

40				1	USD	
NAT.	Datum neerlegging	Nr.	Blz.	E.	D.	VOL-kap 1

**JAARREKENING EN ANDERE OVEREENKOMSTIG HET WETBOEK
VAN VENNOOTSCHAPPEN EN VERENIGINGEN NEER TE
LEGGEN DOCUMENTEN**

IDENTIFICATIEGEGEVENS (op datum van neerlegging)

NAAM: EURONAV NV

Rechtsvorm: Naamloze vennootschap

Adres: De Gerlachekaai Nr.: 20 Bus:

Postnummer: 2000 Gemeente: Antwerpen

Land: België

Rechtspersonenregister (RPR) - Ondernemingsrechtbank van Antwerpen, afdeling Antwerpen

Internetadres¹: www.euronav.com

Ondernemingsnummer **BE 0860.402.767**

DATUM **18 / 11 / 2021** van de neerlegging van het recentste stuk dat de datum van bekendmaking van de oprichtingsakte en van de akte tot statutenwijziging vermeldt.

JAARREKENING **JAARREKENING IN USD**

goedgekeurd door de algemene vergadering van **19 / 05 / 2022**

met betrekking tot het boekjaar dat de periode dekt van **01 / 01 / 2021** tot **31 / 12 / 2021**

Vorig boekjaar van **01 / 01 / 2020** tot **31 / 12 / 2020**

De bedragen van het vorige boekjaar ~~zijn~~ ^{zijn niet} identiek met die welke eerder openbaar werden gemaakt.

Totaal aantal neergelegde bladen:**139**..... Nummers van de secties van het standaardmodel die niet werden neergelegd omdat ze niet dienstig zijn:**6.1 6.2.1 6.2.2 6.2.4 6.2.5 6.3.1 6.3.4 6.4.2 6.5.2 9 11 12 13 14**.....

Anne-Hélène Monsellato
Bestuurder

Steen Carl
Bestuurder

¹ Facultatieve vermelding.

² Schrappen wat niet van toepassing is.

**LIJST VAN DE BESTUURDERS, ZAAKVOERDERS EN
COMMISSARISSEN EN VERKLARING BETREFFENDE EEN
AANVULLENDE OPDRACHT VOOR NAZICHT OF CORRECTIE**

LIJST VAN DE BESTUURDERS, ZAAKVOERDERS EN COMMISSARISSEN

VOLLEDIGE LIJST met naam, voornamen, beroep, woonplaats (adres, nummer, postnummer en gemeente) en functie in de vennootschap

*Carl Steen
Ryghs Vei 3, 0786 OSLO, Noorwegen*

*Voorzitter van de Raad van Bestuur
10/05/2018 - 19/05/2022*

*Anne-Hélène Monsellato
Bld de Magenta 145, 75010 ILE-DE-FRANCE, Frankrijk*

*Bestuurder
10/05/2018 - 19/05/2022*

*Anita Odedra
Campana Road 47, SW6 4AT LONDON, Verenigd Koninkrijk*

*Bestuurder
20/05/2021 - 18/05/2023*

*Carl Trowell
Glisson Road 63, CB1 2HG CAMBRIDGE, Verenigd Koninkrijk*

*Bestuurder
20/05/2021 - 18/05/2023*

*Grace Reksten Skaugen
Admiral Børresens vei 5A, 0286 OSLO, Noorwegen*

*Bestuurder
20/05/2020 - 19/05/2022*

*Ludovic Saverys
Elisabethlaan 91 bus 5A, 2600 Berchem (Antwerpen), België*

*Bestuurder
10/05/2018 - 20/05/2021*

*KPMG Bedrijfsrevisoren BV
Nr.: BE 0419.122.548
Luchthaven Brussel Nationaal 1K -, 1930 Zaventem, België
Lidmaatschapsnr.: B00001*

*Commissaris
20/05/2020 - 18/05/2023*

Vertegenwoordigd door:

*Herwig Carmans
Luchthaven Brussel Nationaal 1K -, 1930 Zaventem, België
Lidmaatschapsnr.: A02326*

VERKLARING BETREFFENDE EEN AANVULLENDE OPDRACHT VOOR NAZICHT OF CORRECTIE

Het bestuursorgaan verklaart dat geen enkele opdracht voor nazicht of correctie werd gegeven aan iemand die daar wettelijk niet toe gemachtigd is met toepassing van de artikelen 34 en 37 van de wet van 22 april 1999 betreffende de boekhoudkundige en fiscale beroepen.

De jaarrekening ~~werd~~ / **werd niet*** geverifieerd of gecorrigeerd door een externe accountant of door een bedrijfsrevisor die niet de commissaris is.

In bevestigend geval, moeten hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke externe accountant of bedrijfsrevisor en zijn lidmaatschapsnummer bij zijn Instituut, evenals de aard van zijn opdracht:

- A. Het voeren van de boekhouding van de vennootschap**,
- B. Het opstellen van de jaarrekening**,
- C. Het verifiëren van de jaarrekening en/of
- D. Het corrigeren van de jaarrekening.

Indien taken bedoeld onder A. of onder B. uitgevoerd zijn door erkende boekhouders of door erkende boekhouders-fiscalisten, kunnen hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke erkende boekhouder of erkende boekhouder-fiscalist en zijn lidmaatschapsnummer bij het Beroepsinstituut van erkende Boekhouders en Fiscalisten, evenals de aard van zijn opdracht.

Naam, voornamen, beroep en woonplaats	Lidmaatschapsnummer	Aard van de opdracht (A, B, C en/of D)

* Schrapen wat niet van toepassing is.

** Facultatieve vermelding.

JAARREKENING

BALANS NA WINSTVERDELING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
ACTIVA				
Oprichtingskosten	6.1	20	.....	.....
VASTE ACTIVA		21/28	3.243.707.676	3.062.083.686
Immateriële vaste activa	6.2	21	65.338	133.198
Materiële vaste activa	6.3	22/27	3.060.433.572	2.872.085.639
Terreinen en gebouwen		22	.....	.....
Installaties, machines en uitrusting		23	2.878.493.272	2.664.163.737
Meubilair en rollend materieel		24	332.005	360.981
Leasing en soortgelijke rechten		25	.....	.....
Overige materiële vaste activa		26	315.610	491.680
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		27	181.292.685	207.069.241
Financiële vaste activa	6.4/6.5.1	28	183.208.766	189.864.849
Verbonden ondernemingen	6.15	280/1	169.971.910	176.696.260
Deelnemingen		280	158.506.607	160.030.957
Vorderingen		281	11.465.303	16.665.303
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	6.15	282/3	.....	.....
Deelnemingen		282	.....	.....
Vorderingen		283	.....	.....
Andere financiële vaste activa		284/8	13.236.856	13.168.589
Aandelen		284	.....	.....
Vorderingen en borgtochten in contanten		285/8	13.236.856	13.168.589

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
VLOTTENDE ACTIVA		29/58	501.360.275	483.297.379
Vorderingen op meer dan één jaar		29	467.541	1.085.847
Handelsvorderingen		290	.....	.....
Overige vorderingen		291	467.541	1.085.847
Voorraden en bestellingen in uitvoering		3	69.034.569	75.779.873
Voorraden		30/36	69.034.569	75.779.873
Grond- en hulpstoffen		30/31	.....	.....
Goederen in bewerking		32	.....	.....
Gereed product		33	.....	.....
Handelsgoederen		34	69.034.569	75.779.873
Onroerende goederen bestemd voor verkoop		35	.....	.....
Vooruitbetalingen		36	.....	.....
Bestellingen in uitvoering		37	.....	.....
Vorderingen op ten hoogste één jaar		40/41	191.122.151	181.746.213
Handelsvorderingen		40	185.549.294	177.101.521
Overige vorderingen		41	5.572.857	4.644.692
Geldbeleggingen	6.5.1/6.6	50/53	160.298.211	147.901.952
Eigen aandelen		50	160.298.211	147.901.952
Overige beleggingen		51/53	.....	.....
Liquide middelen		54/58	64.460.954	56.763.968
Overlopende rekeningen	6.6	490/1	15.976.849	20.019.526
TOTAAL VAN DE ACTIVA		20/58	3.745.067.951	3.545.381.065

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
PASSIVA				
EIGEN VERMOGEN		10/15	2.112.220.251	2.381.081.655
Inbreng	6.7.1	10/11	1.941.696.750	1.941.696.749
Kapitaal		10	239.147.506	239.147.506
Geplaatst kapitaal		100	239.147.506	239.147.506
Niet-opgevraagd kapitaal ⁴		101	.....	.....
Buiten kapitaal		11	1.702.549.244	1.702.549.243
Uitgiftepremies		1100/10	1.702.549.244	1.702.549.243
Andere		1100/19	.....	.....
Herwaarderingsmeerwaarden		12	.....	.....
Reserves		13	233.360.379	233.360.378
Onbeschikbare reserves		130/1	184.713.931	172.317.672
Wettelijke reserve		130	23.914.751	23.914.751
Statutair onbeschikbare reserves		1311	.....	.....
Inkoop eigen aandelen		1312	160.298.211	147.901.952
Financiële steunverlening		1313	.....	.....
Overige		1319	500.969	500.969
Belastingvrije reserves		132	48.646.448	48.646.447
Beschikbare reserves		133	.....	12.396.259
Overgedragen winst (verlies)(+)/(-)		14	-62.836.878	206.024.528
Kapitaalsubsidies		15	.....	.....
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief ⁵		19	.....	.....
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		16	3.740.006	2.507.737
Voorzieningen voor risico's en kosten		160/5	3.740.006	2.507.737
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen		160	.....	.....
Belastingen		161	.....	.....
Grote herstellings- en onderhoudswerken		162	.....	.....
Milieuverplichtingen		163	.....	.....
Overige risico's en kosten	6.8	164/5	3.740.006	2.507.737
Uitgestelde belastingen		168	.....	.....

⁴ Bedrag in mindering te brengen van het geplaatste kapitaal

⁵ Bedrag in mindering te brengen van de andere bestanddelen van het eigen vermogen

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
SCHULDEN		17/49	1.629.107.694	1.161.791.672
Schulden op meer dan één jaar	6.9	17	1.381.506.116	1.033.792.110
Financiële schulden		170/4	1.381.506.116	1.033.792.110
Achtergestelde leningen		170	.....	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen		171	.....	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden		172	.....	.....
Kredietinstellingen		173	1.186.506.116	856.292.110
Overige leningen		174	195.000.000	177.500.000
Handelsschulden		175	.....	.....
Leveranciers		1750	.....	.....
Te betalen wissels		1751	.....	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen		176	.....	.....
Overige schulden		178/9	.....	.....
Schulden op ten hoogste één jaar	6.9	42/48	235.732.299	110.592.324
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		42	33.921.410	20.542.243
Financiële schulden		43	148.855.800	38.653.650
Kredietinstellingen		430/8	104.005.800	38.653.650
Overige leningen		439	44.850.000	.....
Handelsschulden		44	43.382.983	35.948.752
Leveranciers		440/4	43.382.983	35.948.752
Te betalen wissels		441	.....	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen		46	.....	.....
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	6.9	45	665.185	3.458.241
Belastingen		450/3	426.652	171.407
Bezoldigingen en sociale lasten		454/9	238.533	3.286.834
Overige schulden		47/48	8.906.921	11.989.438
Overlopende rekeningen	6.9	492/3	11.869.279	17.407.238
TOTAAL VAN DE PASSIVA		10/49	3.745.067.951	3.545.381.064

RESULTATENREKENING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Bedrijfsopbrengsten		70/76A	483.371.495	1.285.506.130
Omzet	6.10	70	434.672.797	1.230.203.875
Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname)(+)/(-)		71	.....	.....
Geproduceerde vaste activa		72	.....	.....
Andere bedrijfsopbrengsten	6.10	74	29.180.389	28.174.307
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	6.12	76A	19.518.309	27.127.948
Bedrijfskosten		60/66A	673.224.988	759.874.776
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen		60	.....	.....
Aankopen		600/8	.....	.....
Voorraad: afname (toename)(+)/(-)		609	.....	.....
Diensten en diverse goederen		61	476.856.159	487.316.173
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen(+)/(-)	6.10	62	7.217.041	9.774.522
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		630	187.597.937	263.482.496
Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)(+)/(-)	6.10	631/4	.....	1.009.001
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)(+)/(-)	6.10	635/8	1.232.269	-1.798.208
Andere bedrijfskosten	6.10	640/8	321.582	90.792
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten ..(-)		649	.....	.....
Niet-recurrente bedrijfskosten	6.12	66A	.....	.....
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)(+)/(-)		9901	-189.853.493	525.631.354

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Financiële opbrengsten		75/76B	14.563.574	17.737.332
Recurrente financiële opbrengsten		75	14.563.574	17.737.332
Opbrengsten uit financiële vaste activa		750	2.000.000	.....
Opbrengsten uit vlottende activa		751	1.860.687	3.530.774
Andere financiële opbrengsten	6.11	752/9	10.702.887	14.206.558
Niet-recurrente financiële opbrengsten	6.12	76B	.....	.....
Financiële kosten		65/66B	72.750.722	87.483.993
Recurrente financiële kosten	6.11	65	53.717.473	87.483.993
Kosten van schulden		650	47.003.043	42.546.181
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handels- vorderingen: toevoegingen (terugnemingen)		651	-12.396.259	12.396.259
Andere financiële kosten		652/9	19.110.689	32.541.553
Niet-recurrente financiële kosten	6.12	66B	19.033.249	.....
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting		9903	-248.040.641	455.884.693
Onttrekking aan de uitgestelde belastingen		780	.....	.....
Overboeking naar de uitgestelde belastingen		680	.....	.....
Belastingen op het resultaat	6.13	67/77	2.669.747	3.227.730
Belastingen		670/3	3.102.238	3.227.730
Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen		77	432.491	.....
Winst (Verlies) van het boekjaar		9904	-250.710.388	452.656.963
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		789	.....	.....
Overboeking naar de belastingvrije reserves		689	.....	.....
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar		9905	-250.710.388	452.656.963

RESULTAATVERWERKING

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Te bestemmen winst (verlies)(+)/(-)	9906	-44.685.860	620.241.890
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar(+)/(-)	(9905)	-250.710.388	452.656.963
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar(+)/(-)	14P	206.024.528	167.584.927
Ottrekking aan het eigen vermogen	791/2	.....	.....
aan de inbreng	791	.....	.....
aan de reserves	792	.....	.....
Toevoeging aan het eigen vermogen	691/2	.....	118.487.743
aan de inbreng	691	.....	.....
aan de wettelijke reserve	6920	.....	.....
aan de overige reserves	6921	.....	118.487.743
Over te dragen winst (verlies)(+)/(-)	(14)	-62.836.878	206.024.528
Tussenkost van de vennoten in het verlies	794	.....	.....
Uit te keren winst	694/7	18.151.018	295.729.619
Vergoeding van de inbreng	694	18.151.018	295.729.619
Bestuurders of zaakvoerders	695	.....	.....
Werknemers	696	.....	.....
Andere rechthebbenden	697	.....	.....

**CONCESSIES, OCTROOIEN, LICENTIES, KNOWHOW, MERKEN EN
SOORTGELIJKE RECHTEN**

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa

Overdrachten en buitengebruikstellingen

Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

Teruggenomen

Verworven van derden

Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8052P	xxxxxxxxxxxxxxxx	858.392
8022	.....	
8032	24.389	
8042	.....	
8052	834.003	
8122P	xxxxxxxxxxxxxxxx	725.194
8072	67.860	
8082	.....	
8092	.....	
8102	24.389	
8112	.....	
8122	768.665	
211	65.338	

INSTALLATIES, MACHINES EN UITRUSTING
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8192P	XXXXXXXXXXXXXXXX	4.106.687.478

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa

8162 56.635.634

Overdrachten en buitengebruikstellingen

8172 151.375.420

Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)

8182 382.203.374

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

8192 4.394.151.066

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8252P	XXXXXXXXXXXXXXXX	
-------	------------------	-------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8212

Verworven van derden

8222

Afgeboekt

8232

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8242

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8252

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8322P	XXXXXXXXXXXXXXXX	1.442.523.740
-------	------------------	---------------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8272 187.227.783

Teruggenomen

8282

Verworven van derden

8292

Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen

8302 114.093.729

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8312

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8322 1.515.657.794

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

(23) 2.878.493.272

MEUBILAIR EN ROLLEND MATERIEEL**Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar**

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8193P	XXXXXXXXXXXXXXX	1.178.582

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa

8163 97.248

Overdrachten en buitengebruikstellingen

8173 51.593

Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)

8183

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

8193 1.224.237

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8253P	XXXXXXXXXXXXXXX	
-------	-----------------	-------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8213

Verworven van derden

8223

Afgeboekt

8233

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8243

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8253

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8323P	XXXXXXXXXXXXXXX	817.601
-------	-----------------	---------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8273 126.224

Teruggenomen

8283

Verworven van derden

8293

Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen

8303 51.593

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8313

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8323 892.232

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

(24) 332.005

OVERIGE MATERIËLE VASTE ACTIVA**Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar**

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8195P	XXXXXXXXXXXXXXXX	746.669

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa

8165		
------	-------	--

Overdrachten en buitengebruikstellingen

8175		
------	-------	--

Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)

8185		
------	-------	--

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

8195	746.669	
------	---------	--

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8255P	XXXXXXXXXXXXXXXX	
-------	------------------	-------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8215		
------	-------	--

Verworven van derden

8225		
------	-------	--

Afgeboekt

8235		
------	-------	--

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8245		
------	-------	--

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8255		
------	-------	--

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8325P	XXXXXXXXXXXXXXXX	254.989
-------	------------------	---------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8275	176.070	
------	---------	--

Teruggenomen

8285		
------	-------	--

Verworven van derden

8295		
------	-------	--

Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen

8305		
------	-------	--

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8315		
------	-------	--

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8325	431.059	
------	---------	--

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

(26)	315.610	
------	---------	--

ACTIVA IN AANBOUW EN VOORUITBETALINGEN**Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar**

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8196P	XXXXXXXXXXXXXXXX	207.069.241

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa

8166 356.426.817

Overdrachten en buitengebruikstellingen

8176

Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)

8186 -382.203.374

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

8196 181.292.684

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8256P	XXXXXXXXXXXXXXXX	
-------	------------------	-------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8216

Verworven van derden

8226

Afgeboekt

8236

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8246

Meerwaarden per einde van het boekjaar

8256

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8326P	XXXXXXXXXXXXXXXX	
-------	------------------	-------

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt

8276

Teruggenomen

8286

Verworven van derden

8296

Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen

8306

Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)

8316

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

8326

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

(27) 181.292.684

STAAT VAN DE FINANCIËLE VASTE ACTIVA

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
VERBONDEN ONDERNEMINGEN - DEELNEMINGEN EN AANDELEN			
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8391P	XXXXXXXXXXXXXXXX	160.030.957
Mutaties tijdens het boekjaar			
Aanschaffingen	8361	17.508.899	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8371	.....	
Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)	8381	.....	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8391	177.539.856	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8451P	XXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8411	.....	
Verworven van derden	8421	.....	
Afgeboekt	8431	.....	
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8441	.....	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8451	.....	
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8521P	XXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8471	19.033.249	
Teruggenomen	8481	.....	
Verworven van derden	8491	.....	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8501	.....	
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8511	.....	
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8521	19.033.249	
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8551P	XXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar(+)/(-)	8541	.....	
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8551	.....	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	(280)	158.506.607	
VERBONDEN ONDERNEMINGEN - VORDERINGEN			
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	281P	XXXXXXXXXXXXXXXX	16.665.303
Mutaties tijdens het boekjaar			
Toevoegingen	8581	.....	
Terugbetalingen	8591	5.200.000	
Geboekte waardeverminderingen	8601	.....	
Teruggenomen waardeverminderingen	8611	.....	
Wisselkoersverschillen(+)/(-)	8621	.....	
Overige mutaties(+)/(-)	8631	.....	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	(281)	11.465.303	
GECUMULEERDE WAARDEVERMINDERINGEN OP VORDERINGEN PER EINDE BOEKJAAR	8651	.....	

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
ANDERE ONDERNEMINGEN - DEELNEMINGEN EN AANDELEN			
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8393P	XXXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar			
Aanschaffingen	8363	.....	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8373	.....	
Overboekingen van een post naar een andere(+)/(-)	8383	.....	
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8393	.....	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8453P	XXXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8413	.....	
Verworven van derden	8423	.....	
Afgeboekt	8433	.....	
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8443	.....	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8453	.....	
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8523P	XXXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8473	.....	
Teruggenomen	8483	.....	
Verworven van derden	8493	.....	
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8503	.....	
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8513	.....	
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8523	.....	
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8553P	XXXXXXXXXXXXXXXXX	.....
Mutaties tijdens het boekjaar(+)/(-)			
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8553	.....	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	(284)	.....	
ANDERE ONDERNEMINGEN - VORDERINGEN			
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	285/8P	XXXXXXXXXXXXXXXXX	13.168.589
Mutaties tijdens het boekjaar			
Toevoegingen	8583	68.267	
Terugbetalingen	8593	.....	
Geboekte waardeverminderingen	8603	.....	
Teruggenomen waardeverminderingen	8613	.....	
Wisselkoersverschillen(+)/(-)	8623	.....	
Overige mutaties(+)/(-)	8633	.....	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	(285/8)	13.236.856	
GECUMULEERDE WAARDEVERMINDERINGEN OP VORDERINGEN PER EINDE BOEKJAAR	8653	.....	

INLICHTINGEN OMTRENT DE DEELNEMINGEN

DEELNEMINGEN EN MAATSCHAPPELIJKE RECHTEN IN ANDERE ONDERNEMINGEN

Hieronder worden de ondernemingen vermeld waarin de vennootschap een deelneming bezit (opgenomen in de posten 280 en 282 van de activa), alsmede de andere ondernemingen waarin de vennootschap maatschappelijke rechten bezit (opgenomen in de posten 284 en 51/53 van de activa) ten belope van ten minste 10% van het kapitaal, van het eigen vermogen of van een soort aandelen van die vennootschap

NAAM, volledig adres van de ZETEL en, zo het een onderneming naar Belgisch recht betreft, het ONDERNEMINGSNUMMER	Aangehouden maatschappelijke rechten				Gegevens geput uit de laatst beschikbare jaarrekening			
	Aard	rechtstreeks		dochter	Jaarrekening per	Munt-code	Eigen vermogen	Nettoresultaat
		Aantal	%				(+) of (-) (in eenheden)	
EURONAV (UK) AGENCIES Ltd. GB 769026702 Buitenlandse onderneming Kings Road 99, SW3 4PA LONDON, Verenigd Koninkrijk	Gewoon aandeel	25.000	100,0	0,0	31/12/2021	GBP	1.090.619	-255.286
EURONAV SHIPPING NV BE 0544.986.976 Naamloze vennootschap De Gerlachekaai 20, 2000 Antwerpen, België	Gewoon aandeel	298.236	100,0	0,0	31/12/2021	USD	161.235.817	3.966.455
TANKERS (UK) AGENCIES Limited GB 03884421 Buitenlandse onderneming 81, Kings Road, SW3 4NX LONDON, SW	Gewoon aandeel	670	61,0	0,0	31/12/2021	USD	5.100.000	616.000
TANKERS INTERNATIONAL L.L.C. Buitenlandse onderneming Panteli Modestou Street 3A, 3090 LIMASSOL, Cyprus	Gewoon aandeel	1	59,0	0,0	31/12/2021	USD	163.000	-19.000
EURONAV MI II Inc. Buitenlandse onderneming Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, MH96960 MAJURO, Marshall eilanden	Gewoon aandeel	100	100,0	0,0	31/12/2021	USD	431.615.899	208.307

DEELNEMINGEN EN MAATSCHAPPELIJKE RECHTEN IN ANDERE ONDERNEMINGEN (VERVOLG)

NAAM, volledig adres van de ZETEL en, zo het een onderneming naar Belgisch recht betreft, het ONDERNEMINGSNUMMER	Aangehouden maatschappelijke rechten				Gegevens geput uit de laatst beschikbare jaarrekening			
	Aard	rechtstreeks		dochters	Jaarrekening per	Munt-code	Eigen vermogen	Nettoresultaat
		Aantal	%				(+) of (-) (in eenheden)	
EURONAV LUXEMBOURG SA LU 16355562 Buitenlandse onderneming rue de Hollerich 20, 1740 Luxembourg, Luxemburg	Gewoon aandeel	1.544.705	100,0	0,0	31/12/2021	USD	4.829.751	-15.295.957

GELDBELEGGINGEN EN OVERLOPENDE REKENINGEN (ACTIVA)**OVERIGE GELDBELEGGINGEN****Aandelen en geldbeleggingen andere dan vastrentende beleggingen**

Aandelen - Boekwaarde verhoogd met het niet-opgevraagde bedrag

Aandelen - Niet-opgevraagd bedrag

Edele metalen en kunstwerken

Vastrentende effecten

Vastrentende effecten uitgegeven door kredietinstellingen

Termijnrekeningen bij kredietinstellingen

Met een resterende looptijd of opzegtermijn van

hoogstens één maand

meer dan één maand en hoogstens één jaar

meer dan één jaar

Hierboven niet-opgenomen overige geldbeleggingen

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
51		
8681		
8682		
8683		
52		
8684		
53		
8686		
8687		
8688		
8689		

OVERLOPENDE REKENINGEN**Uitsplitsing van de post 490/1 van de activa indien daaronder een belangrijk bedrag voorkomt**

Over te dragen kosten (Algemeen)

Over te dragen kosten (Schepen)

Over te dragen kosten (Schepen - contract assets)

Te innen opbrengsten (Schepen)

Te ontvangen financiële baten

Boekjaar

1.878.310

7.180.723

1.155.597

5.756.626

5.593

STAAT VAN HET KAPITAAL EN DE AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR

STAAT VAN HET KAPITAAL

Kapitaal

Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar

Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
100P	xxxxxxxxxxxxxxx	239.147.506
(100)	239.147.506	

Wijzigingen tijdens het boekjaar

.....

.....

.....

.....

Samenstelling van het kapitaal

Soorten aandelen

Zonder vermelding van nominale waarde

.....

.....

.....

Aandelen op naam

Gedematerialiseerde aandelen

Codes	Bedragen	Aantal aandelen
		
		
		
	239.147.506	220.024.713
		
		
8702	xxxxxxxxxxxxxxx	85.944.219
8703	xxxxxxxxxxxxxxx	134.080.494

Niet-gestort kapitaal

Niet-opgevraagd kapitaal

Opgevraagd, niet-gestort kapitaal

Aandeelhouders die nog moeten volstorten

.....

.....

.....

.....

Codes	Niet-opgevraagd bedrag	Opgevraagd, niet-gestort bedrag
(101)		xxxxxxxxxxxxxxx
8712	xxxxxxxxxxxxxxx	.....
		
