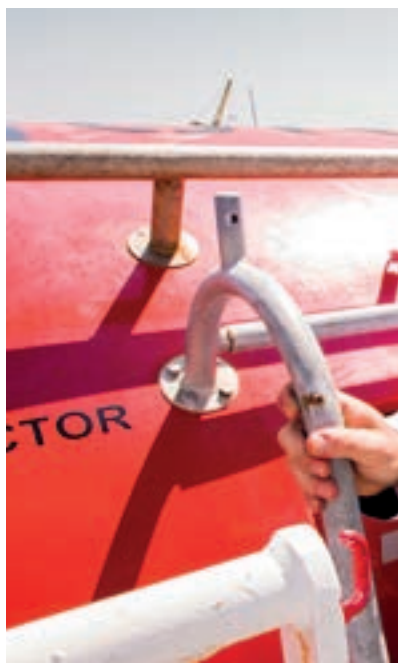
Bij het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening is het bestuursorgaan verantwoordelijk voor het inschatten van de mogelijkheid van de Groep om zijn continuïteit te handhaven, het toelichten, indien van toepassing, van aangelegenheden die met continuïteit verband houden en het gebruiken van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuursorgaan het voornemen heeft om de Groep te liquideren of om de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of geen realistisch alternatief heeft dan dit te doen.

Verantwoordelijkheden van de commissaris voor de controle van de geconsolideerde jaarrekening

Onze doelstellingen zijn het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid over de vraag of de geconsolideerde jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten en het uitbrengen van een commissarisverslag waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoog niveau van zekerheid, maar is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de ISA's is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer die bestaat. Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de economische beslissingen genomen door gebruikers op basis van deze geconsolideerde jaarrekening, beïnvloeden.

Als deel van een controle uitgevoerd overeenkomstig de ISA's, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de controle. We voeren tevens de volgende werkzaamheden uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de geconsolideerde jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten, het bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden die op deze risico's inspelen en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het gevolg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten om transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet zijn gericht op het geven van een



- oordeel over de effectiviteit van de interne beheersing van de Groep;
- het evalueren van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van de door het bestuursorgaan gemaakte schattingen en van de daarop betrekking hebbende toelichtingen;
 - het concluderen dat de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is, en het concluderen, op basis van de verkregen controle-informatie, of er een onzekerheid van materieel belang bestaat met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die significante twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de Groep om zijn continuïteit te handhaven. Indien wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij ertoe gehouden om de aandacht in ons commissarisverslag te vestigen op de daarop betrekking hebbende toelichtingen in de geconsolideerde jaarrekening, of, indien deze toelichtingen inadequaat zijn, om ons oordeel aan te passen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van ons commissarisverslag. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de Groep zijn continuïteit niet langer kan handhaven;
 - het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de geconsolideerde jaarrekening, en van de vraag of de geconsolideerde jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen weergeeft op een wijze die leidt tot een getrouw beeld;
 - het verkrijgen van voldoende en geschikte controle-informatie met betrekking tot de financiële informatie van de entiteiten of bedrijfsactiviteiten binnen de Groep gericht op het tot uitdrukking brengen van een oordeel over de geconsolideerde jaarrekening. Wij zijn verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. Wij blijven ongedeeld verantwoordelijk voor ons oordeel.

Wij communiceren met het audit- en risicocomité onder meer over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante controlebevindingen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing die wij identificeren gedurende onze controle.

Wij verschaffen aan het audit- en risicocomité tevens een verklaring dat wij de relevante deontologische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd, en wij communiceren met hen over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en, waar van toepassing, over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Uit de aangelegenheden die met het audit- en risicocomité zijn gecommuniceerd bepalen wij die zaken die het meest significant waren bij de controle van de geconsolideerde jaarrekening van de huidige verslagperiode, en die derhalve de kernpunten van onze controle uitmaken. Wij beschrijven deze aangelegenheden in ons verslag, tenzij het openbaar maken van deze aangelegenheden is verboden door wet- of regelgeving.