		
		
		

Eigen aandelen

Gehouden door de vennootschap zelf

Kapitaalbedrag

Aantal aandelen

Gehouden door haar dochters

Kapitaalbedrag

Aantal aandelen

Verplichtingen tot uitgifte van aandelen

Als gevolg van de uitoefening van conversierechten

Bedrag van de lopende converteerbare leningen

Bedrag van het te plaatsen kapitaal

Maximum aantal uit te geven aandelen

Als gevolg van de uitoefening van inschrijvingsrechten

Aantal inschrijvingsrechten in omloop

Bedrag van het te plaatsen kapitaal

Maximum aantal uit te geven aandelen

Toegestaan, niet-geplaatst kapitaal

Codes	Boekjaar
8721	19.941.284
8722	18.346.732
8731	.....
8732	.....
8740	.....
8741	.....
8742	.....
8745	.....
8746	.....
8747	.....
8751	.....

Aandelen buiten kapitaal

Verdeling

Aantal aandelen
Daaraan verbonden stemrecht

Uitsplitsing volgens de aandeelhouders

Aantal aandelen gehouden door de vennootschap zelf
Aantal aandelen gehouden door haar dochters

Codes	Boekjaar
8761	
8762	
8771	
8781	

Bijkomende toelichting met betrekking tot de inbreng (waaronder de inbreng in nijverheid)

.....
.....
.....
.....

Boekjaar
.....
.....
.....
.....

Op basis van de laatst ontvangen kennisgeving(en) van 31/12/2021,
ziet de rechtstreekse aandeelhoudersstructuur er als volgt uit :

	Aantal Aandelen	Percentage
C.K. Limited	19.852.500	9,023 %
Euronav NV	18.346.732	8,338 %
<u>Total</u>	38.199.232	17.361 %
Derden	181.825.481	82,639 %
<u>Total</u>	220.024.713	100,000 %

VOORZIENINGEN VOOR OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN

UITSPLITSING VAN DE POST 164/5 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG
VOORKOMT

	Boekjaar
Voorziening Stock Option Plan en long term incentive plan	3.740.006
.....	
.....	
.....	

STAAT VAN DE SCHULDEN EN OVERLOPENDE REKENINGEN (PASSIVA)**UITSPLITSING VAN DE SCHULDEN MET EEN OORSPRONKELIJKE LOOPTIJD VAN MEER DAN ÉÉN JAAR, NAARGELANG HUN RESTERENDE LOOPTIJD****Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen**

	Codes	Boekjaar
Financiële schulden	8801	182.777.210
Achtergestelde leningen	8811	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen	8821	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden	8831	.....
Kredietinstellingen	8841	137.927.210
Overige leningen	8851	44.850.000
Handelsschulden	8861	.....
Leveranciers	8871	.....
Te betalen wissels	8881	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen	8891	.....
Overige schulden	8901	.....
Totaal der schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	(42)	182.777.210

Schulden met een resterende looptijd van meer dan één jaar doch hoogstens 5 jaar

Financiële schulden	8802	1.277.925.222
Achtergestelde leningen	8812	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen	8822	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden	8832	.....
Kredietinstellingen	8842	1.082.925.222
Overige leningen	8852	195.000.000
Handelsschulden	8862	.....
Leveranciers	8872	.....
Te betalen wissels	8882	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen	8892	.....
Overige schulden	8902	.....
Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan één jaar doch hoogstens 5 jaar .	8912	1.277.925.222

Schulden met een resterende looptijd van meer dan 5 jaar

Financiële schulden	8803	103.580.895
Achtergestelde leningen	8813	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen	8823	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden	8833	.....
Kredietinstellingen	8843	103.580.895
Overige leningen	8853	.....
Handelsschulden	8863	.....
Leveranciers	8873	.....
Te betalen wissels	8883	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen	8893	.....
Overige schulden	8903	.....
Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan 5 jaar	8913	103.580.895

GEWAARBORGDE SCHULDEN (begrepen in de posten 17 en 42/48 van de passiva)

Door Belgische overheidsinstellingen gewaARBORGDE schulden

	Codes	Boekjaar
Financiële schulden	8921	.....
Achtergestelde leningen	8931	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen	8941	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden	8951	.....
Kredietinstellingen	8961	.....
Overige leningen	8971	.....
Handelsschulden	8981	.....
Leveranciers	8991	.....
Te betalen wissels	9001	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen	9011	.....
Schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten	9021	.....
Overige schulden	9051	.....
Totaal van de door Belgische overheidsinstellingen gewaARBORGDE schulden	9061	.....

Schulden gewaARBORGd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de vennootschap

Financiële schulden	8922	1.220.427.527
Achtergestelde leningen	8932	.....
Niet-achtergestelde obligatieleningen	8942	.....
Leasingschulden en soortgelijke schulden	8952	.....
Kredietinstellingen	8962	1.220.427.527
Overige leningen	8972	.....
Handelsschulden	8982	.....
Leveranciers	8992	.....
Te betalen wissels	9002	.....
Vooruitbetalingen op bestellingen	9012	.....
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	9022	.....
Belastingen	9032	.....
Bezoldigingen en sociale lasten	9042	.....
Overige schulden	9052	.....
Totaal der schulden gewaARBORGd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de vennootschap	9062	1.220.427.527

SCHULDEN MET BETREKKING TOT BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

Belastingen (post 450/3 en 179 van de passiva)

Vervallen belastingschulden	9072	.....
Niet-vervallen belastingschulden	9073	.....
Geraamde belastingschulden	450	.....

Bezoldigingen en sociale lasten (post 454/9 en 179 van de passiva)

Vervallen schulden ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid	9076	.....
Andere schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten	9077	238.533

OVERLOPENDE REKENINGEN

Uitsplitsing van de post 492/3 van de passiva indien daaronder een belangrijk bedrag voorkomt

	Boekjaar
<i>Toe te rekenen financiële kosten</i>	4.272.861
<i>Over te dragen opbrengsten (Schepen)</i>	7.220.112
<i>Over te dragen opbrengsten (Schepen - DEM)</i>	117.639
<i>Niet gerealiseerde positieve koersverschillen</i>	258.667
<i>Niet gerealiseerde positieve koersverschillen (Commercial Paper)</i>	0

BEDRIJFSRESULTATEN**BEDRIJFSOPBRENGSTEN****Netto-omzet**

Uitsplitsing per bedrijfscategorie

<i>TC Out</i>	85.009.339	201.278.515
<i>TI Pool</i>	142.666.212	709.450.841
<i>Spot</i>	196.903.345	308.091.232
<i>Andere</i>	10.093.901	11.383.286

Uitsplitsing per geografische markt

.....		
.....		
.....		
.....		

Andere bedrijfsopbrengsten

Exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen

740	20.409.030	19.341.401
-----	------------	------------

BEDRIJFSKOSTEN**Werknemers waarvoor de vennootschap een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die zijn ingeschreven in het algemeen personeelsregister**

Totaal aantal op de afsluitingsdatum	9086	40	46
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	9087	43,1	46,1
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	9088	65.336	74.138

Personeelskosten

Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	620	5.158.603	7.796.150
Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen	621	1.144.583	1.193.070
Werkgeverspremies voor bovenwettelijke verzekeringen	622	551.947	490.569
Andere personeelskosten(+)/(-)	623	361.909	294.733
Ouderdoms- en overlevingspensioenen	624	.....	.....

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen			
Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)(+)/(-)	635	.....	.....
Waardeverminderingen			
Op voorraden en bestellingen in uitvoering			
Geboekt	9110	.....	.....
Teruggenomen	9111	.....	.....
Op handelsvorderingen			
Geboekt	9112	.....	1.009.001
Teruggenomen	9113	.....	.....
Voorzieningen voor risico's en kosten			
Toevoegingen	9115	1.232.269	.....
Bestedingen en terugnemingen	9116	.....	1.798.208
Andere bedrijfskosten			
Bedrijfsbelastingen en -taksen	640	257.657	33.006
Andere	641/8	63.925	57.785
Uitzendkrachten en ter beschikking van de vennootschap gestelde personen			
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	9096	1	.....
Gemiddeld aantal berekend in voltijdse equivalenten	9097	0,4	0,5
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	9098	699	920
Kosten voor de vennootschap	617	32.401	59.879

FINANCIËLE RESULTATEN

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
RECURRENTE FINANCIËLE OPBRENGSTEN			
Andere financiële opbrengsten			
Door de overheid toegekende subsidies, aangerekend op de resultatenrekening			
Kapitaalsubsidies	9125	.....	.....
Interestsubsidies	9126	.....	.....
Uitsplitsing van de overige financiële opbrengsten			
Gerealiseerde wisselkoersverschillen	754	.....	.....
Andere			
Wisselresultaten		6.025.970	10.213.671
Positieve omrekeningsverschillen		4.676.917	3.992.888
Diverse financiële opbrengsten		0	0
RECURRENTE FINANCIËLE KOSTEN			
Afschrijving van kosten bij uitgifte van leningen	6501	.....	.....
Geactiveerde interesten	6502	.....	.....
Waardeverminderingen op vlottende activa			
Geboekt	6510	.....	12.396.259
Teruggenomen	6511	12.396.259	.....
Andere financiële kosten			
Bedrag van het disconto ten laste van de vennootschap bij de verhandeling van vorderingen	653	.....	.....
Voorzieningen met financieel karakter			
Toevoegingen	6560	.....	.....
Bestedingen en terugnemingen	6561	.....	.....
Uitsplitsing van de overige financiële kosten			
Gerealiseerde wisselkoersverschillen	654	.....	.....
Resultaten uit de omrekening van vreemde valuta	655	.....	.....
Andere			
Wisselresultaten		9.771.413	14.770.345
Negatieve omrekeningsverschillen		0	0
Bankkosten		55.225	50.606
Kosten op effecten		126.626	449.749
Betaalde Bankgaranties		307.627	0
Diverse financiële Kosten		8.849.798	17.165.610

OPBRENGSTEN EN KOSTEN VAN UITZONDERLIJKE OMVANG OF UITZONDERLIJKE MATE VAN VOORKOMEN

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
NIET-RECURRENTE OPBRENGSTEN	76	19.518.309	27.127.949
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	(76A)	19.518.309	27.127.949
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	760	.....	.....
Terugneming van voorzieningen voor niet-recurrente bedrijfsrisico's en -kosten	7620	.....	.....
Meerwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa	7630	19.518.309	27.127.949
Andere niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	764/8	.....	.....
Niet-recurrente financiële opbrengsten	(76B)	.....	.....
Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa	761	.....	.....
Terugneming van voorzieningen voor niet-recurrente financiële risico's en kosten	7621	.....	.....
Meerwaarden bij de realisatie van financiële vaste activa	7631	.....	.....
Andere niet-recurrente financiële opbrengsten	769	.....	.....
NIET-RECURRENTE KOSTEN	66	19.033.249	.....
Niet-recurrente bedrijfskosten	(66A)	.....	.....
Niet-recurrente afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	660	.....	.....
Voorzieningen voor niet-recurrente bedrijfsrisico's en -kosten: toevoegingen (bestedingen)	6620	.....	.....
Minderwaarden bij de realisatie van immateriële en materiële vaste activa ...	6630	.....	.....
Andere niet-recurrente bedrijfskosten	664/7	.....	.....
Als herstructureringskosten geactiveerde niet-recurrente bedrijfskosten ..(-)	6690	.....	.....
Niet-recurrente financiële kosten	(66B)	19.033.249	.....
Waardeverminderingen op financiële vaste activa	661	19.033.249	.....
Voorzieningen voor niet-recurrente financiële risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen)	6621	.....	.....
Minderwaarden bij de realisatie van financiële vaste activa	6631	.....	.....
Andere niet-recurrente financiële kosten	668	.....	.....
Als herstructureringskosten geactiveerde niet-recurrente financiële kosten (-)	6691	.....	.....

BELASTINGEN EN TAKSEN**BELASTINGEN OP HET RESULTAAT**

	Codes	Boekjaar
Belastingen op het resultaat van het boekjaar	9134	2.669.747
Verschuldigde of betaalde belastingen en voorheffingen	9135	4.055.405
Geactiveerde overschotten van betaalde belastingen en voorheffingen	9136	1.385.658
Geraamde belastingsupplementen	9137	.....
Belastingen op het resultaat van vorige boekjaren	9138	.....
Verschuldigde of betaalde belastingsupplementen	9139	.....
Geraamde belastingsupplementen of belastingen waarvoor een voorziening werd gevormd	9140	.....
Belangrijkste oorzaken van de verschillen tussen de winst vóór belastingen, zoals die blijkt uit de jaarrekening, en de geraamde belastbare winst		
Resultaat onderworpen aan Tonnage Taks		-262.024.131
Verworpen uitgaven		421.553
.....		
.....		

Invloed van de niet-recurrente resultaten op de belastingen op het resultaat van het boekjaar

	Boekjaar
.....	
.....	
.....	
.....	

Bronnen van belastinglatenties

	Codes	Boekjaar
Actieve latenties	9141	104.483.784
Gecumuleerde fiscale verliezen die aftrekbaar zijn van latere belastbare winsten	9142	97.409.698
Andere actieve latenties		
Over te dragen DBI overschot(ten)		7.046.307
Overige		27.780
.....		
Passieve latenties	9144	59.871.105
Uitsplitsing van de passieve latenties		
Vrijgestelde reserves		0
.....		
.....		

BELASTING OP DE TOEGEVOEGDE WAARDE EN BELASTINGEN TEN LASTE VAN DERDEN**In rekening gebrachte belasting op de toegevoegde waarde**

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Aan de vennootschap (aftrekbaar)	9145	11.379.180	13.362.043
Door de vennootschap	9146	81.958	91.525
Ingehouden bedragen ten laste van derden bij wijze van			
Bedrijfsvoorheffing	9147	1.948.370	2.184.273
Roerende voorheffing	9148	.....	.....

NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

	Codes	Boekjaar
DOOR DE VENNOOTSCHAP GESTELDE OF ONHERROEPELIJK BELOOFDE PERSOONLIJKE ZEKERHEDEN ALS WAARBORG VOOR SCHULDEN OF VERPLICHTINGEN VAN DERDEN	9149	287.014.626
Waarvan		
Door de vennootschap geëndosseerde handelseffecten in omloop	9150	.....
Door de vennootschap getrokken of voor aval getekende handelseffecten	9151	.....
Maximumbedrag ten belope waarvan andere verplichtingen van derden door de vennootschap zijn gewaarborgd	9153	287.014.626
ZAKELIJKE ZEKERHEDEN		
Zakelijke zekerheden die door de vennootschap op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van de vennootschap		
Hypotheken		
Boekwaarde van de bezwaarde activa	91611	2.863.507.346
Bedrag van de inschrijving	91621	3.686.054.185
Voor de onherroepelijke mandaten tot hypothekeren, het bedrag waarvoor de volmachthebber krachtens het mandaat inschrijving mag nemen	91631	.....
Pand op het handelsfonds		
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd en waarvoor registratie plaatsvindt	91711	.....
Voor de onherroepelijke mandaten tot verpanding van het handelsfonds, het bedrag waarvoor de volmachthebber krachtens het mandaat tot registratie mag overgaan	91721	.....
Pand op andere activa of onherroepelijke mandaten tot verpanding van andere activa		
Boekwaarde van de bezwaarde activa	91811	.....
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd	91821	.....
Gestelde of onherroepelijk beloofde zekerheden op nog te verwerven activa		
Bedrag van de betrokken activa	91911	.....
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd	91921	.....
Voorrecht van de verkoper		
Boekwaarde van het verkochte goed	92011	.....
Bedrag van de niet-betaalde prijs	92021	.....

Zakelijke zekerheden die door de vennootschap op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van derden

Hypotheken		
Boekwaarde van de bezwaarde activa	91612	.....
Bedrag van de inschrijving	91622	.....
Voor de onherroepelijke mandaten tot hypothekeren, het bedrag waarvoor de volmachthebber krachtens het mandaat inschrijving mag nemen	91632	.....
Pand op het handelsfonds		
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd en waarvoor registratie plaatsvindt	91712	.....
Voor de onherroepelijke mandaten tot verpanding van het handelsfonds, het bedrag waarvoor de volmachthebber krachtens het mandaat tot registratie mag overgaan	91722	.....
Pand op andere activa of onherroepelijke mandaten tot verpanding van andere activa		
Boekwaarde van de bezwaarde activa	91812	.....
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd	91822	.....
Gestelde of onherroepelijk belofde zekerheden op nog te verwerven activa		
Bedrag van de betrokken activa	91912	.....
Maximumbedrag waarvoor de schuld is gewaarborgd	91922	.....
Voorrecht van de verkoper		
Boekwaarde van het verkochte goed	92012	.....
Bedrag van de niet-betaalde prijs	92022	.....

GOEDEREN EN WAARDEN GEHOUDEN DOOR DERDEN IN HUN NAAM MAAR TEN BATE EN OP RISICO VAN DE VENNOOTSCHAP, VOOR ZOVER DEZE GOEDEREN EN WAARDEN NIET IN DE BALANS ZIJN OPGENOMEN

.....	
.....	
.....	

BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN TOT AANKOOP VAN VASTE ACTIVA

Aankoop 2 Suezmax (Daehan) in aanbouw	51.000.000
Aankoop 3 VLCC (Hyunday Samho) in aanbouw	223.840.000
Aankoop 3 Suezmax (Hyundai) in aanbouw	139.425.090

BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN TOT VERKOOP VAN VASTE ACTIVA

.....	
.....	
.....	
.....	

TERMIJNVERRICHTINGEN

Gekochte (te ontvangen) goederen	9213	.....
Verkochte (te leveren) goederen	9214	.....
Gekochte (te ontvangen) deviezen	9215	94.005.800
Verkochte (te leveren) deviezen	9216	97.357.750

**VERPLICHTINGEN VOORTVLOEIEND UIT DE TECHNISCHE WAARBORGEN VERBONDEN AAN REEDS
GEPRESTEERDE VERKOPEN OF DIENSTEN**

.....

.....

.....

.....

Boekjaar

.....

.....

.....

.....

**BEDRAG, AARD EN VORM VAN BELANGRIJKE HANGENDE GESCHILLEN EN ANDERE BELANGRIJKE
VERPLICHTINGEN**

Euronav NV is, in het kader van haar dagdagelijkse activiteiten, verwikkeld in een aantal geschillen, zowel als eiser als beklagde. Zulke geschillen, evenals de hieraan verbonden kosten voor juridische vertegenwoordiging zijn gedekt door verzekeringen. Zij zijn verder niet van een grootorde die buiten de normale gang van zaken valt of zijn niet van een omvang dat ze de financiële positie van Euronav NV in het gedrang zouden brengen.

0

Euronav is momenteel verwikkeld in een geschil. Voorzieningen met betrekking tot gerechtelijke procedures en arbitrageprocedures worden aangelegd in overeenstemming met de waarderingsregels zoals beschreven in toelichting van de statutaire jaarrekening van Euronav.

De claim is op 15 januari 2021 ingediend door Unicredit Bank in Londen bij de High Court of Justice of England and Wales. De claim heeft betrekking op een vermeende verkeerdelijke levering van 101.809 metrische ton laagzwavelige stookolie die werd vervoerd door ons Suezmax-schip Sienna. De bevrachter, Gulf Petrochem FZC, een bedrijf van GP Global, gaf het schip de opdracht om de lading in Sohar te lossen zonder voorlegging van de vrachtbrief, maar tegen een vrijwaringsverklaring van de bevrachter, zoals gebruikelijk is in de scheepvaartindustrie voor ruwe olie. Unicredit bank die de lading had gefinancierd voor een bedrag van USD 26.367.200 en die de cognossementhouder was geworden, werd niet terugbetaald in overeenstemming met de financieringsafspraken die waren overeengekomen met Gulf Petrochem FZC. Als connossementhouder vordert Unicredit Bank dit bedrag terug van 26.367.200 USD samen met rente van Euronav NV. De GP Global-groep is momenteel onder een herstructureringsplan en elk verhaal onder de vrijwaringsverklaring van Gulf Petrochem FZC is daarom twijfelachtig. Euronav is van mening dat het de gevestigde standaardwerkpraktijken heeft gevolgd en dat het geldige argumenten heeft om zich te verdedigen.

Op basis van een extern juridisch advies is het management van mening dat het sterke argumenten heeft dat het risico van een cash uitstroom minder dan waarschijnlijk is en dat er daarom geen voorziening wordt aangelegd. Aangezien de gerechtelijke procedure lopende is, kunnen op dit moment geen verdere details worden bekendgemaakt.

De verzekeraar Britannia heeft namens Euronav een schriftelijk verbintenis ter beschikking gesteld ten aanzien van Unicredit voor Euronav, gedekt door een bankgarantie op eerste verzoek van 22 miljoen USD van Belfius Bank. Deze garantie wordt gedekt door een borgsom van 12,3 miljoen USD.

0

.....

.....

Boekjaar

REGELING INZAKE HET AANVULLEND RUST- OF OVERLEVINGSPENSIOEN TEN BEHOEVE VAN DE PERSONEELS- OF DIRECTIELEDEN
Beknorte beschrijving

De 40 werknemers zijn aangesloten bij een groepsverzekering, Baloise, waarvan de bijdragen bepaald zijn in functie van het salaris maar ook het aantal dienstjaren van de individuele werknemer. De vennootschap heeft pensioenplannen van het type "defined contribution" (pensioentoezegging van het type vaste bijdragen) voor 38 werknemers en "defined benefit" voor 2 werknemers. De bijdragen worden betaald door de werkgever en/of de werknemer via een vast bedrag of een bepaald percentage van het loon van de werknemer. Voor het bepalen van een eventuele schuld op balansdatum maakt de onderneming de som van alle individuele verschillen tussen de wiskundige reserves en het gewaarborgd minimum als vastgesteld door artikel 24 van de Wet van Aanvullende Pensioenen ("intrinsieke waardemethode"). Bij de berekening van deze verplichting wordt enkel rekening gehouden met een gewaarborgd minimum rendement tot op datum van verslaggeving.

Genomen maatregelen om de daaruit voortvloeiende kosten te dekken

Het kapitaal leven wordt gevormd door zowel patronale- als werknemersbijdragen. Het kapitaal overlijden wordt gevormd door de patronale bijdragen.

Bedragen die hiervoor gestort worden, komen ten laste van de resultatenrekening van het desbetreffende jaar.

PENSIOENEN DIE DOOR DE VENNOOTSCHAP ZELF WORDEN GEDRAGEN**Geschat bedrag van de verplichtingen die voortvloeien uit reeds gepresteerd werk**

Basis en wijze waarop dit bedrag wordt berekend

.....

.....

.....

.....

Codes	Boekjaar
9220	

AARD EN FINANCIËLE GEVOLGEN VAN MATERIËLE GEBEURTENISSEN DIE ZICH NA BALANSDATUM HEBBEN VOORGEDAAN EN DIE NIET IN DE RESULTATENREKENING OF BALANS WORDEN WEERGEGEVEN

De recente ontwikkelingen in Oekraïne en de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten hebben bijgedragen tot een verdere economische instabiliteit op de wereldwijde financiële markten en internationale handel. Bij het schrijven van dit persbericht was de uitkomst nog niet duidelijk en de Vennootschap erkent dat eventuele escalaties tussen de landen van de Noord-Atlantische Verdragsorganisaties en Rusland kunnen leiden tot vergeldingsmaatregelen van Rusland die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de scheepvaartsector.

In februari 2022 kondigden president Biden en enkele Europese leiders verschillende economische sancties aan tegen Rusland in verband met de voornoemde conflicten in de regio Oekraïne. Deze sancties kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten, gezien de rol van Rusland als een belangrijke wereldwijde exporteur van ruwe olie en aardgas. Onze activiteiten kunnen ook negatief worden beïnvloed door handelstarieven, handelsembargo's of andere economische sancties die handelsactiviteiten door de Verenigde Staten of andere landen tegen landen in het Midden-Oosten, Azië of elders beperken als gevolg van terroristische aanslagen, vijandelijkheden of diplomatieke of politieke druk.

Op 8 maart 2022 vaardigde president Biden een uitvoerend bevel uit dat de invoer van bepaalde Russische energieproducten in de Verenigde Staten verbiedt, waaronder ruwe olie, aardolie, petroleumbrandstoffen, oliën, vloeibaar aardgas en steenkool. Bovendien verbiedt het uitvoerend bevel alle investeringen in de Russische energiesector door onder meer Amerikaanse personen.

De invasie en daaropvolgende oorlog tussen Rusland en Oekraïne zal een invloed hebben op onze activiteiten op de volgende gebieden:

-Vrachttarieven: als gevolg van de zelfregulering door oliehandelaren, raffinaderijen en verschepers van Russische petroleumproducten, is de markt op korte termijn geëvolueerd naar een groter tonnage en andere vrachtspecificaties. De prognose op langere termijn is dat het aantal tonmijlen kan toenemen door de aanpassing van handelsstromen om de raffinaderijen en de markten te compenseren voor het gebrek aan Russische oliestromen. De Vennootschap heeft haar activiteiten met Russische klanten opgeschort, wat een niet-significant deel van de omzet van de Vennootschap vertegenwoordigt (minder dan 5%).

- Bunkerbrandstofkosten: de prijs van scheepsbrandstoffen is als gevolg van het conflict gestegen en zal naar verwachting hoog blijven in de nabije toekomst. Dit komt doordat Rusland de bunkermarkten voorziet van 20% van de wereldwijde vraag naar brandstof in de HSFO-, VLSFO- en MGO-markten. Deze prijsstijgingen zullen een negatieve invloed hebben op de kostenstructuur van de schepen, waardoor het duurder wordt om vracht te verschepen op langeafstandsreizen. De spreiding tussen HSFO en VLSFO was vóór de invasie op een hoog niveau, maar begint zich te herstellen nu de HSFO van Russische oorsprong van de markt is gehaald en de leveringen in Europa en het Middellandse-Zeegebied worden aangescherpt. Cyberrisico's zijn toegenomen en de Vennootschap heeft bijkomende maatregelen genomen.

-Bijkomende uitdagingen met betrekking tot de bemanning: het huidige conflict maakt het moeilijk om regelmatige wissels van de bemanning uit te voeren, aangezien reizen misschien niet mogelijk is en een bemanningslid niet naar zijn of haar huis gerepatriëerd kan worden. Dit kan gevolgen hebben op de activiteiten van de schepen, aangezien er nieuwe officieren en bemanningen bijkomen die misschien niet vertrouwd zijn met het schip. Dit kan leiden tot extra bemanningskosten van maximaal 500.000 USD per jaar.

Naar de toekomst toe blijft het moeilijk om de toekomstige impact van deze oorlogssituatie op economieën waarin wij actief zijn in te schatten, en bijgevolg moeilijk om de impact te kwantificeren die deze factoren kunnen hebben op onze financiële resultaten.

Boekjaar
0

Boekjaar
0
.....
.....

Op 7 april 2022 kondigde de Vennootschap aan dat Euronav en Frontline een term sheet hebben ondertekend die unaniem is goedgekeurd door respectievelijk hun Raad van Toezicht en Raad van Bestuur, over een mogelijke aandeel-voor-aandeel-combinatie tussen de twee bedrijven, gebaseerd op een ruilverhouding van 1,45 FRO-aandelen voor elk EURN-aandeel, waardoor de aandeelhouders van Euronav en Frontline respectievelijk ongeveer 59% en 41% van de gecombineerde groep bezitten. Een combinatie blijft onderworpen aan een akkoord omtrent de transactiestructuur, een bevestigend zorgvuldigheidsonderzoek, overeenstemming over de voorwaarden van de mogelijke combinatieovereenkomst, de vereiste goedkeuringen van de raden van bestuur, aandeelhouders, klanten, kredietverleners en/of regelgevende instanties, overleg met werknemers en andere gebruikelijke voorwaarden.

.....

.....

AAN- OF VERKOOPVERBINTENISSEN DIE DE VENNOOTSCHAP ALS OPTIESCHRIJVER VAN CALL- EN PUTOPTIES HEEFT

.....

.....

.....

.....

Boekjaar

.....

.....

.....

.....

AARD, ZAKELIJK DOEL EN FINANCIËLE GEVOLGEN VAN BUITENBALANS REGELINGEN

Mits de risico's of voordelen die uit dergelijke regelingen voortvloeien van enige betekenis zijn en voor zover de openbaarmaking van dergelijke risico's of voordelen noodzakelijk is voor de beoordeling van de financiële positie van de vennootschap

Contracten als huurder

De minimale huurbetalingen onder niet-opzegbare huurovereenkomsten voor kantoren en wagens zijn als volgt in duizenden USD :

Minder dan één jaar 431

Tussen 1 en 5 jaar 625

Meer dan 5 jaar 0

Totaal 1.056

Voor schepen (tijdsbevrachtingscontracten) in duizenden USD :

Minder dan één jaar 51.657

Tussen 1 en 5 jaar 67.797

Meer dan 5 jaar 0

Totaal 119.454

Voor bepaalde hogervermelde schepen heeft Euronav NV opties om het tijdsbevrachtingscontract te verlengen, bij deze berekening van de minimale huurbetalingen werd er geen rekening gehouden noch met de optie tot verlengen noch met aankoopopties.

Contracten als verhuurder

Euronav NV verhuurt een aantal van haar schepen op basis van tijdsbevrachtingscontracten (operationele lease). De minimale huurontvangsten onder dergelijke niet-opzegbare verhuurovereenkomsten zijn als volgt in duizenden USD :

Minder dan één jaar 51.974

Tussen 1 en 5 jaar 116.545

Meer dan 5 jaar 0

Totaal 168.519

Voor bepaalde van hogervermelde schepen heeft Euronav NV opties toegestaan om het tijdsbevrachtingscontract te verlengen. Bij de berekening van de minimale verhuurontvangsten werd er geen rekening gehouden met deze opties.

Tankers International Ltd ("TIL") werd vanaf 31 december 2017 bevrachter van alle schepen in de TI Pool welke nu op tijdsbevrachting zijn naar TIL voor een periode van minimaal 1 jaar aan een vlottend tarief. Op 31 december werden 39 van onze VLCC schepen uitgebaat in de TI Pool waarvoor Euronav een vlottend tarief ontvangt. Aangezien de inkomsten van Euronav in de TI Pool afhankelijk zijn van een volatiele spot markt kunnen deze moeilijk ingeschat worden en zijn daarom niet opgenomen in deze cijfers.

Garanties

Euronav NV staat garant voor bankleningen en contracten van gemeenschappelijke dochterondernemingen voor een bedrag van : 287.014.626 USD (opgenomen onder code 9381 en 9383 - Vol 6.15).

0

Boekjaar

.....

Boekjaar

.....

Boekjaar

ANDERE NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN (met inbegrip van deze die niet kunnen worden gecijferd)

.....

.....

.....

.....

.....
.....
.....
.....

BETREKKINGEN MET VERBONDEN ONDERNEMINGEN, GEASSOCIEERDE ONDERNEMINGEN EN DE ANDERE ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
VERBONDEN ONDERNEMINGEN			
Financiële vaste activa	(280/1)	169.971.910	176.696.260
Deelnemingen	(280)	158.506.607	160.030.957
Achtergestelde vorderingen	9271	.....	.....
Andere vorderingen	9281	11.465.303	16.665.303
Vorderingen	9291	8.584.783	18.863.349
Op meer dan één jaar	9301	.....	.....
Op hoogstens één jaar	9311	8.584.783	18.863.349
Geldbeleggingen	9321	.....	.....
Aandelen	9331	.....	.....
Vorderingen	9341	.....	.....
Schulden	9351	255.892.296	181.552.409
Op meer dan één jaar	9361	195.000.000	177.500.000
Op hoogstens één jaar	9371	60.892.296	4.052.409
Persoonlijke en zakelijke zekerheden			
Door de vennootschap gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden of verplichtingen van verbonden ondernemingen	9381	267.296.322	200.000.000
Door verbonden ondernemingen gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden of verplichtingen van de vennootschap	9391	.....	.....
Andere betekenisvolle financiële verplichtingen	9401	.....	.....
Financiële resultaten			
Opbrengsten uit financiële vaste activa	9421	2.000.000	.....
Opbrengsten uit vlottende activa	9431	.....	4.593
Andere financiële opbrengsten	9441	.....	.....
Kosten van schulden	9461	12.376.327	12.329.493
Andere financiële kosten	9471	.....	.....
Realisatie van vaste activa			
Verwezenlijkte meerwaarden	9481	.....	.....
Verwezenlijkte minderwaarden	9491	.....	.....

GEASSOCIEERDE ONDERNEMINGEN**Financiële vaste activa**

Deelnemingen

Achtergestelde vorderingen

Andere vorderingen

Vorderingen

Op meer dan één jaar

Op hoogstens één jaar

Schulden

Op meer dan één jaar

Op hoogstens één jaar

Persoonlijke en zakelijke zekerheden

Door de vennootschap gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden of verplichtingen van geassocieerde ondernemingen

Door geassocieerde ondernemingen gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden of verplichtingen van de vennootschap

Andere betekenisvolle financiële verplichtingen**ANDERE ONDERNEMINGEN WAARMEE EEN DEELNEMINGSVERHOUDING BESTAAT****Financiële vaste activa**

Deelnemingen

Achtergestelde vorderingen

Andere vorderingen

Vorderingen

Op meer dan één jaar

Op hoogstens één jaar

Schulden

Op meer dan één jaar

Op hoogstens één jaar

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
9253		
9263		
9273		
9283		
9293		
9303		
9313		
9353		
9363		
9373		
9383	19.718.305	45.180.016
9393		
9403		
9252		
9262		
9272		
9282		
9292		
9302		
9312		
9352		
9362		
9372		

TRANSACTIES MET VERBONDEN PARTIJEN BUITEN NORMALE MARKTVOORWAARDEN

Vermelding van dergelijke transacties indien zij van enige betekenis zijn, met opgave van het bedrag van deze transacties, de aard van de betrekking met de verbonden partij, alsmede andere informatie over de transacties die nodig is voor het verkrijgen van inzicht in de financiële positie van de vennootschap

De Raad van Bestuur stelt vast dat er geen objectieve of wettelijke criteria zijn die duidelijk omschrijven wat er wordt bedoeld met transacties buiten normale marktvoorwaarden zoals omschreven in the KB van 10 augustus 2009.

Om deze reden heeft de Raad van Bestuur de optie gekozen om alle transacties van enige betekenis met verbonden ondernemingen te vermelden in deze toelichting, uitgezonderd transacties met 100% dochterondernemingen :

Bezoldigingen van leden van het directieraad

Commissie aangerekend aan gemeenschappelijke dochterondernemingen

TI Administratie vergoeding T(UK)A

Boekjaar

0

1.161.088

0

8.705.528

FINANCIËLE BETREKKINGEN MET

BESTUURDERS EN ZAAKVOERDERS, NATUURLIJKE OF RECHTSPERSONEN DIE DE VENNOOTSCHAP RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS CONTROLEREN ZONDER VERBONDEN ONDERNEMINGEN TE ZIJN, OF ANDERE ONDERNEMINGEN DIE DOOR DEZE PERSONEN RECHTSTREEKS OF ONRECHTSTREEKS GECONTROLEERD WORDEN

Uitstaande vorderingen op deze personen

Voornaamste voorwaarden betreffende de vorderingen, interestvoet, looptijd, eventueel afgeloste of afgeschreven bedragen of bedragen waarvan werd afgezien

.....

Waarborgen toegestaan in hun voordeel

Andere betekenisvolle verplichtingen aangegaan in hun voordeel

Rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen en ten laste van de resultatenrekening toegekende pensioenen, voor zover deze vermelding niet uitsluitend of hoofdzakelijk betrekking heeft op de toestand van een enkel identificeerbaar persoon

Aan bestuurders en zaakvoerders

Aan oud-bestuurders en oud-zaakvoerders

Codes	Boekjaar
9500	
9501	
9502	
9503	3.933.367
9504	

DE COMMISSARIS(SEN) EN DE PERSONEN MET WIE HIJ (ZIJ) VERBONDEN IS (ZIJN)

Bezoldiging van de commissaris(sen)

Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd binnen de vennootschap door de commissaris(sen)

Andere controleopdrachten

Belastingadviesopdrachten

Andere opdrachten buiten de revisorale opdrachten

Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd binnen de vennootschap door personen met wie de commissaris(sen) verbonden is (zijn)

Andere controleopdrachten

Belastingadviesopdrachten

Andere opdrachten buiten de revisorale opdrachten

Codes	Boekjaar
9505	753.720
95061	43.220
95062	.....
95063	20.104
95081	.....
95082	.....
95083	.....

Vermeldingen in toepassing van het artikel 3:64, §2 en §4 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen

AFGELEIDE FINANCIËLE INSTRUMENTEN DIE NIET GEWAARDEERD ZIJN OP BASIS VAN DE REËLE WAARDE

VOOR IEDERE CATEGORIE AFGELEIDE FINANCIËLE INSTRUMENTEN DIE NIET GEWAARDEERD ZIJN OP BASIS VAN DE REËLE WAARDE

Categorie afgeleide financiële instrumenten	Ingedekt risico	Speculatie / dekking	Omvang	Boekjaar: Boekwaarde	Boekjaar: Reële waarde	Vorig Boekjaar: Boekwaarde	Vorig Boekjaar: Reële waarde
<i>FX Swaps</i>	<i>Wisselkoers</i>	<i>Dekking</i>	<i>97357750</i>	<i>0</i>	<i>-2.927.200</i>	<i>0</i>	<i>1.245.850</i>
<i>IRS</i>	<i>Intresten</i>	<i>Dekking</i>	<i>567529572</i>	<i>467.541</i>	<i>3.406.700</i>	<i>1.085.865</i>	<i>-6.368.332</i>
.....							
.....							

FINANCIËLE VASTE ACTIVA GEBOEKT TEGEN EEN HOGER BEDRAG DAN HUN REËLE WAARDE

Bedrag van de afzonderlijke activa of van passende groepen ervan

.....

.....

.....

.....

Boekwaarde	Reële waarde
.....	
.....	
.....	
.....	

Redenen waarom de boekwaarde niet is verminderd

Elementen die toelaten te veronderstellen dat de boekwaarde zal kunnen worden gerealiseerd

VERKLARING BETREFFENDE DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING

INLICHTINGEN TE VERSTREKKEN DOOR ELKE VENNOOTSCHAP DIE ONDERWORPEN IS AAN DE BEPALINGEN VAN HET WETBOEK VAN VENNOOTSCHAPPEN EN VERENIGINGEN INZAKE DE GECONSOLIDEERDE JAARREKENING

De vennootschap heeft een geconsolideerde jaarrekening en een geconsolideerd jaarverslag opgesteld en openbaar gemaakt

FINANCIËLE BETREKKINGEN VAN DE GROEP WAARVAN DE VENNOOTSCHAP AAN HET HOOFD STAAT IN BELGIË MET DE COMMISSARIS(SEN) EN DE PERSONEN MET WIE HIJ (ZIJ) VERBONDEN IS (ZIJN)

	Codes	Boekjaar
Vermeldingen in toepassing van het artikel 3:65, §4 en §5 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen		
Bezoldiging van de commissaris(sen) voor de uitoefening van een mandaat van commissaris op het niveau van de groep waarvan de vennootschap die de informatie publiceert aan het hoofd staat	9507	779.403
Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd bij deze groep door de commissaris(sen)		
Andere controleopdrachten	95071	60.209
Belastingadviesopdrachten	95072	.....
Andere opdrachten buiten de revisorale opdrachten	95073	20.104
Bezoldiging van de personen met wie de commissaris(sen) verbonden is (zijn) voor de uitoefening van een mandaat van commissaris op het niveau van de groep waarvan de vennootschap die de informatie publiceert aan het hoofd staat	9509	185.675
Bezoldiging voor uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten uitgevoerd bij deze groep door personen met wie de commissaris(sen) verbonden is (zijn)		
Andere controleopdrachten	95091	.....
Belastingadviesopdrachten	95092	736
Andere opdrachten buiten de revisorale opdrachten	95093	.....

Vermeldingen in toepassing van het artikel 3:64, §2 et §4 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen

WAARDERINGSREGELS**WAARDERINGSREGELS BIJ DE VERSCHILLENDE POSTEN VAN DE STATUTAIRE JAARREKENING****Oprichtingskosten**

Oprichtingskosten worden in het jaar dat ze ontstaan ten laste van het resultaat genomen.

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden geboekt tegen aanschaffingswaarde en afgeschreven tegen minimum 20 % per jaar. Goodwill wordt afgeschreven volgens regels vastgesteld door de Raad van Toezicht, geval per geval, met een maximum duur van 20 jaar.

Materiële vaste activa

De overige materiële vaste activa worden lineair afgeschreven op basis van regels vastgesteld in functie van de economische levensduur van de betrokken activa zonder rekening te houden met een residuele waarde, namelijk jaarlijks :

Gebouwen	3%
Onroerende leasing	4%
Machines en uitrusting	20%
Dry-docking	20%-33%
Meubilair	10%
Auto's	20%
Informatica materieel	33%

De aanvullende of uitzonderlijke afschrijvingen, toegepast in functie van artikel 3:42 van het K.B. van 29 april 2019, worden vermeld in het jaarverslag dat samen met de jaarrekening wordt gepubliceerd.

Omwille van hun belangrijkheid wordt voor de schepen een afzonderlijke rubriek gebruikt. De materiële vaste activa worden geboekt tegen aanschaffingswaarde inclusief de bijkomende kosten. De intercalaire interesten met betrekking tot belangrijke investeringen worden in deze rubriek ondergebracht en afgeschreven vanaf de indienstneming van de betrokken activa. Schepen worden lineair afgeschreven in overeenstemming met hun verwachte bruikbare levensduur met rekening te houden met een residuele waarde : Tankers : maximale verwachte bruikbare levensduur van 20 jaar.

De kosten van het recycleren van een schip, met het nodige respect voor het milieu en de veiligheid van de arbeiders op gespecialiseerde werven, zijn moeilijk te voorspellen, aangezien regelgeving en goede praktijken in de sector, die tot zelfregulering leiden, in de loop van de tijd drastisch kunnen veranderen. De Groep beschouwt de recente trends in de staalindustrie en de vooruitzichten van de toekomstige vraag naar staalschroot nu echter als indicatief voor een positieve restwaarde van haar schepen, rekening houdend met verwijderingskosten.

We merken op dat de staalschroottarieven van vorig jaar ongekend hoge waarden hebben bereikt van meer dan 600 USD per Light Displacement Tonnage (LDT). Het vroegere standpunt van de Vennootschap was dat tegen de tijd dat de schepen het einde van hun nuttige levensduur bereiken, hun restwaarde waarschijnlijk gelijk zou zijn aan de kosten van de verwijdering. Dit lijkt niet langer het geval te zijn en heeft geleid tot een herbeoordeling door het management, resulterend in een schatting van de restwaarde van schepen die oploopt van nul, netto, tot een restwaarde gelijk aan het lichtgewicht tonnage van elk schip vermenigvuldigd met een voorspelde schrootwaarde per ton na ontmanteling, minder verwijderingskosten zoals herpositionering van het schip, commissies en voorbereidingskosten, en rekening houdend met de impact van (veranderingen in) wereldwijde recyclageregulering (EU-regelgeving versus andere) en ontwikkelingen.

De voorspelde schrootwaarde per ton werd begroot op 390 USD per ton. Deze herevaluatie werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur op 31 december 2021 met terugwerkende kracht voor het boekjaar

2021.

De impact van deze herevaluatie bedraagt 83.6 million USD lagere afschrijvingslasten.

Financiële vaste activa

Maatschappelijke rechten worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde. De bijkomende kosten met betrekking tot hun aanschaffing worden niet geactiveerd maar ondergebracht in de rubriek 'Andere financiële kosten' in het boekjaar waarin ze opgelopen worden.

Waardeverminderingen worden toegepast ingeval de geschatte waarde van de maatschappelijke rechten lager ligt dan de boekhoudkundige waarde en indien de aldus vastgestelde minderwaarde een duurzaam karakter heeft. De geschatte waarde van elk maatschappelijk recht wordt vastgesteld op het einde van elk boekjaar aan de hand van één of meerdere criteria. Voor beursgenoteerde waarden wordt de beurskoers in aanmerking genomen. Voor niet-beursgenoteerde waarden wordt de laatst gepubliceerde balans in aanmerking genomen, tenzij meer betekenisvolle gegevens voorhanden zijn.

Vorderingen op meer dan 1 jaar

De vorderingen worden in de balans opgenomen voor hun nominale waarde. Waardeverminderingen worden toegepast, zo er voor het geheel of een gedeelte van de vordering onzekerheid bestaat over de betaling op de vervaldag.

Vorraden en bestellingen in uitvoering

De grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd volgens de methode van de gewogen gemiddelde prijzen.

Vorderingen op ten hoogste 1 jaar

De vorderingen worden in de balans opgenomen voor hun nominale waarde. Waardeverminderingen worden toegepast zo er voor het geheel of een gedeelte van de vordering onzekerheid bestaat over de betaling op de vervaldag.

Geldbeleggingen en Liquide middelen

De geldbeleggingen worden gewaardeerd tegen aanschaffingswaarde en de beschikbare waarden tegen hun nominale waarde. De bijkomende kosten met betrekking tot hun aanschaffing worden niet geactiveerd maar ondergebracht in de post 'Andere financiële kosten' in het boekjaar waarin ze opgelopen worden.

De geldbeleggingen en de beschikbare waarden maken het voorwerp uit van waardeverminderingen, wanneer hun realisatiewaarde lager is dan hun boekwaarde.

Voor beursgenoteerde waarden wordt de beurskoers in aanmerking genomen. Voor niet-beursgenoteerde waarden wordt de laatst gepubliceerde balans in aanmerking genomen, tenzij meer betekenisvolle gegevens voorhanden zijn.

Voorzieningen voor risico's en kosten

Voorzieningen worden stelselmatig aangelegd voor de regeling van schadegevallen, hangende geschillen en andere uitbatingsrisico's.

Schulden op meer dan 1 jaar en Schulden op ten hoogste 1 jaar

Schulden worden in de balans opgenomen aan hun nominale waarde.

Bedrijfsresultaten

Op het einde van het boekjaar worden opbrengsten en kosten met betrekking tot niet beëindigde reizen - voor schepen die rechtstreeks door de onderneming uitgebaat worden - pro rata in de resultatenrekening opgenomen. Indien nodig, wordt een provisie aangelegd voor toekomstige verliezen op niet beëindigde reizen.

Resultaten uit de verkoop van schepen worden onder de post 'Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten' geregistreerd.

OMZETTING VAN VREEMDE MUNTEN

Oprichtingskosten, vaste activa en voorraden

Deze activa worden geboekt voor hun tegenwaarde in US Dollar tegen de standaardkoers* behalve wanneer er overgegaan werd tot een aankoop van deviezen op termijn of op zicht, in welk geval de werkelijk betaalde koers wordt toegepast.

Vorderingen en schulden

De inkomende facturen worden ingeschreven tegen de standaardkoers van de dag van ontvangst. De uitgevoerde betalingen worden tegen dezelfde koers geboekt behalve wanneer er overgegaan werd tot een aankoop van deviezen op zicht, in welk geval de werkelijk betaalde koers wordt toegepast. De uitgaande facturen worden ingeschreven tegen de standaardkoers van de dag van uitgifte. Eventuele koersverschillen bij ontvangst van de betaling volgen de hoofdsom.

Afsluiting van het boekjaar

De oprichtingskosten, de vaste activa (behalve de vorderingen), de voorraden evenals de schulden in vreemde valuta aangaan voor de financiering van schepen, blijven uitgedrukt tegen de wisselkoers van de dag van hun boeking (historische koers).

De andere tegoeden (vorderingen inbegrepen) en de andere schulden in deviezen worden gewaardeerd tegen slotkoers**. Indien er een wisselkoersverlies is, wordt het naar de resultatenrekening overgebracht. Is er een wisselkoerswinst dan wordt deze in de overlopende rekeningen geboekt.

* De standaardkoers wordt bij het begin van elke maand vastgesteld en is, behoudens belangrijke schommelingen, voor de ganse maand van toepassing. Zij is gelijk aan de indicatieve koers, zoals gepubliceerd door de Europese Centrale Bank, op de laatste werkdag van de vorige maand.

** Onder slotkoers verstaat men de koers van de laatste werkdag van het jaar.

Afgeleide financiële instrumenten (derivaten)

Bij het afsluiten van de overeenkomsten worden de ontvangen en/of betaalde premies in de bedrijfsresultaten opgenomen. Op het einde van het boekjaar worden de nog niet afgewikkelde verrichtingen individueel gewaardeerd en wordt, indien nodig geacht, een voorziening voor risico's en kosten aangelegd. De bij het afsluiten van het boekjaar nog niet afgewikkelde operaties worden gedetailleerd in de toelichting onder de rubriek 'Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen'.

BIJKOMENDE INFORMATIE

Verklaring met betrekking tot het voeren van de boekhouding in US-DOLLAR.

De onderneming EURONAV NV heeft als referentiemunt de US-Dollar, omdat de vermogensbestanddelen en de activiteiten zich hoofdzakelijk situeren in US-Dollar. Door de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand & Energie werd ons toelating gegeven overeenkomstig artikel 3:42 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen om de boekhouding en de jaarrekening uit te drukken in US-Dollar.

Verklaring met betrekking tot de continuïteit van de firma.

Ondanks dat de vennootschap een verlies van het boekjaar presenteert, is het bestuursorgaan van mening dat de waarderingsregels behouden kunnen blijven in de veronderstelling van continuïteit, dit volgens art 3:6 6° van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

We verwijzen naar VOL 6.20 voor meer informatie met betrekking tot behoud van continuïteit.

ANDERE IN DE TOELICHTING TE VERMELDEN INLICHTINGEN

Onze sector werd nog steeds getroffen door de uitbraak van het Covid-19-virus in 2021, met operationele uitdagingen betreffende onze zeevarenden alsook de mogelijkheid om regelmatig van bemanning te kunnen wisselen. Zo zijn er nog steeds tal van beperkingen om bemanningswisselingen plaats te laten vinden en dit met strikte transit- en quarantaineprocedures en een beperkt aantal geografische plaatsen om deze uit te kunnen voeren. We blijven echter alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om veilige en regelmatige bemanningswisselingen mogelijk te maken.

Het herstel van de vrachttarieven en de marktactiviteit, in de periode van eind augustus tot november, kwam tot een abrupt en teleurstellend einde toen de Omicron-variant van COVID-19 half november aan kracht won. Dit resulteerde in een snelle oplegging van beperkingen op de economische activiteit en een daaruit voortvloeiende vermindering van zowel de vraag naar ruwe olie als het aanbod van exportladingen.

Wij zijn echter van mening dat dit eerder een tijdelijke tegenvaller is die herstel uitstelt in plaats van een meer structureel gegeven. Hoewel een overaanbod van tonnage - met name in het VLCC-segment - in 2021 voor de nodige tegenwind zorgde bij de reders, bleef dit overaanbod tijdens het vierde kwartaal stilaan verder afnemen.

Euronav blijft gefocust op bedrijfscontinuïteit en bescherming van haar bedrijfsgezondheid. De onderneming stemt haar activiteitsgraad en uitgaven op elkaar af en zal dit blijven doen door haar liquide middelen op een dynamische manier te beheren en zo haar conservatieve balans te vrijwaren.

ANDERE OVEREENKOMSTIG HET WETBOEK VAN VENNOOTSCHAPPEN EN VERENIGINGEN NEER TE LEGGEN DOCUMENTEN

Zie volgende pagina.

Activiteiten en realisaties

2021 Kerncijfers

Inkomsten uit scheepvaartactiviteiten:		
<i>(in duizenden USD)</i>	Full Year 2021	Full Year 2020
Omzet	434.673	1.230.204
Andere bedrijfsopbrengsten	29.180	28.174
Diensten en diverse goederen	(476.856)	(487.316)
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	(7.217)	(9.774)
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	(187.598)	(263.482)
Andere bedrijfskosten	(1.554)	698
Meerwaarden op de verkoop van schepen/overige materiële vaste activa	19.518	27.128
Netto financieringskosten	(58.187)	(69.747)
Winst (verlies) vóór belastingen	(248.041)	455.885
Winstbelastingen	(2.669)	(3.228)
Winst (verlies) van de periode	(250.710)	452.657

EBITDA reconciliatie (niet-geauditeerde):		
<i>(in duizenden USD)</i>	Full Year 2021	Full Year 2020
Winst (verlies) van de periode	(250.710)	452.657
+ Netto financieringskosten	58.187	69.747
+ Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	187.598	263,482
+ Winstbelastingen	2.669	3.228
EBITDA (unaudited)	(2.256)	789.114

Marktoverzicht

De terugkeer van het olieverbruik op wereldschaal zou altijd een belangrijke factor zijn voor het herstel van de vrachtmarkt in 2021. Toen de COVID-vaccinatiecampagnes overal ter wereld op gang kwamen, gingen we het jaar in hopen dat het herstel ophanden was.

Dit verliep echter niet op het tempo dat wij gehoopt hadden. De eerste helft van 2021 werd nog steeds beïnvloed door een statisch en relatief laag olieverbruik van gemiddeld slechts 96 miljoen vaten per dag. Dit in vergelijking met pre-COVID pieken in de laatste maanden van 2019 van meer dan 105 miljoen vaten per dag. Toen de wereld tegen het midden van het jaar enige controle over het virus begon te krijgen, zagen we dat de beperkingen werden versoepeld. Dit zorgde voor meer verkeer, zowel lokaal als wereldwijd. Aanhoudende lokale uitbraken van COVID-19 bleven echter de economische activiteit afremmen, waardoor

de terugkeer naar het volledige pre-pandemische consumptieniveau werd vertraagd. In de tweede helft van het jaar waren er plotselinge en extreme prijsstijgingen voor brandstoffen als gas en kolen. Dit leidde tot enige vervanging door en een toename van de vraag naar olie. Hoewel de schattingen variëren, heeft deze gebeurtenis geleid tot een extra vraag naar olie van 1 miljoen vaten per dag.

Het jaar werd ook gekenmerkt door een significante daling van de wereldwijde olievoorraden, en in alle belangrijke OESO-hubs daalden de commerciële ruwe olievoorraden tot onder het 5-jaars gemiddelde. Bovendien werd aan het einde van het jaar aangekondigd dat grote vraagcentra hun krachten zouden bundelen en strategische reservevoorraden zouden vrijgeven. Dit zou elke herbevoorrading, en dus alle voordelen voor de tankermarkt van ruwe olie, verder naar de toekomst opschuiven. In een gemeenschappelijke boodschap, verbonden de VS, China, India, Japan, Zuid-Korea en de UK zich ertoe om variërende niveaus van ruwe olie uit hun reserves vrij te geven.