VERSLAG BETREFFENDE DE OVERIGE DOOR WET-, REGELGEVING EN NORMEN GESTELDE EISEN

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening, en de andere informatie opgenomen in het jaarrapport.

Verantwoordelijkheden van de commissaris

In het kader van ons mandaat en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het jaarrapport, te verifiëren, alsook verslag over deze aangelegenheden uit te brengen.

Aspecten betreffende het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en andere informatie opgenomen in het jaarrapport

Na het uitvoeren van specifieke werkzaamheden op het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening, zijn wij van oordeel dat dit jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening overeenstemt met de geconsolideerde jaarrekening voor hetzelfde boekjaar en is dit jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening opgesteld overeenkomstig het artikel 119 van het Wetboek van vennootschappen.

In de context van onze controle van de geconsolideerde jaarrekening zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, in het bijzonder op basis van de kennis verkregen in de controle, of het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het jaarrapport, zijnde:

- Brief aan de aandeelhouders, Quick facts, Hoogtepunten en Bijzonder verslag;
- Corporate verslag;
- Activiteitenverslag; en
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen

een afwijking van materieel belang bevatten, hetzij informatie die onjuist vermeld is of anderszins misleidend is. In het licht van de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd, hebben wij geen afwijking van materieel belang te melden. Wij drukken geen enkele mate van zekerheid uit over het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het jaarrapport.

Vermeldingen betreffende de onafhankelijkheid

- Ons bedrijfsrevisorenkantoor en ons netwerk hebben geen opdrachten die onverenigbaar zijn met de wettelijke controle van de geconsolideerde jaarrekening verricht en ons bedrijfsrevisorenkantoor is in de loop van ons mandaat onafhankelijk gebleven tegenover de Groep.
- De honoraria voor de bijkomende opdrachten die verenigbaar zijn met de wettelijke controle bedoeld in artikel 134 van het Wetboek van vennootschappen werden correct vermeld en uitgesplitst in de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening.

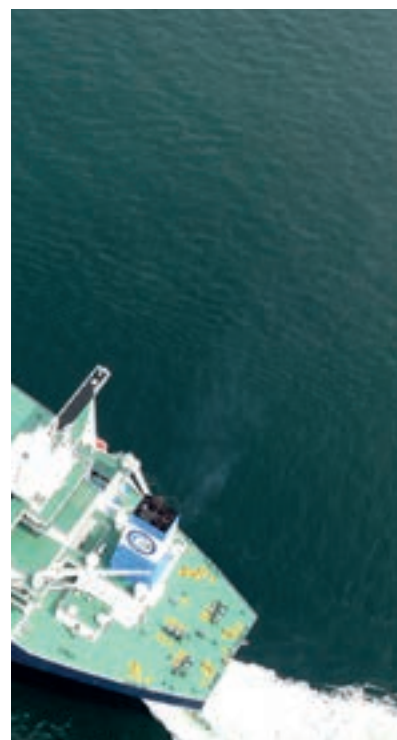
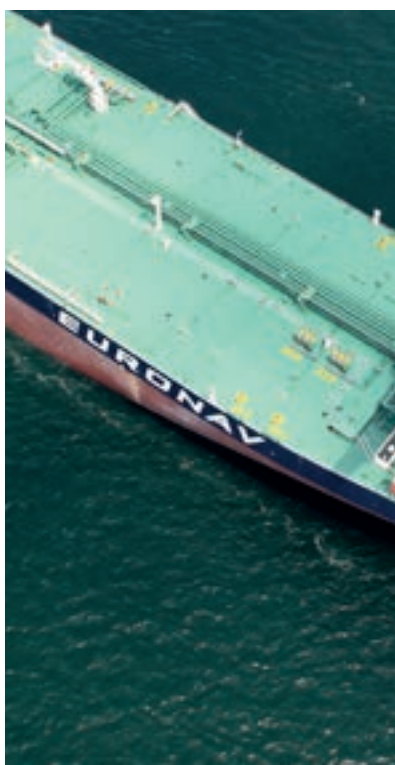
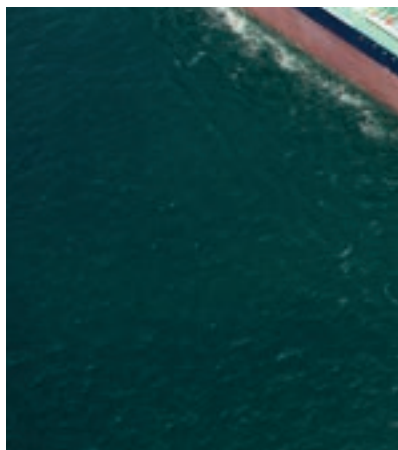
Andere vermelding