De olievoorraad is een andere belangrijke factor in het herstel van de vrachtmarkt. Eenzijdige beperkingen op de olie-export van de OPEC en haar bondgenoten bleven in de eerste helft van het jaar van kracht. Zelfs toen we verbeteringen aan de vraagzijde zagen, was de OPEC-alliantie terughoudend om in te grijpen en het gat te dichten. Dit beperkte de beschikbare vrachtbasis voor commerciële doorvoer. In mei werden de productiebeperkingen afgebouwd en bracht de OPEC alliantie geleidelijk meer olie op de markt. Dit werd zichtbaar in de tankermarkt vanaf het vierde kwartaal van 2021, wanneer vrachtaantallen het herstel van de oliemarkt begon te weerspiegelen. Vooral in de Arabische Golf zien we het transport van ruwe olie met VLCC's het niveau van voor de pandemie bereiken. De volledige effecten zijn echter nog niet zichtbaar in de bredere markt.

Wat de aanbodzijde van de markt betreft, bleef er een overaanbod van tonnage. Historische precedents suggereren dat in periodes van uitdagende vrachttarieven, reders aangemoedigd worden oudere tonnage te recyclen, waardoor de wereldwijde handelsvloot kleiner wordt. Hoewel er in de loop van het jaar enkele tankers de vloot hebben verlaten, was dit niet in de mate die de geschiedenis wellicht had voorspeld. Sommige analisten suggereren in plaats daarvan dat oudere tonnage werd gebruikt voor "illegale handel" die zich heeft ontwikkeld rond gesanctioneerde vrachten en daarom buiten de grenzen van de reguliere commerciële handel. De vraag blijft of deze schepen ooit zullen terugkeren in de commerciële vloot, hetzij vanwege hun ouderdom, hetzij omdat ze nu als onwettige tonnage zijn gekenmerkt.

Wat het contracteren van nieuwe schepen betreft, is er een ander verhaal voor de eerste en tweede helft van het jaar. In de eerste helft van het jaar werden 26 nieuwe VLCC's besteld, waarvan het grootste deel met dual-fuel mogelijkheden. De Suezmax-sector kende niet hetzelfde contractniveau, met slechts een handvol nieuwe schepen die in de eerste helft werden besteld. Het dual-fuel engagement van rederijen weerspiegelt de groeiende structurele focus op emissiereductie van deelnemers in de hele industrie, van investeerders tot bevrachters en financierders. Dit zal op zijn beurt de druk op oudere tonnages, met hogere emissies, verhogen, wat potentieel op een bepaald punt een sterk uitfaseringsprogramma kan stimuleren. In de tweede helft van het jaar werden in geen van beide segmenten nieuwe orders geplaatst. Alternatieve scheepvaartsectoren, zoals containerlijnvvaart en schepen voor droge bulkgoederen, ervoeren een winststijging in 2021, en veel van dat extra geld is geïnvesteerd in nieuwe tonnage van deze types. Hierdoor konden tankerreders niet concurreren met de stijgende prijzen van nieuwbouwschepen en vele scheepswerven zijn volgeboekt tot eind 2025. Het nieuwe aanbodbeeld tot dan is dus zeer duidelijk en ondersteunt een verbetering van de tonnagebalans op korte tot middellange termijn.

De vrachtmarkten zijn het hele jaar door vlak en laag gebleven. Hoewel de vraag naar olie verbeterd is, bevinden we ons nog steeds niet op het niveau van vóór de pandemie. Toen de OPEC de productiebeperkingen begon af te bouwen, zagen we meer ladingen op de markt komen. Ze stromen echter in een markt die nog steeds een overaanbod heeft aan tonnage, met als gevolg wanneer reders concurreren voor een beperkte handel, blijft de vrachtmarkt ongunstig.

Tankermarkten

In USD per dag	Volledig jaar 2021	Volledig jaar 2020
VLCC		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt (in TI Pool)*	11.300	54.600
Gemiddeld tijdsbevrachtingstarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten*	46.500	42.200
SUEZMAX		
Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven op de spotmarkt***	11.100	39.400
Gemiddeld tijdsbevrachtingstarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	29.800	29.600

De TCE berekeningen zijn herzien met inachtneming van de nieuwe presentatie van winst en verlies

**Schepen in de TI Pool die in eigendom zijn van Euronav (Technische offhire dagen niet inbegrepen)*

***Inclusief winstdeelname indien van toepassing*

****Inclusief winstdeelname indien van toepassing (Technische offhire dagen niet inbegrepen)*

Evolutie van de vloot

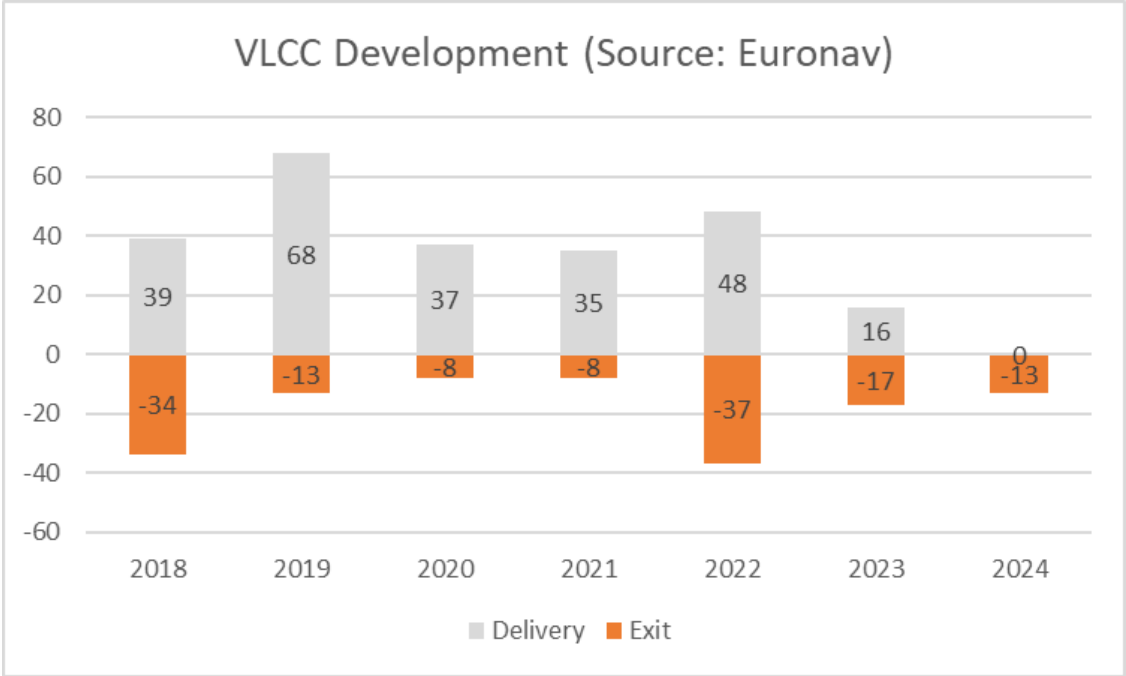
De markten voor ruwe olietankers kenden in 2021 een bescheiden groei van de vloot: de Suezmax-vloot groeide met 2,5% en de VLCC-vloot met 3,4%. Vóór de COVID-pandemie, zouden de groeicijfers van de vloot van deze omvang gemakkelijk kunnen worden geëvenaard door een vergelijkbare toename van de vraag naar schepen.

Op de Suezmax-markt werden 20 nieuwbouwschepen opgeleverd, terwijl 6 actieve schepen de handelsvloot hebben verlaten. Als resultaat waren er aan het eind van het jaar in totaal 577 Suezmax-schepen actief in de handelsvloot. De gemiddelde leeftijd van deze vloot is 11,1 jaar en 30% van dit marktsegment is 15 jaar of ouder. De vloot verouderd, en er werden slechts enkele nieuwe schepen besteld in een jaar waarin rederijen krap bij kas zaten en de financiering voor nieuwe scheepscapaciteit naar alternatieve markten vloeide, zoals containerschepen en bulkschepen. We noteerden slechts 8 nieuwe bestellingen in 2021 op de Suezmax-markt.

In de VLCC-markt werden 35 nieuwbouwschepen opgeleverd, en verlieten 8 schepen de vloot. Doorheen het jaar is in verschillende rapporten melding gemaakt van een hoger aantal schepen die uit de vloot zijn gehaald, maar we hebben vastgesteld dat deze rapporten niet altijd uitkomen en dat de schepen in de vloot blijven. De VLCC-vloot bestaat aan het einde van 2021 uit 831 schepen met een gemiddelde leeftijd van 10,1 jaar. Ook in dit segment is de gemiddelde leeftijd hoger dan we in de afgelopen decennia hebben gezien. Wat het aantal bestellingen betreft, werden in 2021 26 nieuwe VLCC's gecontracteerd. Allemaal in de eerste helft van het jaar en het merendeel door reeds lang gevestigde rederijen. Dit is in tegenstelling tot de sterke speculatieve orders die plaatsvond in de jaren voorafgaand aan de introductie van de IMO 2020-brandstofvoorschriften, toen veel nieuwe en onbekende rederijen hun intrede deden in de scheepsbouw voor VLCC's. De onzekerheid over de regelgeving blijft een beperkende factor voor de heropleving van het aantal tankerbestellingen. De markt is er nog niet uit hoe de toekomst van de voortstuwingssystemen eruit zal zien en veel reders zijn terughoudend om voorlopig grote capaciteit vast te leggen.

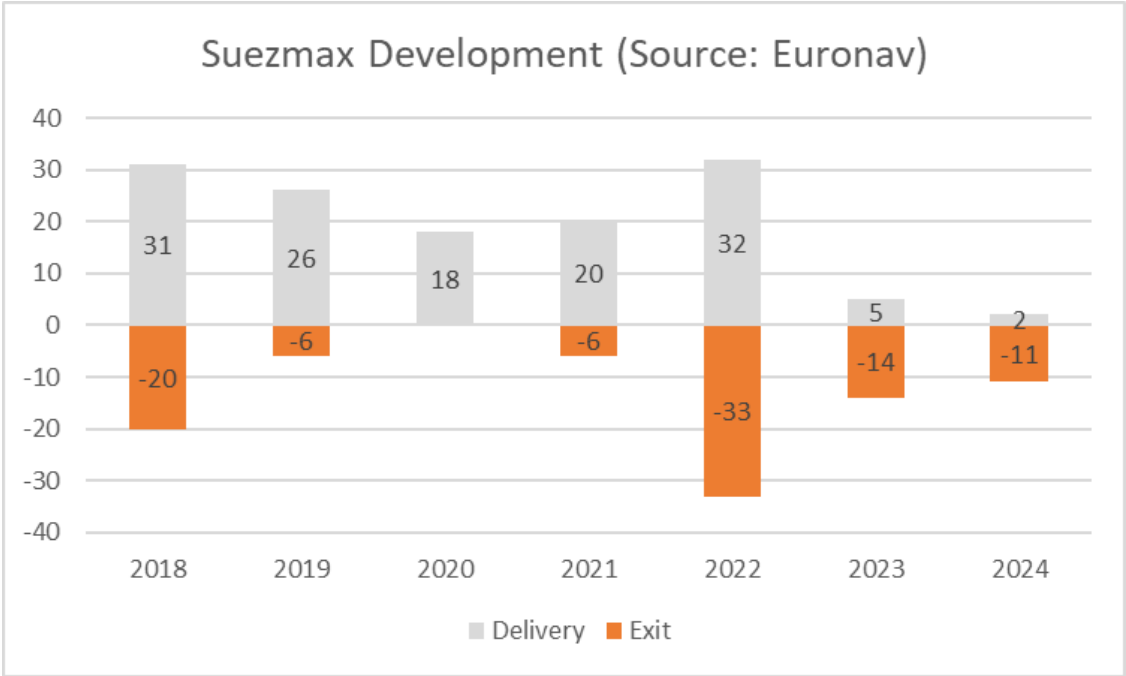
Met een lage orderactiviteit en een verouderend vlootprofiel gaan we de komende jaren een periode in van potentieel zeer beperkte vlootgroei voor beide tankersegmenten.

Figuur 8: VLCC-vlootontwikkeling



Bron: Clarksons

Figuur 9: Suezmax-vlootontwikkeling



Bron: Clarksons

FSO en FPSO markt

Eind 2021 waren er wereldwijd 400 drijvende productiesystemen in gebruik of beschikbaar, waaronder 165 FPSO's*, 100 FSO's* (91 olie en 9 LNG). Dit is exclusief de 26 FPSO's die beschikbaar zijn voor hergebruik. Daarnaast zijn er twee FPSO's buiten dienst door langdurige reparaties.

Momenteel zijn er in totaal 38 drijvende productiesystemen, 9 FSO's en 2 MOPU's in bestelling, wat vier minder is dan begin dit jaar. Nieuwe bestellingen zullen waarschijnlijk gelijke tred houden met de 10 leveringen die gepland staan in 2022. Bijgevolg zal de orderportefeuille naar verwachting in de hoge 30 blijven of licht stijgen naar de lage 40, zoals in 2021 het geval was.

Momenteel zijn er 183 floater-projecten in de beoordelings-, plannings-, biedings- of definitieve ontwerpfase waarvoor mogelijk een drijvend productie- of opslagsysteem nodig is. 63 van deze projecten bevinden zich in de bied- of eindfase, en nog eens 80 bevinden zich in de planningsfase. De belangrijkste hardware contracten voor deze projecten zijn gepland tussen 2023 en 2024. Er lopen nog studies om de economische levensvatbaarheid van de projecten te beoordelen, met name die in diep water en in barre omgevingen. Verder zijn er 40 projecten in de beoordelingsfase.

Afrika blijft de meest actieve regio voor toekomstige projecten, met 39 potentiële floater-projecten in de planningscyclus, gevolgd door Zuidoost-Azië met 33 geplande projecten. Er zijn 30 projecten gepland voor Brazilië, waarvoor mogelijk 44 floaters nodig zijn, aangezien velden als Buzios en Mero meerdere eenheden vereisen. De overige regio's hebben minder potentiële projecten, waaronder Golf van Mexico (20), Noord-Europa (17), Australië (12), Zuid-West Azië/Midden-Oosten (9), Zuid-Amerika en het Middellandse Zeegebied (7 each), China en Canada (4), en West Afrika (1).

Meer dan 70% van de faciliteiten die verantwoordelijk zijn voor de fabricage en conversie van floater-fabrieken zijn gevestigd in Azië. Cosco en Daewoo zijn de drukste werven, met elk minimaal vijf geplande projecten.

**Drijvende opslag en verlading / drijvende productieopslag- en losmarkt.*

De Euronav-vloot

Figuur 10: Euronav's tonnageprofiel, inclusief de schepen onder charter op 31 maart 2022

- 72 schepen 6 in aanbouw 9,64 gemiddelde leeftijd 18.776.610 dwt
- FSO Eigendom: 2 (beiden eigendom van 50%-50% joint venture) dwt: 864.046 | Gemiddelde leeftijd: 19,1 jaar
- V-Plus eigendom: 2 dwt: 883.122 | Gemiddelde leeftijd: 18,5 jaar
- VLCC Volledig eigendom: 41 op te leveren nieuwbouw: 3 dwt: 12.475.783 | Gemiddelde leeftijd: 7,84 jaar
- Suezmax Volledig eigendom: 27 (waarvan één eigendom van 50%-50% joint venture) Op te leveren nieuwbouw: 3 ; dwt: 4.090.609 | Gemiddelde leeftijd: 10,89 jaar

Figuur 11: Euronav-vloot - Jongste VLCC-Kernvloot

EURONAV FLEET – CORE VLCC FLEET YOUNGEST AMONGST LARGE PEERS

VLCC		SUEZMAX	
Core VLCC Fleet	37x Japan/Korean built Average Age 6.7 years (DHT 8.6 yr FRO 6.9 yrs)	Core Suezmax Fleet	18x Japan/Korea built Average Age
Future Growth	3x newbuild 2022/23	Future Growth	5x new build 2022-24
Forward Sold	8x Chinese built 13.7 yrs	Long term TC	4x Valero to 2025
ULCC		FSO (JV)	
Storage Optionality	Built life 40 years Average Age 18.7 yrs	Contracted to 2032	Current contract to Q3 2022 then 10 year extension starts

Euronav baat de overgrote meerderheid van haar schepen zelf uit waardoor haar vloot zich in het topsegment van de markt voor tankerproducten en -diensten bevindt. De voordelen van intern scheepsbeheer situeren zich op het vlak van onderhoud, verbeterde klantenservice en risicobeheer. Meer dan ooit willen bevrachters immers alleen handelen met rederijen die superieure kwaliteit leveren en dat niet alleen voor langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, maar zeker ook voor individuele opdrachten op de spotmarkt.

*Onze resterende drie VLCC- en drie Suezmax-nieuwbouw, momenteel in aanbouw, zijn niet opgenomen in de bovenstaande berekeningen omdat ze in 2023 en 2024 moeten worden geleverd.

Overzicht van het jaar 2021

Het eerste kwartaal

Januari

Euronav

In januari 2021 werden de eerste twee van vier nieuwbouwschepen opgeleverd, Delos (2021 – 300.200 dwt) en Diodorus (2021 – 300.200 dwt), die werden aangekocht in februari 2020.

Op 11 januari 2021, ondertekende Euronav de 'Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change'. De verklaring is een wereldwijde oproep tot actie om de aanhoudende crisis van bemanningswisselingen, als gevolg van de COVID-19-pandemie aan te pakken. Het richt zich op concrete acties die de bemanningswisselingen kunnen vergemakkelijken en kunnen garanderen dat essentiële wereldwijde toeleveringsketens operationeel blijven. Het initiatief, opgezet binnen de maritieme industrie, werd officieel gelanceerd tijdens de Davos Agenda Week van het World Economic Forum, dat plaatsvond in de week van 25 januari 2021.

Op 27 januari 2021, werd Euronav voor het vierde opeenvolgende jaar opgenomen in de Bloomberg Gender-Equality Index (GEI) en slaagde de Venootschap erin haar score te verbeteren. De GEI biedt transparantie in gendergerelateerde praktijken en beleid bij beursgenoteerde bedrijven, waardoor de breedte van ecologische, sociale en governance (ESG) -gegevens die beschikbaar zijn voor beleggers, wordt vergroot. Euronav is een van de 380 bedrijven uit 11 sectoren, met hoofdkantoren in 44 landen, die in de index van 2021 zijn opgenomen.

Op de markt

- DHT Leopard (VLCC, 2016) werd verhuurd aan Occidental voor een periode van 11 maanden voor 29.000 USD per dag;
- Barakah (VLCC, 2021) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 12 maanden voor 34.000 USD per dag;
- Amantea (VLCC, 2021) werd verhuurd aan Unipec voor een periode van 12 maanden voor 30.000 USD per dag;
- Silverway (Suezmax, 2017) werd verhuurd aan Vitol voor een periode van 6 tot 12 maanden aan 16.000 USD per dag;

Februari

Euronav

Op 3 februari 2021, ging Euronav een overeenkomst aan voor de aankoop door wederverkoop van twee eco-Suezmax nieuwbouwschepen voor een en-bloc prijs van 113 miljoen USD. De schepen zijn momenteel in aanbouw op de Daehan scheepswerf in Zuid-Korea. Het zijn de laatste generatie Suezmax eco-tankers. De schepen zullen de zogenaamde 'LNG Ready' notatie dragen, met de mogelijkheid om 'Amminia Ready' te zijn. Beide schepen zijn opgeleverd in januari 2022.

Op 23 februari 2021, ging Euronav een sale & leaseback overeenkomst aan voor de VLCC Newton (2009 – 307,284 dwt) met Taiping & Sinopec Financial Leasing Ltd Co. Het schip werd verkocht voor 36 miljoen USD. Deze verkoop leverde een meerwaarde op van ongeveer 2,4 miljoen USD. De vrij beschikbare cash gegenereerd na terugbetaling van de bestaande lening bedroeg 19 miljoen USD. Het schip werd geleverd aan haar nieuwe eigenaars op 22 februari 2021.

Op de markt

- BD Nissos Koufonissi (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 6 maanden voor 16.300 USD per dag;
- DHT Mustang (VLCC, 2018) werd verhuurd aan Chevron Houston voor een periode van 6 maanden voor 27.500 USD per dag;
- Agios Nikolas (VLCC, 2019) werd verhuurd aan Occidental voor een periode van 11 maanden voor 28.500 USD per dag.
- Gem No.5 (VLCC, 2017) werd verhuurd aan Clearlake Shipping Pte Ltd voor een periode van 12 maanden voor 28.500 USD per dag;
- Kriti King (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Vitol voor een periode van 12 maanden voor 21.250 USD per dag;
- Spyros (Suezmax, 2020) werd verhuurd aan Zodiac Maritime Limited voor 2 jaar aan 24.500 USD per dag;

Maart

Euronav

Op 1 maart 2021, werd Euronav lid van het Maritime Anti-Corruption Network (MACN). Het MACN werd in 2011 opgericht om corrupte handelingen en pogingen tot corruptie in contacten tussen schepen en havenautoriteiten te documenteren, en de sector bij te staan bij het verminderen en voorkomen van corruptie. Tot dusver hebben 169 gelijkgestemde rederijen en andere bedrijven in de maritieme industrie zich bij het MACN aangesloten.

Op 4 maart 2021 nam Euronav Doris (2021 – 300,200 dwt), de derde van vier nieuwbouwschepen die aangekocht werden in februari 2020, in ontvangst.

Op 19 maart 2021, werd Dickens (2021 – 300,200 dwt), het vierde nieuwbouwschip, aangekocht in februari 2020, opgeleverd.

Op de markt

- DHT Peony (VLCC, 2011) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 6 maanden voor 18.000 USD per dag;
- Classic (Suezmax, 2005) werd verhuurd aan BPCL voor een periode van 12 maanden voor 18.000 USD per dag;
- Halcyon (VLCC, 2020) werd verhuurd aan Clearlake Shipping Pte Ltd voor een periode van 12 maanden voor 33.500 USD per dag;
- DHT Bauhinia (VLCC, 2007) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 6 maanden voor 18.000 USD per dag;
- FPMC C Noble (VLCC, 2012) werd verhuurd aan Zhenhua voor een periode van 12 maanden voor 20.500 USD per dag;
- TBD Yuan Rui Yang (VLCC, 2022) werd verhuurd aan Koch voor een periode van 3 jaar aan 39.000 USD (dual fuel geen scrubber)
- Seaduke (VLCC, 2021) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 12 maanden voor 35.000 USD per dag.

Het tweede kwartaal

April

Euronav

Op 12 april 2021, kondigde Euronav aan dat het een niet gewaarborgde, duurzaamheidsverbonden kredietfaciliteit van EUR 80 miljoen heeft ondertekend. Deze nieuwe faciliteit, die significant overtekend was, werd gerealiseerd met een reeks commerciële banken en met de steun van Gigarant. Duurzaamheid en emissiereductie targets hebben een invloed op de aangerekende marge. Met deze financiering maken faciliteiten met een geïntegreerde duurzaamheidscomponent 31,5 % uit van de totale financiering van Euronav.

De faciliteit heeft een looptijd van minimaal 3 jaar met twee verlengingsopties van 1 jaar. Aan de prijszetting werden een reeks meetbare duurzaamheidskenmerken gekoppeld, zoals een jaarlijkse vermindering van de CO₂-uitstoot, in overeenstemming met de doelstellingen zoals vastgelegd binnen de Poseidon Principles.

Op 22 april 2021, kondigde Euronav aan dat het een overeenkomst met Hyundai Samho scheepswerf heeft ondertekend voor de aankoop van twee VLCC-nieuwbouwschepen. De twee schepen zullen 'LNG Ready' zijn, en bieden dus de mogelijkheid om de CO₂-uitstoot te verminderen in vergelijking met de huidige marktnormen. Verder werkt Euronav samen met de werf en de classificatiemaatschappij om een 'Ammonia Ready' notatie op te nemen, met de mogelijkheid om de CO₂-uitstoot tot nul terug te brengen van zodra de technologie, logistiek en het regelgevend kader dit toelaten. De schepen zullen opgeleverd worden in het eerste kwartaal van 2023, en zijn aangekocht voor een bedrag van 186 miljoen en-bloc, inclusief 4,2 miljoen USD aan toevoegingen en upgrades van de standaardspecificaties.

In de markt

- Yakumosan (VLCC, 2008) werd verhuurd aan Koch voor een periode van 12 maanden voor 20.000 USD per dag;
- C. Challenger (VLCC, 2013) werd verhuurd aan Koch voor een periode van 2 jaar voor 29.500 USD per dag (verlenging);

- Energy triumph (Suezmax, 2018) werd verhuurd aan Vitol voor een periode van 14 maanden voor 20.000 USD per dag plus winstdeling

Mei

In de markt

- Crude Zephyrus (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Stena bulk voor een periode van 24 maanden voor 25.000 USD per dag plus winstdeling;
- Crude Lavante (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Stena bulk voor een periode van 24 maanden voor 25.000 USD per dag plus ;
- FPMC C Melody (VLCC, 2011) werd verhuurd aan ZhenHua Oil voor een periode van 12 maanden voor 21.500 USD per dag;
- Landbridge Fortune (VLCC, 2016) werd verhuurd aan Koch voor een periode van 3 jaar voor 36.000 USD per dag;
- Elandra Elbrus (VLCC, 2020) werd verhuurd aan Statoil voor een periode van 12 maanden voor 33.500 USD per dag;

Juni

Euronav

Op 7 juni 2021, verkocht Euronav de Suezmax Filikon (2002 – 149,989 dwt) heeft voor 16,3 miljoen USD. Er werd tijdens het tweede kwartaal een meerwaarde geboekt van ongeveer 9,3 miljoen USD. Het schip werd opgeleverd aan haar nieuwe eigenaars op 4 juni.

Verder, heeft Euronav drie Suezmax-schepen gekocht voor een totale kostprijs van 199,2 miljoen USD (66,4 miljoen USD elk). De schepen zullen opgeleverd worden in het derde kwartaal van 2023 en het vierde kwartaal van 2024. Euronav heeft ook de optie gelift om een derde VLCC nieuwbouwschip te contracteren, die in het tweede kwartaal van 2023 zal opgeleverd worden.

In de markt

- Papalemos (VLCC, 2018) werd verhuurd aan LMCS voor een periode van 3 jaar voor 36.000 USD per dag;
- Navigare Terra Mater (VLCC, 2017) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 3,5 jaar voor 36.000 USD per dag;
- Evagoras (Suezmax, 2003) werd verhuurd aan LMCS voor een periode van 12 maanden voor 15.000 USD per dag;
- Orient M (Suezmax, 2022) werd verhuurd aan Chevron voor een periode van 3 jaar voor 29.000 USD per dag;
- Eagle Vancouver (VLCC, 2013) werd verhuurd aan Petronas voor een periode van 12 maanden voor 30.000 USD per dag;
- Kanaris 21 (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Vitol voor een periode van 6 maanden voor 14.500 USD per dag;
- Captain Lyrstis (Suezmax, 2020) werd verhuurd aan Vitol voor een periode van 6 maanden voor 14.500 USD per dag;

Het derde kwartaal

Juli

Op 6 juli 2021 kondigde Euronav een Joint Development Program (JDP) aan met de grootste scheepsbouwer ter wereld, Hyundai Heavy Industries (HHI) en de classificatiebureaus Lloyd's Register en DNV, om de ontwikkeling van op dual fuel ammoniak (NH₃) uitgeruste VLCC- en Suezmax-schepen te helpen versnellen. De initiële looptijd van het JDP is drie jaar.

Op 6 juli 2021 bevestigde Euronav dat het nieuwe contracten heeft afgesloten voor de bouw van 3 Suezmax-schepen en dat het de optie heeft opgeheven om een derde VLCC te bouwen, zoals aangekondigd door de Vennootschap op 22 april 2021. De nieuwbouwschepen worden opgeleverd in een gespreide timing, waardoor alle betrokken partijen concrete vooruitgang kunnen boeken bij de ontwikkeling van ammoniak-uitgeruste tankers.

In de markt

- Vladimir Tikhonov (Suezmax, 2006) werd verhuurd aan Rosneft voor een periode van 6 maanden voor 21.500 USD per dag;
- Zeus (Suezmax, 2021) werd verhuurd aan Unipet voor een periode van 12 maanden voor 21.000 USD per dag;

- TRF Horten (VLCC, 2018) werd verhuurd aan Unipet voor een periode van 12 maanden voor 24.500 USD per dag;

Augustus

In de markt

- Kasagisan (VLCC, 2006) werd verhuurd aan IOC voor een periode van 12 maanden voor 22.000 USD per dag;
- Sea Emerald (VLCC, 2019) werd verhuurd aan Sinochem International Oil Co voor een periode van 12 maanden voor 28.000 USD per dag;
- Nordic Tellus (Suezmax, 2018) werd verhuurd aan Chevron voor een periode van 12 maanden voor 17.000 USD per dag;

September

Euronav

Op 2 September, 2021 kondigde Euronav Luxembourg S.A., een volledige dochteronderneming van Euronav NV, de succesvolle plaatsing aan van een nieuwe niet-gewaarborgde obligatielening ter waarde van 200 miljoen USD. De obligaties zijn gegarandeerd door Euronav NV, lopen ten einde in september 2026, en hebben een coupon van 6,25%. DNB Markets, Nordea, SEB en Arctic Securities AS traden op als gezamenlijke bookrunners voor de plaatsing van de obligaties.

Op 28 september, 2021, kondigde Euronav aan dat het de oproep tot actie om de scheepvaart koolstofvrij te maken (the Call to Action for Shipping Decarbonisation) ondertekend heeft. Samen met meer dan 230 betrokken partijen uit het maritieme ecosysteem dringt de Vennootschap er bij regeringen en leiders in de wereldwijde scheepvaartindustrie op aan om de internationale scheepvaart tegen 2050 koolstofvrij te maken. De oproep werd ontwikkeld door een multidisciplinaire werkgroep, bijeengeroepen door de Getting to Zero Coalition – een samenwerking tussen het Global Maritime Forum, het World Economic Forum, en Friends of Ocean Action.

In de markt

- Nave Photon (VLCC, 2008) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 6 maanden voor 8.000 USD per dag;
- Kokkari (VLCC, 2008) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 7 maanden voor 10.500 USD per dag;
- Kashimasan (VLCC, 2007) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 6 maanden voor 10.000 USD per dag;
- Serenea (Suezmax, 2009) werd verhuurd aan Trafigura voor een periode van 7 maanden voor 12.500 USD per dag;

Het vierde kwartaal

Oktober

Euronav

Op 7 oktober, 2021, maakte Euronav bekend dat het, als één van de eerste in de olietankerindustrie, met succes een B30-biobrandstof test heeft afgerond op een Suezmax, de Statia (2006 – 150.205 dwt). De test met het biobrandstofmengsel van energieleverancier BP was succesvol. Koolstofarme brandstoffen zullen een belangrijke rol spelen in het koolstofvrij maken van de scheepvaart. Euronav zet zich in om de overgang naar koolstofarme alternatieve brandstoffen te versnellen door de operationele gereedheid en het emissiereductiepotentieel van biobrandstoffen te testen in een context van strategische samenwerkingen.

De Suezmax Statia testte in september gedurende twee weken ongeveer 360 MT van het B30 biobrandstofmengsel tijdens een commerciële reis naar Angola. De brandstof test was succesvol en er werden geen belangrijke operationele verschillen of storingen vastgesteld die tot een defect zouden kunnen leiden. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor nadelige gevolgen voor de hoofdmotor en voor de hulpdieselmotoren. Er was een totale emissiereductie van 25,8% tijdens de reis dat de brandstof werd verbrand.

In de markt

- Mercury Hope (VLCC, 2011) werd verhuurd aan Trafigura for 6 maanden voor 21.000 USD per dag;
- Olympic Luck (VLCC, 2010) werd verhuurd aan Unipet for 6 maanden voor 23.000 USD per dag;
- Olympic Luna (VLCC, 2017) werd verhuurd aan Statoil for 6 maanden voor 27.000 USD per dag;

- Orient M (Suezmax, 2022) werd verhuurd aan Trafigura for 36 maanden voor 27.500 USD per dag.

November

Euronav

Op 18 november, 2021 kondigde Euronav aan dat het met succes een B50-biobrandstoftest op de Suezmax Marlin Sardinia (2019 – 156.607 dwt) van 4 maanden heeft afgerond, na een succesvolle voltooiing van een B30 biobrandstof test op de Suezmax Statia (2006 – 150.205 dwt). De biobrandstof, geleverd door TFG Marine (het bunkerbedrijf van Trafigura), werd gedurende vier maanden getest op zijn levensduur en houdbaarheid. Deze tweede proef bevestigt het potentieel van biobrandstof en de cruciale rol die het speelt bij het koolstofarm maken van de scheepvaart.

In de markt

- Olympic Fighter (Suezmax, 2017) werd verhuurd aan UML for 6 maanden voor 26.000 USD per dag;
- Olympic Friendship (Suezmax, 2017) werd verhuurd aan Chevron for 6 maanden voor 26.000 USD per dag;
- Nordic Cygnus (Suezmax, 2018) werd verhuurd aan Equinor for 12 maanden voor 20.000 USD per dag met een optie voor 12 extra maanden;
- Gem No.1 (VLCC, 2016) werd verhuurd aan Trafigura for 3 jaar voor 34.000 USD per dag;
- Ulysses (VLCC, 2016) werd verhuurd aan Trafigura for 3 jaar voor 29.000 USD per dag;
- DHT Harrier (VLCC, 2016) werd verhuurd aan Trafigura for 36 maanden voor 34.000 USD per dag;
- New Victory (VLCC, 2017) werd verhuurd aan CPC for 6 maanden voor 33.500 USD per dag;

December

Euronav

Op 9 december 2021 werd Euronav door het Carbon Disclosure Project (CDP) beloond met een B score voor het ondernemen van gecoördineerde actie in klimaatkwesties. Euronav heeft haar duurzaamheidsreferenties in 2021 voor de tweede keer ingediend, als onderdeel van de bedrijfsstrategie om transparantie op dit vlak te verhogen. De score van Euronav is hoger dan de gemiddelde C-score van de maritieme sector.

Op 14 december 2021 hield Euronav een virtuele naamgevingsceremonie om de Cedar en Cypress te verwelkomen.

In de markt

- Silverstone (VLCC, 2020) werd verhuurd aan Koch voor 3 jaar voor 35.500 USD per dag;
- Babylon (VLCC, 2020) werd verhuurd aan Koch voor 3 jaar voor 35.500 USD per dag;
- Silverstone (VLCC, 2020) werd verhuurd aan Koch voor 3 jaar voor 35.500 USD per dag;
- Tonegawa (VLCC, 2018) werd verhuurd aan Trafigura voor 3 jaar voor 32.000 USD per dag (verlenging);
- Universal Winner (VLCC, 2018) werd verhuurd aan Trafigura voor 3 jaar voor 34.000 USD per dag;
- Milos (Suezmax, 2016) werd verhuurd aan Vitol voor 6 maanden voor 23.000 USD per dag.

Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2021

In januari 2022 voegden twee Suezmax-nieuwbouwschepen, Cedar en Cypress, zich bij onze vloot. De Cedar werd geleverd op 7 januari en de Cypress op 20 januari. Beiden werden gebouwd op Daehan Shipbuilding (DHSC) in Zuid-Korea.

Op 26 januari 2022, kondigde Euronav aan dat de Vennootschap een meerwaarde van 18 miljoen USD zal boeken op de verkoop van activa bij de herlevering van 4 VLCC's, die plaatsvindt op de vervaldag van een vijfjarige sale & leaseback-overeenkomst. De vier VLCC's zijn: Nautilus (2006; 307.284 dwt), Navarin (2007; 307.284 dwt), Neptun (2007; 307.284 dwt) en Nucleus (2007; 307.284 dwt). Aangezien het eerste schip op 15 december 2021 teruggeleverd werd, werd 4,5 miljoen USD geboekt in het vierde kwartaal van 2021, terwijl de resterende 13,5 miljoen USD in het eerste kwartaal van 2022 zal worden geboekt.

Op 27 januari 2022, werd Euronav opgenomen in de jaarlijkse Bloomberg Gender-Equality Index (GEI), voor het vijfde opeenvolgende jaar. The GEI zorgt voor transparantie in gender-gebaseerde praktijken en beleidslijnen bij beursgenoteerde bedrijven, en vergroot zo de breedte van de beschikbare gegevens over milieu, maatschappij en bestuur (ESG) voor investeerders.

Euronav is een van de 414 ondernemingen, met een gezamenlijke marktkapitalisatie van 1 biljoen USD, met hoofdzetels in 45 landen en regio's, verspreid over 11 sectoren, die dit jaar zijn opgenomen in de index. De score van de Vennootschap bedroeg 62,84%, wat hoger is dan de gemiddelde score van de transport- en logistieke sector van 47,61%.

Op 18 maart 2022 kondigde de Vennootschap aan dat de Financiële Toezichthoudende Autoriteit van Noorwegen de basisprospectus met bijlagen heeft goedgekeurd, opgesteld door Euronav Luxembourg SA ("Euronav Luxembourg") in verband met de notering op de Oslo Stock Exchange van Euronav Luxembourg' 200 miljoen USD senior ongedekte obligaties, met vervaldatum september 2026. De 200 miljoen USD senior ongedekte obligaties, uitgegeven door Euronav Luxembourg en gegarandeerd door de Vennootschap, zijn genoteerd op de beurs van Oslo vanaf 22 maart 2022.

De recente ontwikkelingen in Oekraïne en de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten hebben bijgedragen tot een verdere economische instabiliteit op de wereldwijde financiële markten en internationale handel. Bij het schrijven van dit persbericht was de uitkomst nog niet duidelijk en de Vennootschap erkent dat eventuele escalaties tussen de landen van de Noord-Atlantische Verdragsorganisaties en Rusland kunnen leiden tot vergeldingsmaatregelen van Rusland die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de scheepvaartsector.

In februari 2022 kondigden president Biden en enkele Europese leiders verschillende economische sancties aan tegen Rusland in verband met de voornoemde conflicten in de regio Oekraïne. Deze sancties kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten, gezien de rol van Rusland als een belangrijke wereldwijde exporteur van ruwe olie en aardgas. Onze activiteiten kunnen ook negatief worden beïnvloed door handelstarieven, handelsembargo's of andere economische sancties die handelsactiviteiten door de Verenigde Staten of andere landen tegen landen in het Midden-Oosten, Azië of elders beperken als gevolg van terroristische aanslagen, vijandelijkheden of diplomatieke of politieke druk.

Op 8 maart 2022 vaardigde president Biden een uitvoerend bevel uit dat de invoer van bepaalde Russische energieproducten in de Verenigde Staten verbiedt, waaronder ruwe olie, aardolie, petroleumbrandstoffen, oliën, vloeibaar aardgas en steenkool. Bovendien verbiedt het uitvoerend bevel alle investeringen in de Russische energiesector door onder meer Amerikaanse personen.

De invasie en daaropvolgende oorlog tussen Rusland en Oekraïne zal een invloed hebben op onze activiteiten op de volgende gebieden:

-Vrachttarieven: als gevolg van de zelfregulering door oliehandelaren, raffinaderijen en verscheperen van Russische petroleumproducten, is de markt op korte termijn geëvolueerd naar een groter tonnage en andere vrachtspecificaties. De prognose op langere termijn is dat het aantal tonmijlen kan toenemen door de aanpassing van handelsstromen om de raffinaderijen en de markten te compenseren voor het gebrek aan Russische oliestromen. De Vennootschap heeft haar activiteiten met Russische klanten opgeschort, wat een niet-significant deel van de omzet van de Vennootschap vertegenwoordigt (minder dan 5%).

-Bunkerbrandstofkosten: de prijs van scheepsbrandstoffen is als gevolg van het conflict gestegen en zal naar verwachting hoog blijven in de nabije toekomst. Dit komt doordat Rusland de bunkermarkten voorziet van 20% van de wereldwijde vraag naar brandstof in de HSFO-, VLSFO- en MGO-markten. Deze prijsstijgingen zullen een negatieve invloed hebben op de kostenstructuur van de schepen, waardoor het duurder wordt om vracht te vershippen op langeafstandsreizen. De spreiding tussen HSFO en VLSFO was vóór de invasie op een hoog niveau, maar begint zich te herstellen nu de HSFO van Russische oorsprong van de markt is gehaald en de leveringen in Europa en het Middellandse-Zeegebied worden aangescherpt.

Cyberrisico's zijn toegenomen en de Vennootschap heeft bijkomende maatregelen genomen.

-Bijkomende uitdagingen met betrekking tot de bemanning: het huidige conflict maakt het moeilijk om regelmatige wissels van de bemanning uit te voeren, aangezien reizen misschien niet mogelijk is en een bemanningslid niet naar zijn of haar huis gerepatriëerd kan worden. Dit kan gevolgen hebben op de activiteiten van de schepen, aangezien er nieuwe officieren en

bemanningen bijkomen die misschien niet vertrouwd zijn met het schip. Dit kan leiden tot extra bemanningskosten van maximaal 500.000 USD per jaar.

Naar de toekomst toe blijft het moeilijk om de toekomstige impact van deze oorlogssituatie op economieën waarin wij actief zijn in te schatten, en bijgevolg moeilijk om de impact te kwantificeren die deze factoren kunnen hebben op onze financiële resultaten.

Op 7 april 2022 kondigde de Vennootschap aan dat Euronav en Frontline een term sheet hebben ondertekend die unaniem is goedgekeurd door respectievelijk hun Raad van Toezicht en Raad van Bestuur, over een mogelijke aandeel-voor-aandeel-combinatie tussen de twee bedrijven, gebaseerd op een ruilverhouding van 1,45 FRO-aandelen voor elk EURN-aandeel, waardoor de aandeelhouders van Euronav en Frontline respectievelijk ongeveer 59% en 41% van de gecombineerde groep bezitten.

Een combinatie blijft onderworpen aan een akkoord omtrent de transactiestructuur, een bevestigend zorgvuldigheidsonderzoek, overeenstemming over de voorwaarden van de mogelijke combinatieovereenkomst, de vereiste goedkeuringen van de raden van bestuur, aandeelhouders, klanten, kredietverleners en/of regelgevende instanties, overleg met werknemers en andere gebruikelijke voorwaarden.

Bedrijfscontinuïteit

Euronav blijft gefocust op bedrijfscontinuïteit en bescherming van haar bedrijfsgezondheid. De onderneming stemt haar activiteitsgraad en uitgaven op elkaar af en zal dit blijven doen door haar liquide middelen op een dynamische manier te beheren en zo haar conservatieve balans te vrijwaren. De onderneming leed in 2021 verlies. De scheepvaartmarkt is onderhevig aan een hoge volatiliteit en is cyclisch, vandaar dat het behouden van een liquiditeitsbuffer van 2 jaar in een zwak marktklimaat essentieel blijft.

De onderneming heeft een beleid om jaarlijks een vast dividend van 12 cent uit te keren. Om de onderneming in staat te stellen het vaste dividend te blijven betalen, werd de aandeelhouders gevraagd (in november 2021 goedgekeurd) om de uitgiftepremie beschikbaar te stellen voor uitkering. Een bijkomend voordeel van een dergelijke terugbetaling van de uitgiftepremie is dat er geen of slechts zeer beperkte bronbelastingen verschuldigd zijn.

Voor een dergelijke terugbetaling is echter wel de goedkeuring van de aandeelhouders vereist. Om zo kosteneffectief en efficiënt mogelijk te zijn, zal de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering in mei worden gevraagd in te stemmen met (i) een terugbetaling van USD 6 cent met betrekking tot Q4 2021 en Q1 2022 en (ii) een terugbetaling van twee keer USD 3 cent met betrekking tot Q2 en Q3 2022; beide ten laste van de uitgiftepremie. De betaling van de bedragen voor Q2 en Q3 is afhankelijk van voldoende liquiditeit van de onderneming, rekening houdend met de marktomstandigheden, en laat de Raad van Toezicht als zodanig enige discretionaire bevoegdheid om niet daadwerkelijk tot betaling over te gaan indien een dergelijke betaling nadelig zou zijn voor de financiële positie van de onderneming.

Deugdelijk bestuur

Aanpak

De Raad van Toezicht (de 'Raad') van Euronav NV (samen met zijn dochtervennootschappen de 'Vennootschap' genoemd) heeft een gedrags- en ethische code (de 'Code') aangenomen die geldt voor alle werknemers, bestuurders en functionarissen van de Vennootschap ('Relevante Personen').

Het gedrag van personen zoals aangegeven in deze richtlijnen heeft in dezelfde mate betrekking op de relatie met collega's, klanten, leveranciers en overheidsinstanties. Als uitgangspunt geldt dat Euronav zich moet profileren als een professionele en verantwoordelijke organisatie. Deze Code bevat een reeks basisprincipes die voor de Relevante Personen als richtsnoer moeten dienen met betrekking tot de minimumvereisten die van hen worden verwacht.

Beleid inzake risico's van derden en anti-corruptiebeleid

Euronav verbindt zich ertoe om al haar bedrijfsactiviteiten over de hele wereld op een eerlijke, correcte, transparante en ethische manier uit te voeren. Het anticorruptiebeleid is van toepassing op werknemers en personen die in een langetermijnrelatie namens Euronav handelen. Euronav heeft zich ook aangesloten bij het Maritime Anti-Corruption Network (MACN).

In het algemeen worden alle derden die willen zakendoen met Euronav onderworpen aan een grondig onderzoek door de afdeling Interne Controle.

Hierbij wordt ook nagegaan of een zakenrelatie wel gepast is in het licht van het anticorruptiebeleid van de Vennootschap en van haar beleid inzake risico's met betrekking tot derde partijen. Elke bezorgdheid die verband houdt met het anticorruptiebeleid, kan worden gemeld via het klokkenluidersplatform van de Vennootschap op <https://www.speakupfeedback.eu/web/euronav>.

Transparantie en verantwoording

De kapitaalmarkten beschikken over bestaande structuren en controles. Deze bieden investeerders een robuust en duurzaam kader dat hen het nodige vertrouwen geeft dat de leden van zowel de Directieraad als de Raad van Toezicht zich naar behoren gedragen en de strategie uitvoeren op een correcte en meetbare manier. Verschillende instanties spelen een rol wanneer een onderneming beursgenoteerd is. Effectenbeurzen stellen hoge eisen wat boekhoudkundige discipline en naleving van de regelgeving betreft. Beleggers zullen ook eisen dat de beste praktijken op het gebied van presentatie en detaillering van de financiële prestaties consequent worden toegepast.

Gespecialiseerde externe bureaus die de resultaten op het gebied van bestuur, ethische normen en andere niet-financiële zaken - zoals het Carbon Disclosure Project (CDP) - meten, worden steeds belangrijker. De Poseidon Principles zijn een transparant kader dat deelnemers uit de industrie en praktijkmensen rechtstreeks samenbrengt met de financiers van de scheepvaart bij het ontwikkelen van een kerncode van normen om te voldoen aan de decarbonisatie van de scheepvaart. Het zelfreguleringsmechanisme achter deze collectieve groep biedt alle verschaffers van kapitaal aan de scheepvaartsector volledige transparantie.

Euronav heeft, samen met andere verantwoordelijke tankerredereien, de verplichting en plicht om zijn bedrijfsmodellen en bredere bedrijfsreputatie te verdedigen en te promoten. Euronav is van mening dat het actief en positief bijdraagt tot het verbeteren van de reputatie van de scheepvaart en de ruweolietankvaart door de Poseidon Principles te onderschrijven, zich aan te sluiten bij organisaties zoals het Global Maritime Forum, initiatieven op te zetten zoals 'Getting to Zero' en samen te werken met een diverse groep belanghebbenden.

Het vervullen van een voortrekkersrol en het (vrijwillig) opnemen van zaken zoals het speciale verslag in ons jaarverslag zijn voorbeelden van hoe wij als specifieke sector de transparantie over de organisatie van onze industrie kunnen verbeteren.

Beoordeling van niet-financiële risicofactoren

In het kader van het deugdelijk bestuur maakt risicobeoordeling, specifiek met betrekking tot niet-financiële communicatie, deel uit van ons kader voor risicobeheer. Meer informatie is te vinden in deel 7 'Interne controle- en risicobeheersystemen' van het jaarverslag.

Webber Research-ranglijst

Normen die in andere sectoren op de kapitaalmarkten worden toegepast, worden in de scheepvaart niet altijd nageleefd of toegepast zoals dat zou kunnen, of in sommige gevallen zou moeten. Webber Research houdt sinds 2016 een corporategovernance-scorekaart bij voor beursgenoteerde rederijen. De gedachte achter de aanpak is dat na verloop van tijd betere rendementen worden behaald door de ondernemingen met een beter deugdelijk bestuur en in toenemende mate met hogere ESG-referenties en transparantie.

Euronav staat op de 2de plaats van 52 rederijen uit verschillende sectoren (containers, bulk, tankers) in de Webber Research 2021 ESG scorecard. De onderneming heeft er steeds naar gestreefd om de hoogste normen van deugdelijk bestuuren transparantie te hanteren. Euronav is één van de weinige beursgenoteerde vennootschappen die informatie verschaft over AER, EEOI, Scope 1- en Scope 2-emissies. Het volledige rapport kan u raadplegen via <https://www.euronav.com/nl/duurzaamheid/publicaties/>.

Figure 28: Euronav percentile ranking on Webber ESG scorecard since 2017



Interne controle en risicobeheer

Interne controle kan worden omschreven als een systeem ontwikkeld en geïmplementeerd door het management, dat bijdraagt tot een betere controle op en overzicht van de activiteiten van de Vennootschap, haar efficiënte werking, en het efficiënte gebruik van haar middelen, aangepast aan de doelstellingen, de omvang en de complexiteit van haar activiteiten.

Risicobeheersing kan gedefinieerd worden als een gestructureerd, consistent en voortdurend proces met als doel het identificeren, evalueren, beslissen over, antwoorden op en rapporteren over opportuniteiten en bedreigingen die het bereiken van de doelstellingen van de Vennootschap kunnen beïnvloeden.

Een Risk Management Charter werd opgesteld en goedgekeurd door de Raad van Toezicht ter bevordering van het engagement van de Vennootschap om een sterke risicocultuur op te bouwen. Het Risk Management Charter beschrijft duidelijk de rollen en verantwoordelijkheden, evenals de procedures voor risicobeheer.

Het risicoregister identificeert een individuele eigenaar voor elk risico. Deze eigenaars beoordelen en certificeren hun risico's op kwartaalbasis. De resultaten van deze driemaandelijke certificering worden gerapporteerd aan het Audit- en Risicocomité, door de Chief Risk Officer die verantwoordelijk is voor de effectieve werking van het risicobeheer.

Euronav heeft eveneens een 'Beheersysteem voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu' (GKVM) ontwikkeld dat GKVM-beheer integreert tot een systeem dat volledig in overeenstemming is met de ISM Code voor de 'Veilige exploitatie van schepen en preventie van verontreiniging'.

Om de financiële rapportering te ondersteunen, hanteert Euronav een systeem van interne controle over financiële rapportering, met inbegrip van de beleidslijnen en procedures om de transacties en verkoop van activa van de Vennootschap correct weer te geven, om een redelijke zekerheid te bieden dat transacties geregistreerd worden in overeenstemming met algemeen aanvaarde boekhoudstandaarden, alsook een redelijke zekerheid biedt dat ongeoorloofde verwerving of gebruik of vervreemding van activa tijdig opgemerkt worden. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen uitgevoerd door het Interne auditdepartement. De resultaten ervan worden gerapporteerd aan de corporate financiële afdeling, die 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 zijn te vinden in het hoofdstuk over de bevoegdheden van het Audit- en Risicocomité.

Euronav heeft een Intern Auditdepartement opgericht, om strategische, financiële, operationele en IT-risico's te beoordelen en te analyseren, om specifieke taken uit te voeren in overeenstemming met het jaarlijkse interne auditplan, om onderzoeken uit te voeren indien nodig en om de bevindingen daarvan 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 Intern Auditdepartement beschikt over aangewezen middelen, middelen van andere afdelingen en externe dienstverleners voor competenties die niet beschikbaar zijn binnen het bedrijf. Een deel van het interne auditwerk aangaande interne controle over financiële rapportering wordt uitbesteed aan een gekwalificeerde dienstverlener (EY). Het hoofd van het Intern Auditdepartement rapporteert aan de CEO en aan het Audit- en Risicocomité.

Euronav heeft KPMG aangesteld als externe auditor om de financiële resultaten en de naleving van de Belgische wetgeving te verifiëren. De externe auditor legt minstens tweemaal per jaar een verslag voor aan het Audit- en Risicocomité. Zij worden eveneens uitgenodigd om de jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.

Hedging policy

Euronav kan zich gedeeltelijk indekken tegen de blootstelling aan schommelingen van de interestvoeten op haar leningen. Alle leningen die zijn aangegaan voor de financiering van schepen zijn op basis van een variabele interestvoet, verhoogd met een marge. Euronav houdt geen afgeleide financiële instrumenten aan voor speculatieve doeleinden. Euronav gebruikt afgeleide financiële instrumenten zoals termijntransacties, renteswaps, het kopen van CAP-opties, de verkoop van FLOOR-opties, deviezenswaps en andere afgeleide financiële instrumenten, uitsluitend om haar blootstelling aan interestvoeten en wisselkoersen 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 nota 19 van het Financieel Jaarverslag.