- Huidig verslag is consistent met onze aanvullende verklaring aan het audit- en risicocomité bedoeld in artikel 11 van de verordening (EU) nr. 537/2014.

Zaventem, 3 april 2018

KPMG Bedrijfsrevisoren
Commissaris
vertegenwoordigd door

Götwin Jackers
Bedrijfsrevisor





STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS EURONAV NV

For the period ending on 31/12/2017

(in USD)

	December 31, 2017	December 31, 2016
ASSETS		
Fixed assets	2,239,821,475	2,439,610,624
Intangible assets	55,841	147,151
Tangible assets	2,014,576,306	1,794,657,956
Financial assets	225,189,328	644,805,516
Current assets	244,244,671	270,371,167
Amounts receivable after one year	-	-
Amounts receivable within one year	93,096,932	126,712,521
Investments	103,106,293	58,317,989
Cash at bank and in hand	18,010,779	68,793,482
Deferred charges and accrued income	30,030,667	16,547,175
Total assets	2,484,066,146	2,709,981,791
LIABILITIES		
Capital and reserves	1,662,992,477	1,707,121,377
Capital	173,046,122	173,046,122
Share premium account	1,215,227,175	1,215,227,175
Reserves	119,195,927	119,195,927
Profit carried forward	155,523,253	199,652,153
Provision for liabilities and charges	2,890,028	1,621,834
Provisions and deferred taxes	2,890,028	1,621,834
Creditors	818,183,640	1,001,238,580
Amounts payable after one year	672,971,576	834,515,103
Amounts payable within one year	122,828,599	142,408,234
Accrued charges and deferred income	22,383,466	24,315,242
Total liabilities	2,484,066,146	2,709,981,791

STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS EURONAV NV (CONTINUED)

(in USD)

	December 31, 2017	December 31, 2016
INCOME STATEMENT OF EURONAV NV		
Operating income	510,328,924	669,498,406
Operating charges	(523,322,912)	(526,102,646)
Operating result	(12,993,988)	143,395,760
Financial income	31,812,973	12,922,237
Financial charges	(39,649,825)	(41,474,177)
Profit for the year before taxes	(20,830,840)	114,843,820
Income taxes	(4,192,986)	(2,906,354)
Result for the year	(25,023,826)	111,937,466
Result for the year available for appropriation	(25,023,826)	111,937,466
APPROPRIATION ACCOUNT		
Result to be appropriated	174,628,326	330,141,587
Transfer to capital and reserves	-	7,898,543
Profit carried forward	155,523,253	199,652,153
Distribution of result	19,105,074	122,590,891



HOOFDZETEL

De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - België
tel. + 32 3 247 44 11
fax + 32 3 247 44 09
e-mail admin@euronav.com
website www.euronav.com

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Hugo De Stoop
De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - België

Geregistreerd binnen de jurisdictie
van de Rechtbank van Koophandel te
Antwerpen - VAT BE 0860 402 767

This report is also available in
English.



U kunt dit verslag downloaden op
onze website: www.euronav.com