Risicofactoren

Samenvatting

Naast belangrijke factoren en zaken die elders in dit verslag en in de documenten die door verwijzing in dit verslag zijn opgenomen, worden besproken, omvatten belangrijke factoren die er naar onze mening toe kunnen leiden dat onze werkelijke resultaten en ontwikkelingen wezenlijk verschillen van die welke in de toekomstgerichte verklaringen worden besproken:

- De sterkte van wereldeconomieën en valuta's;
- De algemene marktomstandigheden, met inbegrip van de markt voor ruwe olie en voor onze schepen alsook schommelingen in bevrachtingstarieven en scheepswaarden;
- De beschikbaarheid van financiering en herfinanciering, alsook het vermogen van de Vennootschap om dergelijke financiering of herfinanciering in de toekomst tegen aanvaardbare tarieven te verkrijgen en om te voldoen aan de beperkende en andere covenanten in onze financieringsovereenkomsten;
- Ons vermogen om beschikbare en toekomstige subsidies en tegemoetkomingen te verkrijgen;
- Onze bedrijfsstrategie en andere plannen en doelstellingen voor groei en toekomstige activiteiten, met inbegrip van geplande en ongeplande kapitaaluitgaven;
- Mogelijke overnames, bedrijfsstrategieën en verwachte kapitaaluitgaven of operationele kosten, met inbegrip van kosten gerelateerd aan droogdok, onderzoeken, upgrades en verzekeringskosten;
- Ons vermogen om cash te genereren om te voldoen aan onze verplichtingen tot terugbetaling onder onze leningen;
- Onze exploitatie- en onderhoudskosten, met inbegrip van bunkerprijzen, droogdok- en verzekeringskosten;
- Potentiële aansprakelijkheid uit lopende of toekomstige rechtszaken;
- Aanzienlijke daling in spotchartertarieven die onze winstgevendheid zouden kunnen beïnvloeden
- Verwachtingen van beleggers, banken en andere stakeholder's op ecologisch, sociaal en governancegebied (ESG) en de kosten in verband met de naleving van ESG-maatregelen;
- Beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten en de daarmee verband houdende loonkosten;
- Hogere brandstofkosten of bunkerprijzen
- Het falen om onze informatiesystemen te beschermen tegen inbreuken op de beveiliging of falen of de onbeschikbaarheid van deze systemen gedurende een aanzienlijke periode;
- Mogelijke cyberaanvallen die onze bedrijfsactiviteiten kunnen verstoren
- De toestand van de wereldwijde financiële markten kan een nadelige invloed hebben op ons vermogen om bijkomende financiering te verkrijgen;
- De marktwaarde van de schepen is volatiel en kan dalen;
- De duur en ernst van de uitbraak van het coronavirus (COVID-19) en de reactie van de overheid daarop, met inbegrip van de impact daarvan op onze activiteiten op de vraag naar onze schepen, onze wereldwijde activiteiten, het tegenpartijrisico, alsook de verstoring van de wereldeconomie;
- De toenemende dreiging van een Chinese financiële crisis en handelsspanningen tussen China en de Verenigde Staten;
- De verschuiving van olie naar andere energiebronnen, zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas of waterstof;
- Technologierisico verbonden aan de energietransitie en verjonging van de vloot/systemen door over te schakelen op alternatieve aandrijvingen;
- Het opleggen van sancties door de Verenigde Naties, de VS, de EU, het VK en/of andere relevante autoriteiten;
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties, piraterij, terroristische aanslagen en gewapende conflicten, waaronder het recente conflict tussen Rusland en Oekraïne;
- Elke niet-naleving van de Amerikaanse Foreign Corrupt Practices Act van 1977 (FCPA), of andere toepasselijke regelgeving met betrekking tot omkoping;
- Schommelingen in valuta, interestvoeten en wisselkoersen en de impact van het afschaffen van de London Interbank Offered Rate, of LIBOR, na 30 juni 2023 op al onze schulden die verwijzen naar LIBOR
- Algemene nationale en internationale politieke omstandigheden, met inbegrip van handelsoorlogen en meningsverschillen tussen olieproducerende landen, met inbegrip van illegale handel in ruwe olie;
- Potentiële fysieke verstoring van scheepvaartroutes door ongevallen, klimaatgerelateerde gebeurtenissen, politieke gebeurtenissen, bedreigingen voor de publieke gezondheid, internationale vijandigheden, inclusief de voortdurende ontwikkelingen in Oekraïne, daden van terroristen of piraterij op zeeschepen;

- Defecten aan onze schepen en andere gevallen van offhire;
- Het aanbod van en de vraag naar schepen die vergelijkbaar zijn met de onze, mede tegen de achtergrond van een mogelijk versnelde wereldwijde klimaattransitie, wat een versneld negatief effect zou kunnen hebben op de vraag naar olie en dus ook op het transport ervan;
- Reputatierisico's, onder meer in verband met de klimaatverandering;
- Naleving van overheids-, belasting- (inclusief koolstofgerelateerde), milieu- en veiligheidsvoorschriften en daarmee verband houdende kosten;
- Potentiële aansprakelijkheid die voortvloeit uit toekomstige rechtszaken aangespannen door organisaties van openbaar belang of activistische organisaties op basis van de bewering dat de Vennootschap nalaat om klimaatadaptatie- of klimaatmitigatiemaatregelen te nemen;
- Stijging van de kapitaalkosten of beperking van de toegang tot financiering als gevolg van de EU-taxonomie of relevante regionale taxonomieregeling;
- Technologierisico verbonden aan de energietransitie en verjonging van de vloot/systemen door over te schakelen op alternatieve aandrijvingen;
- Niet-naleving van de wijzigingen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO, of het agentschap van de Verenigde Naties voor maritieme veiligheid en ter voorkoming van verontreiniging door schepen) (deze wijzigingen worden hierna 'IMO 2020' genoemd) van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 daarbij, gezamenlijk MARPOL 73/78 en hierna 'MARPOL' genoemd, die de maximale hoeveelheid zwavel die schepen in de lucht mogen uitstoten verlagen en die sinds 1 januari 2020 op ons van toepassing zijn;
- Elke niet-naleving van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, dat sinds september 2019 op ons van toepassing is;
- Elke niet-naleving van de komende EU 'Fit for 55'-verordening en in het bijzonder de EU-regeling voor de handel in emissierechten voor de scheepvaart en brandstof voor de scheepvaart;
- Elke niet-naleving van de Europese verordening inzake scheepsrecyclage voor grote commerciële zeeschepen die onder de vlag van de EU of een EU-lidstaat varen, die reders verplicht hun schepen alleen te recyclen in veilige en deugdelijke werven voor recyclage die zijn opgenomen in de Europese lijst, die sinds 1 januari 2019 van toepassing is;
- Nieuwe milieuvoorschriften en beperkingen, hetzij op wereldwijd vlak, bepaald door de IMO, en/of opgelegd door regionale of nationale autoriteiten zoals de Europese Unie of individuele landen;
- Onze Belgische incorporatie met mogelijks andere rechtsmiddelen ter beschikking in vergelijking met andere landen, waaronder de Verenigde Staten;
- Behandeling van de Vennootschap als een 'passive foreign investment company' door de Amerikaanse belastingautoriteiten;
- Belastingen moeten betalen op inkomsten uit de Verenigde Staten;
- Effecten van nieuwe producten en nieuwe technologie in onze sector;
- Het falen van tegenpartijen om hun contracten met ons volledig uit te voeren;
- Onze afhankelijkheid van sleutelmedewerkers;
- Toereikendheid van de verzekeringsdekking;
- Ons vermogen om schadeloosstellingen van klanten te verkrijgen;
- Wijzigingen in wetgeving, verdragen of regelgeving.
- Het onvermogen van onze dochterondernemingen om dividenden uit te keren of vast te stellen;
- De verliezen uit afgeleide instrumenten; en
- De renterisico's onder onze schuldfaciliteiten.

Risicofactoren

Beleggen in onze aandelen houdt een risico in. We verwachten dat we bij onze toekomstige activiteiten aan sommige of alle van de hieronder beschreven risico's zullen worden blootgesteld. Risico's voor ons omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de hieronder

beschreven risicofactoren. Elk van de hieronder beschreven risicofactoren kan van invloed zijn op onze bedrijfsactiviteiten, kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten en kan de waarde van onze aandelen doen dalen. Indien en voor zover een van de hieronder beschreven risico's zich voordoet, kan dat bovendien gebeuren in combinatie met andere risico's die het nadelige effect van dergelijke risico's op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten nog zouden versterken. Wie in onze aandelen belegt, kan zijn belegging geheel of gedeeltelijk verliezen. Het is aangeraden om de volgende informatie zorgvuldig te overwegen in samenhang met de andere informatie die in dit document is opgenomen of waarnaar wordt verwezen in dit document. De volgorde waarin de risicofactoren hierna worden opgesomd, is geen indicatie voor de waarschijnlijkheid dat ze zich zullen voordoen, of voor de potentiële omvang van de financiële gevolgen ervan.

Risico's met betrekking tot onze activiteiten

De tankersector is cyclisch en volatiel, wat kan leiden tot dalingen en schommelingen van de bevrachtingstarieven, scheepswaarden, inkomsten en beschikbare cashflow.

De tankersector is zowel cyclisch als volatiel in termen van bevrachtingstarieven en rentabiliteit. We verwachten dat de volatiliteit van de markttarieven voor onze schepen in de nabije toekomst zal aanhouden, wat een effect zal hebben op onze liquiditeit op korte en middellange termijn.

Schommelingen in bevrachtingstarieven en scheepswaarden vloeien voort uit veranderingen in de vraag naar en het aanbod van tankercapaciteit, veroorzaakt door veranderingen in de vraag naar en het aanbod van olie en olieproducten. De boekwaarde van onze schepen of van onze FSO-schepen (floating, storage and offloading) weerspiegelt mogelijk niet hun reële marktwaarde of het bedrag dat zou kunnen worden verkregen door de schepen op een bepaald moment te verkopen, aangezien de marktprijzen van tweedehandsschepen de neiging hebben te schommelen naarmate de evolutie van de bevrachtingstarieven en de kostprijs van nieuwbouwschepen.

We evalueren de boekwaarde van onze schepen om te bepalen of zich gebeurtenissen hebben voorgedaan die een bijzondere waardevermindering van hun boekwaarde noodzakelijk maken. De realiseerbare waarde van schepen wordt herzien op basis van gebeurtenissen en veranderingen in omstandigheden die erop zouden wijzen dat de boekwaarde van de activa mogelijk niet kan worden gerealiseerd. De beoordeling van mogelijke indicaties voor bijzondere waardevermindering en de projectie van toekomstige kasstromen met betrekking tot de schepen is complex en vereist diverse schattingen met betrekking tot onder meer de waarde van schepen, toekomstige vrachttarieven, inkomsten uit de schepen, disconteringsvoeten, restwaarden en de economische levensduur van schepen. Veel van deze posten waren in het verleden onderhevig aan volatiliteit en zowel bevrachtingstarieven als scheepswaarden hebben de neiging cyclisch te zijn. Dalingen van de bevrachtingstarieven en scheepswaarden alsook andere verslechtingen in onze sector kunnen leiden tot bijzondere waardeverminderingen.

Over het algemeen hebben we geen controle over de factoren die de vraag naar en het aanbod van tankers beïnvloeden en de aard, het tijdstip en de mate van veranderingen in de omstandigheden in de sector zijn onvoorspelbaar.

De belangrijkste factoren die de vraag naar tankercapaciteit beïnvloeden, zijn onder meer:

- De vraag naar en het aanbod van olie en aardolieproducten;
- Veranderingen in het verbruik van olie en aardolieproducten als gevolg van de beschikbaarheid van nieuwe, alternatieve energiebronnen of veranderingen in de prijs van olie en aardolieproducten ten opzichte van andere energiebronnen of andere factoren die het verbruik van olie en aardolieproducten minder aantrekkelijk maken;
- De regionale beschikbaarheid van raffinagecapaciteit en voorraden in vergelijking met de geografische ligging van olieproducerende regio's;
- Nationaal beleid inzake strategische olievoorraden (inclusief indien de strategische reserves in de toekomst op een lager niveau worden vastgesteld naarmate olie een minder belangrijke plaats inneemt in de energiemix);

- Wereldwijde en regionale economische en politieke omstandigheden en ontwikkelingen, gewapende conflicten waaronder het recente conflict tussen Rusland en Oekraïne, terroristische activiteiten, handelsoorlogen, bedreigingen voor de volksgezondheid, tariefembargo's, onwettige vervoer van ruwe olie en stakingen;
- Wisselkoersen, vooral ten opzichte van de Amerikaanse dollar;
- Veranderende handelspatronen en de afstand waarover olie en olieproducten over zee moeten worden vervoerd;
- Veranderingen in zeevervoerspatronen en patronen van andere vervoerswijzen, inclusief verschuivingen in de vraag naar transport tussen ruwe olie en geraffineerde olieproducten en de afstand waarover deze over zee worden vervoerd;
- Wijzigingen in de regels en voorschriften van gouvernementele of maritieme zelfregulerende organisaties of maatregelen van regelgevende instanties;
- Milieu - en andere wettelijke en regelgevende ontwikkelingen;
- Ontwikkelingen in de internationale handel, inclusief die met betrekking tot het opleggen van tarieven; en
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties en oorlogen.

De factoren die van invloed zijn op het aanbod van tankercapaciteit zijn onder meer:

- Het aantal bestellingen van nieuwbouwschepen en het aantal opleveringen daarvan, op zijn beurt beïnvloed door de beschikbaarheid van financiering voor scheepvaartactiviteiten;
- De mate waarin oudere schepen worden gerecycleerd, afhankelijk van onder meer recyclagetarieven en internationale regelgeving inzake recyclage;
- Het aantal conversies van tankers voor andere doeleinden;
- Bedrijfsstoringen, met inbegrip van problemen in de toeleveringsketen, als gevolg van een natuurramp, een andere ramp of een andere oorzaak;
- Het aantal schepen dat buiten dienst is gesteld, uit de vaart is genomen, in droogdok ligt, als opslageenheid wordt gebruikt of geblokkeerd is door opstoppen in havens of kanalen; en
- Bezorgdheid inzake milieu en onzekerheid over nieuwe regelgeving in verband met onder meer nieuwe technologieën, waardoor de bestelling van nieuwe schepen vertraging kan oplopen.

Dalingen van de olie- en aardgasprijzen of dalingen van de vraag naar olie en aardgas gedurende een langere periode of marktverwachtingen over mogelijke dalingen van deze prijzen en de vraag, kunnen een negatieve invloed hebben op onze toekomstige groei in de tanker- en offshoresector. Aanhoudende perioden van lage olie- en aardgasprijzen leiden doorgaans tot verminderde exploratie en winning, omdat de investeringsbudgetten van olie- en aardgasbedrijven afhankelijk zijn van de kasstroom uit dergelijke activiteiten en dus gevoelig zijn voor veranderingen in de energieprijzen. Aanhoudende periodes van hoge olieprijs kunnen daarentegen destructief zijn voor de vraag. Deze veranderingen in grondstofprijzen kunnen een belangrijk effect hebben op de vraag naar onze diensten, en perioden van geringe vraag kunnen een overaanbod aan schepen veroorzaken en de concurrentie in de sector verscherpen, wat er vaak toe leidt dat schepen, vooral oudere en minder technologisch geavanceerde schepen, gedurende lange perioden niet worden gebruikt. We kunnen het toekomstige niveau van de vraag naar onze diensten of de toekomstige omstandigheden in de olie- en aardgasindustrie niet voorspellen. Een daling van de uitgaven voor exploratie, ontwikkeling of productie door olie- en aardgasbedrijven of een daling van de vraag naar olie en aardgas kan onze inkomsten doen dalen en onze activiteiten, bedrijfsresultaten en voor uitkering beschikbare liquide middelen wezenlijk nadelig beïnvloeden (zie ook 'Piekolie' hieronder).

Een aanzienlijk deel van onze inkomsten is afkomstig van een beperkt aantal klanten en het verlies van een van die klanten zou kunnen leiden tot een aanzienlijk verlies van inkomsten en kasstroom.

We halen momenteel een aanzienlijk deel van onze omzet uit een beperkt aantal klanten. Voor het jaar eindigend op 31 december 2021 was Valero Energy Corporation, of Valero, goed voor 11 % van onze totale inkomsten in het tankersegment. Daarnaast was North Oil Company onze enige FSO-klant per 31 december 2021. Al onze bevrachtingsovereenkomsten hebben vaste looptijden, maar kunnen vervroegd worden beëindigd als gevolg van bepaalde gebeurtenissen, zoals het feit dat een

bevrachter geen bevrachtingsbetalingen aan ons verricht wegens financieel onvermogen, onenigheid met ons of een andere reden.

Daarnaast kan een bevrachter onder meer in de volgende gevallen zijn recht uitoefenen om de bevrachtingsovereenkomst te beëindigen:

- Het schip raakt total loss of loopt onherstelbare schade op;
- We komen onze verplichtingen uit hoofde van de bevrachtingsovereenkomst niet na, inclusief langere perioden van off-hire;
- De vrije handel van het schip wordt aanzienlijk verstoord door een oorlog, sancties of vijandelijkheden;
- Het schip wordt opgevorderd door een overheidsinstantie; of
- Er doet zich een langdurige overmachtsituatie voor, zoals oorlog, piraterij, terrorisme, een wereldwijde pandemie of politieke onrust, die de bevrachting van het schip verhindert, telkens overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de desbetreffende bevrachtingsovereenkomst.

Bovendien kunnen de tarieven die we kunnen aanrekenen, worden verlaagd indien het schip niet presteert volgens bepaalde contractuele specificaties, bijvoorbeeld als de gemiddelde snelheid van het schip lager ligt dan de snelheid die we hebben gegarandeerd of als de hoeveelheid brandstof die het schip verbruikt, de gegarandeerde hoeveelheid overschrijdt. Bovendien is de vergoeding in het kader van onze FSO-servicecontracten gebaseerd op de dagelijkse prestaties en/of beschikbaarheid van elk FSO-schip in overeenstemming met de vereisten die in de desbetreffende FSO-dienstcontracten zijn gespecificeerd. De tarieven die we mogen aanrekenen onder onze FSO-dienstcontracten kunnen worden verminderd of opgeschort (naargelang het geval) indien het schip stilligt, maar beschikbaar is voor gebruik of indien zich een geval van overmacht voordoet, of het is mogelijk dat we geen recht hebben op enige betaling indien het FSO-schip voor een langere periode uit de vaart wordt genomen voor onderhoud en de bevrachtingsovereenkomst kan worden beëindigd indien deze gebeurtenissen gedurende een langere periode aanhouden. Daarnaast hebben onze FSO-dienstcontracten dagtarieven die vastliggen voor de duur van het contract. Om de gevolgen van de inflatie op de inkomsten uit deze termijncontracten te beperken, bevatten onze FSO-dienstcontracten jaarlijkse escalatiebepalingen. Deze clausules zijn bedoeld om ons te compenseren voor bepaalde kostenstijgingen, waaronder lonen, verzekeringskosten en onderhoudskosten. De werkelijke kostenstijgingen kunnen echter het gevolg zijn van gebeurtenissen of omstandigheden die geen aanleiding geven tot overeenkomstige wijzigingen van de toepasselijke escalatiebepalingen.

Indien een van onze bevrachtingsovereenkomsten wordt beëindigd, is het mogelijk dat we niet in staat zijn om het betrokken schip opnieuw in te zetten of om dat te doen tegen voorwaarden die voor ons even gunstig zijn als die van onze huidige bevrachtingsovereenkomsten. We zijn blootgesteld aan veranderingen in spotmarktprijzen die verband houden met de inzet van onze schepen. Indien we niet in staat zijn een schip waarvoor de bevrachtingsovereenkomst is beëindigd opnieuw in te zetten, ontvangen we geen inkomsten uit dat schip en kunnen we ons genooddacht zien lopende uitgaven te doen om het schip in goede operationele staat te houden. Elk van deze factoren kan onze inkomsten en kasstromen doen dalen. Bovendien kan het verlies van een van onze bevrachters, bevrachtingsovereenkomsten of schepen, of een daling van de tarieven in het kader van een van onze bevrachtingsovereenkomsten, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële toestand en ons vermogen om dividenden, indien die er zijn, uit te keren aan onze aandeelhouders.

Afhankelijkheid van bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt.

Per 31 maart 2022 waren 54 van onze schepen ingezet op de spotmarkt of in een op de spotmarkt of in een spotmarktgeoriënteerde tankerpool, waaronder 40 schepen in de Tankers International Pool, of de TI Pool (zie Euronav Fleet pagina 40), een op de spotmarkt gerichte pool waarvan we in 2000 stichtend lid waren, waardoor wij worden blootgesteld aan schommelingen in de bevrachtingstarieven op de spotmarkt. We zullen in de toekomst ook bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt aangaan. De spotmarkt voor bevrachtingsovereenkomsten kan aanzienlijk fluctueren op basis van de vraag naar en het aanbod van tankers en olie. De succesvolle exploitatie van onze schepen in de competitieve spotmarkt voor bevrachtingsovereenkomsten hangt onder meer af van het binnenhalen van winstgevendende bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt en het zoveel mogelijk beperken van de tijd die wordt besteed aan het wachten op bevrachtingsovereenkomsten en

aan het reizen in ballast om vracht op te halen. De spotmarkt is zeer volatiel en er zijn perioden geweest, en er zullen nog perioden komen, waarin de bevrachtingstarieven op de spotmarkt dalen tot onder de operationele kosten van schepen. Als de toekomstige bevrachtingstarieven op de spotmarkt dalen, zijn we mogelijk niet in staat onze op de spotmarkt ingezette schepen winstgevend te exploiteren, onze verplichtingen na te komen, met inbegrip van aflossingen op schulden, of dividenden uit te keren in de toekomst. Aangezien de bevrachtingstarieven voor bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt vastliggen voor een enkele reis die tot enkele weken kan duren, zullen we tijdens periodes waarin de bevrachtingstarieven op de spotmarkt stijgen over het algemeen vertraging oplopen bij het realiseren van de voordelen van dergelijke stijgingen.

De toenemende controle en veranderende verwachtingen van beleggers, kredietverstrekkers en andere marktdeelnemers met betrekking tot ons ecologisch, sociaal en governancebeleid (ESG-beleid) kunnen voor ons extra kosten met zich meebrengen of ons blootstellen aan bijkomende risico's.

Bedrijven in alle sectoren worden steeds kritischer gevolgd in verband met hun ESG-beleid. Belangengroepen van beleggers, bepaalde institutionele beleggers, beleggingsfondsen, kredietverstrekkers en andere marktdeelnemers hebben de laatste jaren steeds meer aandacht voor ESG-praktijken, vooral als die betrekking hebben op milieu, gezondheid en veiligheid, diversiteit, arbeidsomstandigheden en mensenrechten, en hechten steeds meer belang aan de implicaties en maatschappelijke kosten van hun beleggingen. De toegenomen aandacht en het toegenomen activisme met betrekking tot ESG-kwesties en soortgelijke kwesties kunnen de toegang tot kapitaal belemmeren, aangezien beleggers en kredietverstrekkers op basis van hun beoordeling van de ESG-praktijken van een bedrijf kunnen beslissen om kapitaal te herverdelen of om geen kapitaal toe te zeggen. Als een bedrijf er niet in slaagt om zich aan te passen aan of niet te voldoen aan veranderende verwachtingen en normen van beleggers, kredietverstrekkers of andere aandeelhouders in de sector of als de perceptie bestaat dat een bedrijf niet adequaat reageert op de groeiende aandacht voor ESG-kwesties, ongeacht of dat wettelijk verplicht is, kan dat de reputatie of aandelenkoers van dat bedrijf schaden, resulterend in directe of indirecte materiële en nadelige gevolgen voor de activiteiten en de financiële toestand van dat bedrijf.

De toename van het aantal aandeelhoudersvoorstellen over milieukwesties en met name klimaatgerelateerde voorstellen in de afgelopen jaren wijst erop dat we te maken kunnen krijgen met toenemende druk van beleggers, kredietverstrekkers en andere marktdeelnemers, die zich steeds meer richten op klimaatverandering, om prioriteit te geven aan duurzame energiepraktijken, onze koolstofvoetafdruk te verkleinen en duurzaamheid te bevorderen. Als gevolg daarvan kunnen we genooddakt zijn strengere ESG-procedures of -normen toe te passen opdat onze bestaande en toekomstige beleggers en kredietverstrekkers in ons geïnvesteerd blijven en nog meer in ons investeren, vooral gezien de zeer gerichte en specifieke handel in het transport van ruwe olie waarin we actief zijn. Indien we niet aan deze normen voldoen, kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze activiteiten en/of ons vermogen om toegang te krijgen tot kapitaal.

Bovendien kunnen bepaalde beleggers en kredietverstrekkers olietransportbedrijven, zoals wij, volledig uitsluiten van hun beleggingsportefeuilles op basis van ESG-criteria. Deze beperkingen op zowel de schuld- als aandeelkapitaalmarkten kunnen ons vermogen om te groeien aantasten, aangezien onze groeiplannen toegang tot de aandelen- en schuldkapitaalmarkten kunnen vereisen. Als die markten niet beschikbaar zijn of als we geen toegang hebben tot alternatieve financieringsmiddelen tegen aanvaardbare voorwaarden of helemaal niet, is het mogelijk dat we onze bedrijfsstrategie niet kunnen uitvoeren. Dit zou een wezenlijk nadelig effect hebben op onze financiële toestand en bedrijfsresultaten en zou ons vermogen om onze schulden af te lossen kunnen aantasten. Verder is het waarschijnlijk dat we extra kosten zullen moeten maken en extra middelen nodig zullen hebben om de uiteenlopende ESG-vereisten in te voeren, op te volgen, te rapporteren en na te leven. Leden van de beleggingsgemeenschap besteden ook steeds meer aandacht aan verstrekte ESG-informatie, waaronder informatie met betrekking tot broeikasgassen en klimaatverandering in de energiesector in het bijzonder, en initiatieven op het gebied van diversiteit, inclusie en bestuursnormen bij ondernemingen meer in het algemeen. Als gevolg daarvan kunnen we te maken krijgen met toenemende druk met betrekking tot de ESG-informatie die we verstrekken. Als een van de voorgaande situaties zich voordoet, kan dat een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten en financiële toestand.

Verder streven wij ernaar om van tijd tot tijd, in overeenstemming met onze duurzaamheidsprioriteiten, doelstellingen en verbintenissen met betrekking tot bepaalde ESG-thema's vast te stellen en publiekelijk bekend te maken, zoals het koolstofvrij

maken van de scheepvaart. Hoewel we van tijd tot tijd vrijwillig informatie over ESG-kwesties kunnen opstellen en publiceren, zijn veel van de verklaringen in die vrijwillige bekendmakingen gebaseerd op hypothetische verwachtingen en veronderstellingen die al dan niet representatief kunnen zijn voor huidige of feitelijke risico's of gebeurtenissen of voorspellingen van verwachte risico's of gebeurtenissen, met inbegrip van de daaraan verbonden kosten. Dergelijke verwachtingen en veronderstellingen zijn noodzakelijkerwijs onzeker en kunnen foutgevoelig zijn of verkeerd worden geïnterpreteerd, gezien de lange tijdsperioden die ermee gemoeid zijn en het ontbreken van een gevestigde, eenduidige aanpak voor het identificeren en meten van, alsook het rapporteren over, vele ESG-kwesties. Als we er niet in slagen onze milieudoelstellingen en -verbintenissen te verwezenlijken of indien wij hierover niet correct rapporteren, kan de negatieve publiciteit die daaruit voortvloeit nadelige gevolgen hebben voor onze reputatie en/of onze toegang tot kapitaal.

Ten slotte hebben organisaties die beleggers informatie verstrekken over deugdelijk bestuur en aanverwante zaken processen ontwikkeld om bedrijven te beoordelen op hun aanpak van ESG-kwesties. Dergelijke ratings worden door sommige beleggers gebruikt om hun beleggings- en stembeslissingen te onderbouwen. Ongunstige ESG-ratings en recent activisme dat erop gericht is fondsen weg te halen van bedrijven met activa die gerelateerd zijn aan fossiele brandstoffen, kunnen leiden tot een negatiever beleggerssentiment ten opzichte van ons en onze sector en tot een verschuiving van investeringen naar andere, niet-fossiele sectoren, wat een negatief effect kan hebben op onze toegang tot en kosten van kapitaal.

Het aflossen van onze huidige of toekomstige schulden beperkt de middelen die beschikbaar zijn voor andere doeleinden, en als we onze schulden niet kunnen aflossen, kunnen we onze schepen verliezen.

Op 31 december 2021 en 31 december 2020 hadden we respectievelijk 1.807,9 miljoen USD en 1.375,5 miljoen USD aan schulden en we verwachten nog meer schulden aan te gaan naarmate we onze vloot verder uitbreiden. Leningen onder onze kredietfaciliteiten worden gedekt door onze schepen en bepaalde bankrekeningen van ons en van onze dochterondernemingen die schepen bezitten. Als we onze schulden niet kunnen aflossen, kunnen we onze schepen of bepaalde van onze in pand gegeven rekeningen verliezen. Leningen onder onze kredietfaciliteiten en andere schuldovereenkomsten vereisen dat we een deel van onze kasstroom uit operationele activiteiten besteden aan de betaling van rente en hoofdsommen op onze schulden. Deze betalingen beperken de middelen die beschikbaar zijn voor werkkapitaal, kapitaaluitgaven en andere doeleinden, waaronder verdere financiering met eigen of vreemd vermogen in de toekomst. Op de onder onze kredietfaciliteiten geleende bedragen is variabele rente verschuldigd. Stijgingen van de geldende rentetarieven kunnen de bedragen doen stijgen die we aan onze kredietverstrekkers moeten betalen, ook al blijft de uitstaande hoofdsom ongewijzigd, en kunnen onze netto-inkomsten en kasstromen doen dalen. We verwachten dat onze inkomsten en kasstromen van jaar tot jaar zullen variëren wegens de cyclische aard van de tankerindustrie. Als we niet voldoende kasstroom uit operationele activiteiten genereren of reserveren om aan onze liquiditeitsbehoeften op korte of middellange tot lange termijn te kunnen voldoen of om anderszins onze schuldverplichtingen na te komen, zullen we mogelijk alternatieve financieringsplannen moeten ondernemen. Dit zou kunnen leiden tot verwatering van aandelen of een negatieve invloed kunnen hebben op onze financiële resultaten.

Het is echter mogelijk dat deze alternatieve financieringsplannen, indien nodig, niet toereikend zijn om ons in staat te stellen onze schuldverplichtingen na te komen. Als we onze schuldverplichtingen niet kunnen nakomen of als we op een andere manier in gebreke blijven onder onze kredietfaciliteiten, zouden onze kredietverstrekkers ervoor kunnen kiezen om onze schuld geheel of gedeeltelijk, samen met de opgelopen rente en kosten, onmiddellijk opeisbaar te verklaren en een vordering in te stellen tegen de schepen in onderpand die deze schuld dekken, ook al is het grootste deel van de inkomsten die zijn gebruikt voor de aankoop van de in onderpand gegeven schepen niet afkomstig van onze kredietfaciliteiten.

Onze leningsovereenkomsten leggen ons ook bepaalde operationele en financiële beperkingen op. Deze zijn voornamelijk bedoeld om ervoor te zorgen dat de marktwaarde van het verhypothekerde schip onder de betrokken kredietfaciliteit niet daalt tot onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag van de lening, we noemen dat de 'activadekkingsratio'. Dit betekent dat het bedrag van de lening kan worden verlaagd indien de waarde van de in onderpand gegeven schepen daalt onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag onder die lening, als gevolg waarvan een aflossing van hetzelfde bedrag kan

worden geëist. Bovendien zullen we voor bepaalde van onze kredietfaciliteiten moeten voldoen aan bepaalde financiële convenanten, die ons onder meer verplichten tot het aanhouden van:

- Een bedrag aan vlottende activa, dat het niet-opgenomen bedrag van gecommiteerde doorlopende kredietfaciliteiten en kredietlijnen met een looptijd van meer dan één jaar kan omvatten, dat op geconsolideerde basis groter is dan onze kortlopende verplichtingen;
- Een totaalbedrag aan geldmiddelen, kasequivalenten en beschikbare totale niet-opgenomen bedragen van elke toegezegde lening van ten minste \$ 50,0 miljoen of 5 % van onze totale schuldenlast (exclusief garanties), afhankelijk van de toepasselijke leningfaciliteit, waarbij het hoogste van beide bedragen van toepassing is;
- Een totaal kassaldo van ten minste 30,0 miljoen USD; en
- Een verhouding tussen eigen vermogen en totale activa van ten minste 30 %.

In het algemeen kunnen de operationele beperkingen die zijn opgenomen in onze kredietfaciliteiten ons verbieden of anderszins beperken in onze mogelijkheden om, onder andere:

- Het beheer van onze schepen te wijzigen;
- Alle of een aanzienlijk deel van onze activa over te dragen, te verkopen of anderszins te vervreemden;
- Dividenden vast te stellen en uit te keren indien zich als gevolg van het dividend een geval van verzuim of schending van een leningsconvenant voordoet of zal voordoen; en
- Aanvullende schulden aan te gaan.

Een schending van een van onze financiële convenanten of operationele beperkingen in onze kredietfaciliteiten kan een geval van verzuim onder onze kredietfaciliteiten vormen dat – tenzij die schending ongedaan wordt gemaakt binnen de in de voorwaarden van de betrokken kredietfaciliteit gespecificeerde respijtperiode, indien van toepassing, of tenzij onze kredietverstrekkers afzien van het betrokken convenant of het wijzigen – onze kredietverstrekkers het recht geeft om onder meer van ons te eisen dat we bijkomende zekerheden stellen, ons eigen vermogen en onze liquiditeit verhogen, onze rentebetalingen verhogen, onze schulden afbetalen tot een niveau waarop we aan onze convenanten voldoen, schepen uit onze vloot verkopen, onze schulden herclassificeren als kortlopende schulden en versneld aflossen of hun zekerheden op onze schepen en andere activa die dienen als onderpand voor de kredietfaciliteiten uitoefenen, wat ons vermogen om onze activiteiten voort te zetten zou aantasten. Bovendien bevatten sommige van onze kredietfaciliteiten een clause inzake kruislings verzuim die in werking kan treden indien we in gebreke blijven onder een van onze andere kredietfaciliteiten of onder een van de kredietfaciliteiten van onze joint ventures waarin we een participatie van 50 % hebben.

Per 31 december 2021 en per de datum van dit jaarverslag voldeden we aan de financiële convenanten en andere beperkingen in onze schuldovereenkomsten.

We zijn afhankelijk van onze directieleden en andere werknemers op sleutelposities en het verlies van hun diensten kan op korte termijn een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, resultaten en financiële toestand.

We zijn afhankelijk van de inspanningen, kennis, kunde, reputaties en zakelijke contacten van onze directieleden en andere werknemers op sleutelposities. Bijgevolg zal ons succes afhangen van de voortzetting van het dienstverband van deze personen. We kunnen te maken krijgen met het vertrek van senior directieleden en andere werknemers op sleutelposities, en we kunnen niet voorspellen welke invloed hun vertrek zou hebben op ons vermogen om onze financiële doelstellingen te realiseren. Het verlies van de diensten van een van hen kan op korte termijn een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Stijgende brandstofprijzen kunnen onze winst aantasten.

Op de spotmarkt is brandstof een significante factor in het onderhandelen van de tijdbevrachtigingsovereenkomsten. De prijs en het aanbod van brandstof is onvoorspelbaar en schommelen onder invloed van gebeurtenissen die buiten onze macht liggen,

inclusief geopolitieke ontwikkelingen (zoals de recente conflicten tussen Rusland en Oekraïne, die op de datum van dit jaarverslag nog steeds voortduren), de vraag naar en het aanbod van olie en gas, maatregelen van de Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), en andere olie- en gasproducenten, oorlog en onrust in olieproducerende landen en regio's, regionale productiepatronen en milieuoverwegingen. Brandstof kan daarom in de toekomst veel duurder worden en het is mogelijk dat wij deze hogere kosten niet volledig kunnen terugverdienen via onze bevrachtingstarieven.

Brandstof is ook een aanzienlijke, zo niet de grootste, kostenpost in onze scheepvaartactiviteiten wanneer schepen op de spotmarkt worden geëxploiteerd in het kader van een reisbevrachtingsovereenkomst. Bijgevolg kan een stijging van de brandstofprijs die onze verwachtingen overstijgt, een negatieve invloed hebben op onze rentabiliteit op het moment dat we onderhandelen over een bevrachtingsovereenkomst. Verder is brandstof veel duurder geworden als gevolg van regelgeving die sinds januari 2020 van kracht is en die een verlaging van de zwaveluitstoot tot 0,5 % voorschrijft, waardoor de winstgevendheid en het concurrentievermogen van onze activiteiten ten opzichte van andere vormen van transport (bijv. over de weg of per spoor) kunnen afnemen. Andere toekomstige regelgeving kan een soortgelijke impact hebben.

Met uitzondering van vier VLCC-schepen en vier Suezmax-schepen zijn geen van onze schepen uitgerust met scrubbers en sinds 1 januari 2020 zijn we overgeschakeld op het verbranden van brandstoffen die voldoen aan de normen van de IMO. Wij blijven verschillende opties evalueren om te voldoen aan de regels en voorschriften van de IMO en andere regels en voorschriften en blijven nauw samenwerken met leveranciers en producenten van zowel scrubbers als alternatieve mechanismen.

Momenteel kopen we laagzwavelige stookolie rechtstreeks op de groothandelsmarkt om de beschikbaarheid van kwalitatief geschikte brandstof veilig te stellen en de volatiliteit van de prijzen tussen hoog- en laagzwavelige stookolie op te vangen. De aankoop van grote hoeveelheden laagzwavelige stookolie houdt een grondstofprijrisico in wegens prijsschommelingen tussen het moment van aankoop en verbruik. Hoewel we financiële strategieën kunnen toepassen om dit risico te beperken, kunnen we niet garanderen dat die strategieën succesvol zullen zijn. Indien ze niet succesvol zijn, zouden we aanzienlijke verliezen kunnen lijden die een wezenlijke impact kunnen hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en kasstroom. De opslag van de aangekochte grondstoffen en het verdere verbruik ervan op onze schepen kan vereisen dat we deze grondstoffen mengen, samenvoegen of op een andere manier combineren, behandelen of manipuleren. Dit houdt bepaalde operationele risico's in die kunnen leiden tot verlies van of schade aan de aangekochte grondstoffen of de schepen en hun machines.

We zijn afhankelijk van onze informatiesystemen om onze activiteiten uit te voeren, en als we er niet in slagen deze systemen te beschermen tegen inbreuken op de beveiliging, kan dat nadelige gevolgen hebben voor onze activiteiten en bedrijfsresultaten. Indien deze systemen uitvallen of onbeschikbaar worden gedurende een langere periode, kan dit negatieve gevolgen hebben voor onze activiteiten.

De efficiënte werking van ons bedrijf is afhankelijk van computerhardware en -softwaresystemen. Informatiesystemen zijn kwetsbaar voor inbreuken op de beveiliging door computerhackers en cyberterroristen. Net als andere wereldwijde ondernemingen, krijgen wij te maken met bedreigingen voor onze gegevens en systemen, waaronder aanvallen met malware en computervirussen, scans van internetnetwerken, systeemstoringen en verstoringen. Een cyberaanval die onze IT-beveiligingssysteem omzeilt en een inbreuk op de IT-beveiliging veroorzaakt, kan leiden tot een materiële verstoring van onze IT-systemen en nadelige gevolgen hebben voor onze dagelijkse activiteiten en leiden tot het verlies van gevoelige informatie, waaronder onze bedrijfseigen informatie en die van onze klanten, leveranciers en werknemers. Dergelijke verliezen kunnen onze reputatie schaden en resulteren in concurrentienadelen, rechtszaken, handhavingsacties van regelgevende instanties, gederfde inkomsten, extra kosten en aansprakelijkheid. Hoewel we aanzienlijke middelen inzetten om een adequaat niveau van cyberbeveiliging te handhaven, is het mogelijk dat onze middelen en technische verfijning niet volstaan om alle soorten cyberaanvallen te voorkomen.

We vertrouwen op door de industrie aanvaarde beveiligings- en controlekaders en technologie om vertrouwelijke en bedrijfseigen informatie en persoonsgegevens die op onze informatiesystemen worden bewaard, veilig te bewaren. Het is echter mogelijk dat deze maatregelen en technologie inbreuken op de beveiliging niet afdoende voorkomen. Bovendien, kan de onbeschikbaarheid van de informatiesystemen of het onvermogen van deze systemen om te presteren zoals verwacht, om welke reden dan ook, onze activiteiten verstoren en resulteren in verminderde prestaties en hogere operationele kosten, wat negatieve gevolgen kan hebben

voor onze activiteiten en bedrijfsresultaten. Elke belangrijke onderbreking of storing van onze informatiesystemen of elke belangrijke inbreuk op de beveiliging kan een ongunstig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand, alsook op onze kasstromen. Bovendien kunnen sinds 25 mei 2018 inbreuken in verband met persoonsgegevens, zoals gedefinieerd in de algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679), resulteren in administratieve boetes die kunnen oplopen tot 20 miljoen euro of tot 4 % van de totale wereldwijde jaaromzet van het bedrijf, afhankelijk van welk bedrag hoger is.

Daarnaast zijn er cyberaanvallen tegen de Oekraïense regering en andere landen in de regio gemeld in verband met de recents conflicten tussen Rusland en Oekraïne. Voor zover zulke aanvallen neveneffecten hebben op de wereldwijde kritieke infrastructuur of financiële instanties, kunnen dergelijke ontwikkelingen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand. Het is moeilijk om op dit moment de waarschijnlijkheid van een dergelijke dreiging en de mogelijke impact ervan in te schatten.

Het is mogelijk dat de Vennootschap niet in staat is om op de zeer competitieve internationale markt doeltreffend te concurreren voor bevrachtingsovereenkomsten.

De schepen van de Vennootschap worden ingezet op een zeer concurrerende markt. De concurrentie komt van andere eigenaars van schepen, waaronder grote oliemaatschappijen, nationale oliemaatschappijen of maatschappijen die verbonden zijn aan de autoriteiten van olieproducerende of olie-importerende landen, alsook onafhankelijke tankermaatschappijen die allen over aanzienlijk meer middelen kunnen beschikken dan wij. De concurrentie voor het vervoer van ruwe olie en andere aardolieproducten hangt af van de prijs, locatie, grootte, leeftijd, staat en aanvaardbaarheid van de scheepsexploitant voor de bevrachter. De Vennootschap is van mening dat, aangezien de eigendom de wereldwijde tankervloot sterk versnipperd is, geen enkele eigenaar van een schip in staat is de bevrachtingstarieven te beïnvloeden.

We zijn onderhevig aan bepaalde risico's met betrekking tot onze tegenpartijen en indien onze tegenpartijen hun verplichtingen niet nakomen, kunnen we verliezen lijden of kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze bedrijfsresultaten en kasstromen.

We zijn diverse contracten aangegaan, en zullen dat mogelijk in de toekomst nog doen, waaronder scheepsbouwcontracten of langetermijncontracten, zoals de FSO-schepen die in Qatarese wateren worden ingezet, kredietfaciliteiten, verzekeringsovereenkomsten, reis- en tijdbevrachtingsovereenkomsten en andere overeenkomsten in verband met de exploitatie van onze schepen. Dergelijke overeenkomsten stellen ons bloot aan tegenpartijrisico's.

Euronav heeft een gedetailleerd beleid opgesteld inzake tegenpartijrisico's om het risico op wanbetaling te vermijden, op te volgen, te beperken en doeltreffend te beheren door middel van een kredietlimietsysteem dat de maximale blootstelling van Euronav aan een enkele tegenpartij beperkt, evenals andere risicobeperkende maatregelen. Deze limieten worden periodiek opgevolgd en worden berekend rekening houdend met een reeks factoren die bepalend zijn voor de goedkeuring van alle tegenpartijen, met inbegrip van een beoordeling van de financiële sterkte en financiële ratings (indien beschikbaar) van de tegenpartij, haar reputatie, het compliance-, regelgevings- en juridisch risico op basis van huidige en toekomstige risico's voor inkomsten of kapitaal voortvloeiend uit schendingen door de tegenpartij van of niet-naleving van internationale sanctielijsten (zoals de Amerikaanse Office of Foreign Assets Control (OFAC), de Britse Bribery Act en de sanctielijst van de EU), wetten, regels, voorschriften, voorgeschreven praktijken, intern beleid, interne procedures of ethische normen.

Niettegenstaande deze maatregelen zal het vermogen van elk van onze tegenpartijen om haar betalings- en andere verplichtingen uit hoofde van een contract met ons na te komen, afhangen van een aantal factoren waarop we geen vat hebben, zoals de algemene economische omstandigheden, de toestand van de maritieme en offshore-industrie, de algemene financiële toestand van de tegenpartij, de voor specifieke soorten schepen ontvangen bevrachtingstarieven, werkonderbrekingen of andere arbeidsongeregeldheden, onder meer als gevolg van de COVID-19-pandemie en diverse uitgaven. Bevrachters zijn gevoelig voor de grondstoffenmarkten en kunnen worden beïnvloed door marktkrachten die van invloed zijn op grondstoffen waaronder olie, zoals, maar niet beperkt tot, de toegang tot financiering voor grote cargos.

Bovendien is het mogelijk dat onze bevrachters en klanten in ongunstige marktomstandigheden niet langer een schip nodig hebben dat momenteel wordt bevracht of onder contract staat, of dat ze een vergelijkbaar schip kunnen krijgen tegen lagere tarieven. Als gevolg daarvan kunnen bevrachters en klanten proberen opnieuw te onderhandelen over de voorwaarden van hun bestaande bevrachtingsovereenkomsten of kunnen ze zich trachten te onttrekken aan hun verplichtingen onder die overeenkomsten.

De huidige toestand op de wereldwijde financiële markten en de huidige economische omstandigheden kunnen een nadelige invloed hebben op onze bedrijfsresultaten, financiële toestand, kasstromen, ons vermogen om financiering te verkrijgen of onze bestaande en toekomstige kredietfaciliteiten tegen aanvaardbare voorwaarden te herfinancieren, wat negatieve gevolgen kan hebben op onze activiteiten.

De wereldwijde financiële markten en economische omstandigheden waren en blijven volatiel. Vanaf februari 2020 kenden de mondiale financiële markten volatiliteit en een steile en abrupte neergang, gedeeltelijk door de vrees voor de verspreiding van het coronavirus (zoals hieronder uitvoeriger beschreven) – gevolgd door een herstel. Deze volatiliteit kan aanhouden naarmate de COVID-19-pandemie voortduurt. De kredietmarkten en de schuld- en aandelenkapitaalmarkten hebben het moeilijk gehad en de onzekerheid over de toekomst van de mondiale kredietmarkten heeft geresulteerd in een verminderde toegang tot krediet wereldwijd, en met name voor de scheepvaartsector. Deze kwesties, samen met de aanzienlijke afschrijvingen in de financiële dienstensector, de herprijzing van kredietrisico en de onzekere economische omstandigheden, hebben het moeilijk gemaakt om bijkomende financiering te verkrijgen, en kunnen dat mogelijk blijven doen. De huidige toestand op de wereldwijde financiële markten en de huidige economische omstandigheden kunnen een nadelige invloed hebben op ons vermogen om bijkomend eigen vermogen uit te geven tegen prijzen die niet verwaterend zijn voor onze bestaande aandeelhouders of kunnen ons beletten om überhaupt eigen vermogen uit te geven. Economische omstandigheden kunnen ook een negatieve invloed hebben op de beurskoers van onze gewone aandelen.

Als gevolg van de bezorgdheid over de stabiliteit van de financiële markten in het algemeen en de solvabiliteit van tegenpartijen in het bijzonder, zijn de beschikbaarheid en de kosten om geld te verkrijgen van publieke en private aandelen- en schuldkapitaalmarkten moeilijker geworden. Veel kredietverstrekkers hebben de rentetarieven verhoogd, strengere kredietvoorwaarden ingevoerd, geweigerd bestaande schuld te herfinancieren of te herfinancieren tegen voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die van de uitstaande schuld, en hebben de financiering van kredietnemers en andere marktdeelnemers, waaronder beleggers in aandelen en schuldpapier, beperkt en in sommige gevallen stopgezet, en sommige zijn niet bereid geweest om te investeren of om dat tegen aantrekkelijke voorwaarden te doen. Als gevolg van deze factoren kunnen we er niet zeker van zijn dat financiering beschikbaar zal zijn indien nodig en in de mate dat dit vereist is, of dat we in staat zullen zijn onze bestaande en toekomstige kredietfaciliteiten te herfinancieren tegen aanvaardbare voorwaarden of zelfs helemaal niet. Als financiering of herfinanciering niet beschikbaar is wanneer nodig, of alleen beschikbaar is tegen ongunstige voorwaarden, zijn wij mogelijk niet in staat om aan onze verplichtingen te voldoen op het moment dat ze verschuldigd zijn of om onze bestaande activiteiten te verbeteren, bijkomende schepen te verwerven of anderszins te profiteren van zakelijke kansen die zich aandienen.

In 2019 hebben een aantal toonaangevende verstrekkers van kredieten aan de scheepvaartindustrie en andere deelnemers uit de sector de Poseidon Principles aangekondigd, een wereldwijd kader aan de hand waarvan financiële instellingen de klimaatstemming van hun scheepsfinancieringsportefeuilles kunnen beoordelen. Vervolgens hebben nog meer kredietverstrekkers aangekondigd zich aan die principes te willen houden. Indien de schepen in onze vloot geacht worden niet te voldoen aan de emissienormen en andere duurzaamheidsnormen die vervat zijn in de Poseidon Principles, kan dat negatieve gevolgen hebben voor de beschikbaarheid en de kosten van bankkredieten voor dergelijke schepen.

Als de economische omstandigheden wereldwijd verslechteren, zal dat een nadelige invloed hebben op onze bedrijfsresultaten, financiële toestand en kasstromen.

Historisch gezien bestaat er een sterk verband tussen de ontwikkeling van de wereldeconomie en de vraag naar energie, met inbegrip van olie en gas. Indien de vooruitzichten voor de wereldeconomie langdurig verslechteren, zou de totale vraag naar olie en gas en naar onze diensten kunnen afnemen. Dergelijke veranderingen kunnen een ongunstig effect hebben op onze bedrijfsresultaten en kasstromen.

De vrachtvolumes bleven gedurende het grootste deel van 2021 onder de niveaus van 2019. Hoewel de volumes in het derde en vierde kalenderkwartaal van 2021 verbeterden, mede dankzij het herstel van de Aziatische vraag naar ruwe olie, zagen we dit herstel tegen het einde van het vierde kalenderkwartaal van het jaar tot stilstand komen als gevolg van beperkingen op de economische activiteit en de daaruit voortvloeiende daling van zowel de vraag naar ruwe olie als het aanbod van exportvrachten, wat te wijten was aan de omikronvariant van het COVID-19-virus. Als gevolg van de zeer onvoorspelbare aard van de COVID-19-pandemie kunnen we niet garanderen dat de vrachttarieven en marktactiviteit zich zullen herstellen. Zie ook 'De aanhoudende gevolgen van de COVID-19-pandemie en andere uitbraken van epidemische en pandemische ziekten en de reacties daarop van de overheid kunnen een wezenlijk en nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten'. We worden geconfronteerd met risico's die samenhangen met veranderingen in de economische omgeving, veranderingen in marges of rentevoeten en instabiliteit op de bancaire en effectenmarkten over de hele wereld. Grote marktverstoringen kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten of kunnen ons vermogen aantasten om bedragen te lenen onder onze kredietfaciliteiten of eventuele toekomstige financiële overeenkomsten. Indien geen financiering beschikbaar is, is het ook mogelijk dat we niet in staat zijn zakelijke kansen te benutten of te reageren op concurrentiedruk.

Een economische vertraging of veranderingen in het economische en politieke klimaat in de regio Azië-Stille Oceaan kunnen een wezenlijk ongunstig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten.

We verwachten dat een aanzienlijk aantal van de havens die door onze schepen worden aangedaan, laad- of losactiviteiten in havens in de regio Azië-Stille Oceaan zullen blijven inhouden. Bijgevolg kunnen negatieve veranderingen in de economische omstandigheden in een land in de regio Azië-Stille Oceaan, met name in China, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten, alsook op onze toekomstperspectieven.

We kunnen niet garanderen dat de Chinese economie in de toekomst niet aanzienlijk zal krimpen. Bovendien is er een toenemende dreiging van een Chinese financiële crisis door de enorme schuldenlast van particulieren en bedrijven en als gevolg van 'handelsoorlogen'. De laatste jaren hebben China en de Verenigde Staten steeds meer protectionistische handelsmaatregelen getroffen, resulterend in aanhoudende handelsspanningen tussen beide landen, met inbegrip van aanzienlijke tariefverhogingen. Hoewel de Verenigde Staten en China in januari 2020 met succes een tussentijds handelsakkoord hebben gesloten dat de handelsspanningen heeft doen afnemen, waarbij beide partijen de tarieven hebben teruggeschoefd, valt niet te voorspellen in hoeverre het handelsakkoord met succes zal worden uitgevoerd. Een daling van de Chinese in- en uitvoer kan een ongunstig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Ook lopen er in China verschillende initiatieven om het land minder afhankelijk te maken van (buitenlandse) olie, zoals het 'Net Zero 2060'-initiatief en de ontwikkeling van schalieolie op hun eigen grondgebied, wat een invloed zou kunnen hebben op de vraag naar het vervoer van olie. De wijze waarop China tegen 2060 koolstofneutraliteit tracht te bereiken, en een daarmee gepaard gaande vermindering van de vraag naar olie, petroleum en aanverwante producten, zou een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten, kasstromen en bedrijfsresultaten.

De Chinese overheid kan een beleid voeren dat binnenlandse olietankerbedrijven bevoordeelt en dat ons vermogen om effectief met hen te concurreren kan belemmeren. China heft bijvoorbeeld een belasting op niet-ingezetene internationale transportondernemingen die passagiers of vracht naar en vanuit China vervoeren met eigen, gecharterde of geleasede schepen. Deze verordening zou internationale transportbedrijven kunnen onderwerpen aan Chinese vennootschapsbelasting op winsten die worden gegenereerd met internationale transportdiensten via Chinese havens. Deze belasting of gelijkaardige regelgeving, zoals de onlangs afgekondigde milieubelasting op steenkool, kan leiden tot een stijging van de kosten van in China ingevoerde grondstoffen, en van de risico's die verbonden zijn aan de invoer van grondstoffen naar China, alsook tot een daling van alle grondstoffen die door onze bevrachters naar China worden verscheept. Dit zou een nadelig effect kunnen hebben op de activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand van onze bevrachters en zou daardoor hun vermogen kunnen aantasten om ons tijdig te betalen, hun tijdbevrachtingsovereenkomsten met ons te verlengen of het aantal tijdbevrachtingsovereenkomsten met ons te verhogen.

Een verschuiving in de consumentenvraag van olie naar andere energiebronnen kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten.

Een aanzienlijk deel van onze inkomsten is gerelateerd aan de olie-industrie en ons gebrek aan diversificatie zou gevolgen kunnen hebben voor de vraag naar onze schepen. We zijn bijna uitsluitend afhankelijk van de kasstromen die worden gegenereerd uit bevrachtingsovereenkomsten voor onze schepen die worden ingezet in het tankersegment van de scheepvaartsector. Door ons gebrek aan diversificatie hebben ongunstige ontwikkelingen in de tankvaart een aanzienlijk grotere impact op onze financiële toestand en bedrijfsresultaten dan wanneer we meer gediversifieerde activa of bedrijfsactiviteiten zouden hebben. Bijgevolg kunnen ongunstige ontwikkelingen in de tankersector ons vermogen om aan onze betalingsplicht te voldoen en onze winstgevendheid verminderen.

Een verschuiving in of verstoring van de consumentenvraag van olie naar andere energiebronnen zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas of waterstof, zal mogelijk een invloed hebben op de vraag naar onze tankers. Een verschuiving van het gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor naar elektrische voertuigen kan ook de vraag naar olie doen afnemen. Deze factoren kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

'Piekolie' is het jaar waarin het maximale tempo van oliewinning wordt bereikt. Recente voorspellingen van de 'piekolie' lopen uiteen van 2019 tot in de jaren 2040, afhankelijk van de economie en de reactie van overheden op de opwarming van de aarde. Los van 'piekolie' kan de aanhoudende verschuiving van de consumentenvraag van olie naar andere energiebronnen zoals windenergie, zonne-energie, waterstofenergie of kernenergie, die lijkt te versnellen als gevolg van de COVID-19-pandemie, evenals de verschuiving van verbintenissen die overheden zich opleggen en steun voor energietransitieprogramma's, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

Veranderingen in handelspatronen voor olie en olieproducten kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten.

Handels- en distributiepatronen over zee worden hoofdzakelijk beïnvloed door het relatieve voordeel van de verschillende productiebronnen, verbruikslocaties, prijsverschillen en seizoensgebondenheid. Veranderingen in de handelspatronen van olie en olieproducten kunnen een aanzienlijke negatieve of positieve invloed hebben op het aantal ton-mijlen en bijgevolg op de vraag naar onze tankers. Dit zou een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

Elke daling van de transporten van ruwe olie kan een ongunstig effect hebben op onze financiële prestaties.

Bovendien kunnen de omstandigheden die van invloed zijn op de wereldeconomie in het algemeen en op de economie van de Verenigde Staten, China en India in het bijzonder, leiden tot een verminderd verbruik van olieproducten, een verminderde vraag naar onze schepen en lage bevrachtingstarieven, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze inkomsten en ons vermogen om dividenden uit te keren.

De vooruitzichten voor de wereldwijde vraag naar olie en tankers zijn hoogst onzeker door de voortdurende evolutie van de COVID-19-uitbraak en de gevolgen daarvan voor de wereldeconomie. Zie ook 'De aanhoudende gevolgen van de COVID-19-pandemie en andere uitbraken van epidemische en pandemische ziekten en de reacties daarop van de overheid kunnen een wezenlijk en nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten'.

Een gebrek aan technologische innovatie om te voldoen aan kwaliteits- en efficiëntie-eisen kan onze inkomsten uit bevrachting en de waarde van onze schepen doen dalen.

Onze klanten, met name die in de olie-industrie, hebben veel – en bovendien steeds meer – aandacht voor kwaliteits- en nalevingsnormen bij hun leveranciers in de hele toeleveringsketen, met inbegrip van het scheepvaart- en transportsegment. De voortdurende naleving van deze normen en kwaliteitseisen is van vitaal belang voor onze activiteiten. De bevrachtingstarieven en de waarde en operationele levensduur van een schip worden bepaald door een aantal factoren, zoals de efficiëntie, operationele flexibiliteit en fysieke levensduur van het schip. Efficiëntie omvat snelheid, brandstofbesparing en de mogelijkheid om vrachten snel te laden en lossen. Flexibiliteit omvat de mogelijkheid om havens binnen te varen, de desbetreffende aanlegfaciliteiten te gebruiken en door kanalen en zeestraten te varen. De fysieke levensduur van een schip hangt samen met het oorspronkelijke

ontwerp en de constructie, het onderhoud van het schip en de impact van de druk van de activiteiten. We ondervinden concurrentie van bedrijven met modernere schepen met een brandstofefficiënter ontwerp dan onze schepen, en als er nieuwe tankers worden gebouwd die efficiënter of flexibeler zijn of een langere fysieke levensduur hebben dan de huidige eco-schepen, kan de concurrentie van de huidige eco-schepen en van technologisch meer geavanceerde schepen een nadelige invloed hebben op de tarieven die we voor onze schepen ontvangen en kan de doorverkoopwaarde van onze schepen aanzienlijk dalen. Technologisch geavanceerde schepen zijn ook nodig om te voldoen aan milieuwetgeving. De investering in dergelijke schepen kan samen met het voorgaande een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, onze inkomsten uit bevrachting en de doorverkoopwaarde van schepen. Dit kan een nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en ons vermogen om dividenden uit te keren.

Nieuwbouwprojecten zijn onderhevig aan risico's die kunnen leiden tot vertragingen, kostenoverschrijdingen of annulering van onze nieuwbouwcontracten.

We hebben momenteel zes schepen in aanbouw. Deze bouwprojecten zijn onderhevig aan risico's op vertragingen of kostenoverschrijdingen die inherent zijn aan alle grote bouwprojecten ten gevolge van talrijke factoren, zoals tekorten aan uitrusting/apparatuur, materiaal of geschoolde arbeidskrachten, ongeplande vertragingen bij de levering van bestelde materialen en uitrusting/apparatuur of de constructie uitgetekend door de scheepswerf, het niet voldoen van de uitrusting aan kwaliteits- en/of prestatienormen, financiële of operationele moeilijkheden ondervonden door leveranciers van uitrusting of de scheepswerf zelf, onverwachte werkelijke of veronderstelde wijzigingen aan het schip in aanbouw, het onvermogen om vereiste vergunningen of goedkeuringen te verkrijgen, onverwachte kostenstijgingen tussen het moment van bestelling en levering, ontwerp- of technische wijzigingen en werkonderbrekingen en andere arbeidsgeschillen, bedreigingen voor de volksgezondheid, ongunstige weersomstandigheden of andere mogelijke gevallen van overmacht. Aanzienlijke kostenoverschrijdingen of vertragingen kunnen een ongunstig effect hebben op onze financiële positie, bedrijfsresultaten en kasstromen. Bovendien kan het niet tijdig voltooiën van een project leiden tot vertraging van de inkomsten uit dat schip.

Indien we om welke reden dan ook in gebreke blijven onder een van onze nieuwbouwcontracten of indien we er anderszins niet in slagen onze nieuwbouwschepen in ontvangst te nemen, zouden we niet in staat zijn de potentiële inkomsten uit die schepen te realiseren, zouden we ook onze investering geheel of gedeeltelijk kunnen verliezen, met inbegrip van gedane termijnbetalingen, zouden we aansprakelijk kunnen worden gesteld voor boetes en schadevergoedingen uit hoofde van dergelijke contracten en zouden we reputatieschade kunnen lijden.

Indien een scheepswerf zijn verplichtingen niet nakomt, kunnen we bovendien onze investering geheel of gedeeltelijk verliezen, wat een wezenlijk nadelig effect zou hebben op onze bedrijfsresultaten, financiële toestand en kasstromen.

Indien onze schepen havens aandoen in landen of gebieden waar sancties of embargo's gelden die zijn opgelegd door de Amerikaanse regering, de Europese Unie, de Verenigde Naties of andere toepasselijke overheidsinstanties, kan dat leiden tot geldboetes of andere straffen en kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze reputatie en de markt voor onze gewone aandelen.

Hoewel schepen die eigendom zijn van ons of die door ons worden geëxploiteerd in 2021 geen havens hebben aangedaan in landen of regio's die het voorwerp zijn van uitgebreide nationale of regionale sancties en/of embargo's opgelegd door de Amerikaanse regering of door andere toepasselijke overheidsinstanties ('Gesancioneerde Jurisdicties') en dus geen sanctie- of embargowetten hebben overtreden, en wij trachten om redelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om dergelijke risico's te beperken, is het mogelijk dat onze schepen in de toekomst vracht vervoeren vanuit havens, of dat ze havens aandoen, in Gesancioneerde Jurisdicties in opdracht van bevrachters en/of zonder onze toestemming. Indien dergelijke activiteiten resulteren in een overtreding van toepasselijke sanctie- of embargowetten, riskeren we geldboetes, straffen, de opschorting van onze exploitatievergunning of andere sancties en kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze reputatie en de markt voor onze gewone aandelen.

De toepasselijke wet- en regelgeving inzake sancties en embargo's is niet overal op dezelfde wijze van toepassing, aangezien ze niet allemaal op dezelfde personen van toepassing zijn of dezelfde activiteiten verbieden. Wet- en regelgeving inzake sancties en

embargo's kan in de loop van de tijd worden gewijzigd of uitgebreid zoals het geval is met de oorlog in Oekraïne. Huidige of toekomstige tegenpartijen van ons kunnen gelieerd zijn of worden aan personen of entiteiten die nu of in de toekomst het voorwerp zijn van sancties die door de Amerikaanse regering, de Europese Unie en/of andere internationale instanties zijn opgelegd. Indien we vaststellen dat dergelijke sancties of embargo's ons verplichten bestaande of toekomstige contracten waarbij wij of onze dochterondernemingen partij zijn te beëindigen, of indien we in strijd blijken te zijn met dergelijke toepasselijke sancties of embargo's, kunnen we geldboetes opgelegd krijgen, kunnen we reputatieschade oplopen en kunnen onze bedrijfsresultaten negatief worden beïnvloed.

Hoewel we van mening zijn dat we in 2021 alle toepasselijke wet- en regelgeving inzake sancties en embargo's hebben nageleefd en van plan zijn dat te blijven doen, kan niet worden gegarandeerd dat we dat in de toekomst ook zullen doen, vooral omdat de reikwijdte van bepaalde wetten onduidelijk kan zijn en onderhevig kan zijn aan veranderende interpretaties. Elke dergelijke overtreding kan leiden tot reputatieschade, boetes, straffen of andere sancties die ernstige gevolgen kunnen hebben voor ons vermogen om toegang te krijgen tot de Amerikaanse kapitaalmarkten en om onze activiteiten uit te oefenen en kan ertoe leiden dat sommige beleggers besluiten, of verplicht worden, om hun belang in ons van de hand te doen of om niet in ons te investeren.

Terroristische aanslagen en internationale vijandelijkheden en instabiliteit kunnen de tankerindustrie beïnvloeden, wat een ongunstig effect kan hebben op onze activiteiten.

Terroristische aanslagen, het uitbreken van oorlog, of het bestaan van internationale vijandelijkheden kunnen de wereldeconomie schaden en nadelige gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van en de vraag naar ruwe olie en aardolieproducten, en een ongunstig effect hebben op zowel het vermogen van de Vennootschap om haar schepen te bevrachten als op de bevrachtingstarieven die in het kader van bevrachtingsovereenkomsten moeten worden betaald. Daarnaast is Euronav actief in een sector van de economie die waarschijnlijk negatief zal worden beïnvloed door het effect van politieke instabiliteit, terroristische of andere aanslagen, oorlog of internationale vijandelijkheden. Politieke instabiliteit heeft in het verleden ook geleid tot aanvallen op schepen, het plaatsen van mijnen in waterwegen en andere pogingen om de internationale scheepvaart te verstoren, in het bijzonder in de regio van de Arabische Golf en recent in de Zwarte Zee in verband met de recente conflicten tussen Rusland en Oekraïne.

De recente ontwikkelingen in Oekraïne en de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten kunnen leiden tot nog meer gewapende conflicten overal ter wereld, wat kan bijdragen tot verdere economische instabiliteit op de wereldwijde financiële markten en in de internationale handel. Daarnaast zouden eventuele escalaties tussen de landen van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en Rusland kunnen leiden tot vergeldingsmaatregelen van Rusland die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de scheepvaartsector.

In februari 2022 kondigden president Biden en enkele Europese leiders verschillende economische sancties aan tegen Rusland in verband met de voornoemde conflicten in de regio Oekraïne. Deze sancties kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten, gezien de rol van Rusland als een belangrijke wereldwijde exporteur van ruwe olie en aardgas. Onze activiteiten kunnen ook negatief worden beïnvloed door handelstarieven, handelsembargo's of andere economische sancties die handelsactiviteiten door de Verenigde Staten of andere landen tegen landen in het Midden-Oosten, Azië of elders beperken als gevolg van terroristische aanslagen, vijandelijkheden of diplomatieke of politieke druk.

Op 8 maart 2022 vaardigde president Biden een uitvoeringsbevel uit dat de invoer van bepaalde Russische energieproducten in de Verenigde Staten verbiedt, waaronder ruwe olie, aardolie, petroleumbrandstoffen, oliën, vloeibaar aardgas en steenkool. Bovendien verbiedt het uitvoeringsbevel onder meer alle investeringen in de Russische energiesector door onder meer Amerikaanse personen.

Deze onzekerheden kunnen ook een nadelige invloed hebben op ons vermogen om bijkomende kredieten of verzekeringen te verkrijgen of om deze te verkrijgen tegen voorwaarden die voor ons aanvaardbaar zijn. Elk van deze gebeurtenissen kan een wezenlijk ongunstig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, inkomsten en kosten.

Deze factoren kunnen ook onze kosten van de bedrijfsvoering verhogen, in het bijzonder de bemannings-, verzekerings- en beveiligingskosten, en kunnen de vennootschap verhinderen of beperken in het bekomen van verzekeringsdekking; al deze factoren kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en kasstromen.

De aanhoudende gevolgen van de COVID-19-pandemie en andere uitbraken van epidemische en pandemische ziekten en de reacties daarop van de overheid kunnen een wezenlijk en nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten.

Sinds het begin van het kalenderjaar 2020 heeft de uitbraak van COVID-19 die eind 2019 in China ontstond en zich over de meeste landen in de wereld heeft verspreid, geleid tot talrijke acties van regeringen en overheidsinstanties in een poging de verspreiding van het virus te beperken, waaronder reisverboden, quarantaines en andere noodmaatregelen op het gebied van de volksgezondheid, en heeft een aantal landen lockdown-maatregelen ingevoerd. Deze maatregelen hebben geleid tot een aanzienlijke afname van de wereldwijde economische activiteit en tot extreme volatiliteit op de wereldwijde financiële markten. Hoewel veel van deze maatregelen sindsdien zijn versoepeld, kunnen we niet voorspellen of en in welke mate deze maatregelen opnieuw zullen worden ingevoerd bij een eventuele heropflakking van het COVID-19-virus of varianten daarvan. Indien de COVID-19-pandemie langdurig aanhoudt of ernstiger wordt, kan de negatieve impact op de wereldeconomie en op de tarieven voor tankerscheperen toenemen en kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze activiteiten en kasstromen. Relatief zwakke wereldwijde economische omstandigheden tijdens perioden van volatiliteit hebben een aantal nadelige gevolgen voor de tankersector en andere scheepvaartsectoren, en kunnen ook in de toekomst dergelijke gevolgen blijven hebben, zoals:

- Lage bevrachtingstarieven, met name voor schepen die worden ingezet in het kader van kortlopende tijdbevrachtingsovereenkomsten of op de spotmarkt;
- Daling van de marktwaarde van tankers en beperkte tweedehandsmarkt voor de verkoop van schepen;
- Beperkte financiering voor schepen;
- Het niet nakomen van convenanten onder onze financieringen; en
- Faillissementen van bepaalde scheepsexploitanten, scheepseigenaren, scheepswerven en bevrachters.

De COVID-19-pandemie en de maatregelen om de verspreiding ervan in te dijken, hebben een negatieve impact gehad op regionale en mondiale economieën en handelspatronen in de markten waar we actief zijn, op de manier waarop we ons bedrijf runnen en op de activiteiten van onze bevrachters en leveranciers. Deze negatieve gevolgen kunnen voortduren of verergeren, zelfs nadat de pandemie zelf is afgenomen of geëindigd. Bedrijven, waaronder het onze, hebben ook voorzorgsmaatregelen genomen, zoals het verplichten van werknemers om te telewerken en het opleggen van reisbeperkingen, terwijl sommige andere ondernemingen verplicht waren om volledig te sluiten. Bovendien worden we geconfronteerd met aanzienlijke risico's voor ons personeel en onze activiteiten als gevolg van de COVID-19-pandemie. Onze bemanningen lopen het risico aan COVID-19 te worden blootgesteld als gevolg van reizen naar havens waar gevallen van COVID-19 zijn gemeld. Ook ons walpersoneel loopt dit risico, aangezien we kantoren hebben in gebieden die door de verspreiding van COVID-19 zijn getroffen.

In een aantal landen hebben COVID-19-maatregelen de bemanningswisselingen op onze schepen beperkt – een situatie die kan aanhouden of ernstiger worden. Als gevolg daarvan hebben we in 2021 te maken gehad met verstoringen van onze normale scheepsactiviteiten als gevolg van langere reistijden in verband met het verplaatsen van onze schepen naar landen waar we een bemanningswissel kunnen uitvoeren in overeenstemming met dergelijke maatregelen. Vertragingen in de rotatie van de bemanning hebben geleid tot problemen in verband met de vermoeidheid van bemanning, en kunnen dat blijven doen, wat kan leiden tot vertragingen of andere operationele problemen. We hebben te maken gehad met hogere kosten, en verwachten ook in de toekomst met hogere kosten te worden geconfronteerd, als gevolg van het extra brandstofverbruik en het extra aantal dagen waarop onze schepen geen inkomsten kunnen genereren omdat ze moeten afwijken naar bepaalde havens die we normaal gesproken niet zouden aandoen tijdens een typische reis. We kunnen ook extra uitgaven hebben in verband met tests, persoonlijke beschermingsmiddelen, quarantaine, en reiskosten zoals vliegtickets om in de huidige omgeving bemanningswisselingen uit te voeren. In 2021 hebben vertragingen in bemanningswisselingen er ook toe geleid dat we extra kosten moesten maken in verband met bonussen die we aan bemanningsleden hebben betaald om hen aan boord te houden, en dit kan zo blijven.

De COVID-19-pandemie en de getroffen maatregelen tegen de verspreiding van het virus hebben geleid tot een zeer moeilijk klimaat om schepen te verkopen, gezien de moeilijkheid om schepen fysiek te inspecteren. De impact van de COVID-19 pandemie heeft ook geleid tot een verminderde industriële activiteit wereldwijd, en meer bepaald in China, met tijdelijke sluitingen van fabrieken en andere faciliteiten, tekorten aan arbeidskrachten en reisbeperkingen. Wij geloven dat deze verstoringen, samen met andere seizoensgebonden- en marktfactoren, waaronder een lage vraag naar sommige van de ladingen die wij vervoeren, hebben bijgedragen tot lagere tankertarieven in 2021.

De uiteindelijke impact van de COVID-19-pandemie op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten zal afhangen van toekomstige ontwikkelingen – die hoogst onzeker, moeilijk voorspelbaar en veranderlijk zijn – zoals de duur, de omvang, de ernst, de verspreiding van varianten en de toename van de overdraagbaarheid van het virus, de impact ervan op de wereldeconomie, maatregelen die worden genomen om de gevolgen van de pandemie in te dijken of te beperken, zoals de beschikbaarheid van een doeltreffend vaccin of een doeltreffende behandeling, geografische verschillen in de aanpak van de pandemie tussen landen en staten, hoelang de huidige beperkingen op reizen en de economische activiteit in veel landen over de hele wereld van kracht blijven tijdens de pandemie, en hoe snel en in welke mate normale economische en bedrijfsomstandigheden mogelijk kunnen worden hervat.

Mogelijke gevolgen van de huidige pandemie en eventuele toekomstige pandemieën zijn onder meer: een verslechtering van de economische omstandigheden en activiteit en een afname van de vraag naar olie en andere aardolieproducten; operationele verstoringen voor ons (zoals, maar niet beperkt tot, bemanningswisselingen en vermoeidheid van de bemanning) of onze klanten ten gevolge van gezondheidsrisico's voor werknemers en de gevolgen van nieuwe pandemiegerelateerde verordeningen, richtlijnen of praktijken (zoals reisbeperkingen voor personen en schepen, quarantaine verplichtingen en fysieke afstand); mogelijke vertragingen bij (a) het laden en lossen van vracht op of van onze schepen, (b) scheepsinspecties en daarmee samenhangende certificeringen door classificatie bureaus, klanten of overheidsinstanties en (c) onderhoud (inclusief toegang tot reserveonderdelen), aanpassingen of reparaties aan, of droogdokking van, onze bestaande schepen ten gevolge van de gezondheid van werknemers of andere bedrijfsstoringen; afname van de kasstroom en verslechtering van de financiële toestand, met inbegrip van mogelijke liquiditeitsbeperkingen; mogelijk verminderde toegang tot kapitaal als gevolg van een algemene verstrakking van de kredietvoorwaarden of door een aanhoudende daling van de wereldwijde financiële markten; mogelijk minder mogelijkheden om onze schepen opportunistisch op de tweedehandsmarkt te verkopen, hetzij door een gebrek aan kopers, hetzij door een algemene daling van de waarde van tweedehandsschepen; mogelijke dalingen van de marktwaarde van onze schepen en daarmee gepaard gaande bijzondere waardeverminderingen of inbreuken op financiële convenanten; mogelijke verstoringen, vertragingen of annuleringen bij de bouw van nieuwe schepen, wat onze toekomstige groeimogelijkheden zou kunnen beperken; mogelijke wanprestatie door tegenpartijen die zich beroepen op overmachtclausules en mogelijke verslechtering van de financiële toestand en vooruitzichten van onze klanten, joint venture partners of andere zakenpartners.

Onze internationale activiteiten stellen ons bloot aan bijkomende kosten en wet- en regelgevingsrisico's, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Wij zijn wereldwijd actief, waar nodig via agenten of andere tussenpersonen. De naleving van complexe lokale, buitenlandse en Amerikaanse wet- en regelgeving die van toepassing is op onze internationale activiteiten verhoogt de kosten van onze activiteiten. Deze talrijke en soms tegenstrijdige wet- en regelgevingen omvatten onder meer vereisten inzake gegevensbescherming (in het bijzonder de Europese algemene verordening gegevensbescherming, die van kracht is sinds 25 mei 2018, en het EU-VS-Privacy Shield Framework, zoals aangenomen door de Europese Commissie op 12 juli 2016), wetten inzake arbeidsverhoudingen, belastingwetten, mededingingsrecht, import- en handelsbeperkingen, exportvereisten, Amerikaanse wetten zoals de FCPA en andere Amerikaanse federale wet- en regelgeving die is vastgesteld door het Office of Foreign Asset Control, lokale wetten zoals de Britse Bribery Act 2010 of andere lokale wetten die corrupte betalingen aan overheidsambtenaren of bepaalde betalingen of vergoedingen aan klanten verbieden.

Aangezien deze wetten zeer complex zijn, bestaat het risico dat wij, onze agenten of andere tussenpersonen onopzettelijk bepaalde bepalingen ervan overtreden. Overtredingen van deze wet- en regelgeving kunnen leiden tot boetes, strafrechtelijke sancties tegen ons, onze directieleden of onze werknemers, verplichtingen om exportvergunningen te verkrijgen, de stopzetting

van bedrijfsactiviteiten in gesanctioneerde landen, de implementatie van nalevingsprogramma's en een verbod op de uitvoering van onze activiteiten. Overtredingen van wetten en regelgeving kunnen ook leiden tot een verbod om in een of meer landen actief te zijn en kunnen onze reputatie, ons vermogen om werknemers aan te trekken en in dienst te houden, of onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand aanzienlijk schaden. Bovendien is het opsporen, onderzoeken en oplossen van feitelijke of vermeende overtredingen duur en kan het veel tijd en aandacht van ons senior management vergen. Hoewel we controleprocedures en vereiste beleidslijnen, richtlijnen, contractuele bepalingen en audits hebben ingevoerd, is het mogelijk dat deze maatregelen gevallen van niet-naleving door onze agenten of tussenpersonen niet voorkomen of opsporen.

De wereldwijde exploitatie van een zeeschip brengt ook operationele risico's met zich mee. Onze schepen en hun ladingen lopen het risico beschadigd te worden of verloren te gaan door gebeurtenissen zoals rampen op zee, slecht weer, overmacht, bedrijfsonderbrekingen veroorzaakt door mechanische defecten, strandingen, brand, explosies, aanvaringen, menselijke fouten, oorlog, terrorisme, piraterij, ziekte, quarantaine en andere omstandigheden of gebeurtenissen.

Voorts hebben veranderende economische, regelgevende en politieke omstandigheden in sommige landen, met inbegrip van politieke en militaire conflicten, van tijd tot tijd geleid tot aanvallen op schepen, het plaatsen van mijnen in waterwegen, piraterij, terrorisme, arbeidstakingen en boycots. Vergeleken met andere soorten schepen lopen tankers meer risico op schade en verlies door brand – of die nu wordt veroorzaakt door een terroristische aanslag, een aanvaring of een andere oorzaak – vanwege de hoge ontvlambaarheid en het grote volume van de olie die in tankers wordt vervoerd.

Bovendien is de internationale scheepvaart onderworpen aan diverse veiligheids- en douane-inspecties en aanverwante procedures in de landen van herkomst en bestemming en op de overslagpunten. Inspectieprocedures kunnen leiden tot inbeslagname van de lading en/of onze schepen, vertragingen bij het laden, lossen of leveren en de heffing van douanerechten of de oplegging van boetes of andere sancties tegen ons.

Afhankelijkheid van externe dienstverleners.

De Vennootschap besteedt momenteel bepaalde beheerdiensten van haar vloot, inclusief bepaalde aspecten van technisch, commercieel en bemanningsbeheer, uit aan externe dienstverleners. Meer bepaald, heeft de Vennootschap scheepsbeheerovereenkomsten gesloten die verantwoordelijkheden inzake technisch beheer en bemanningsbeheer voor 20 % van de vloot van de Vennootschap toewijzen aan een externe technische manager, en de Vennootschap heeft het commerciële beheer van een deel van haar vloot overgedragen aan de Tankers International (TI) Pool.

Bij dergelijke uitbestedingsovereenkomsten heeft de Vennootschap het directe zeggenschap over het technisch, bemannings- en commercieel beheer van de betrokken schepen overgedragen, maar behoudt zij belangrijke toezichts- en controlerechten en moet zij erop vertrouwen dat de externe dienstverleners onder meer:

- Hun respectieve contractuele verbintenissen en verplichtingen jegens de Vennootschap nakomen, onder meer inzake veiligheid, beveiliging, kwaliteit, correct beheer van de bemanning en naleving van milieuvoorschriften bij de exploitatie van de schepen van de Vennootschap;
- Voldoen aan door de Amerikaanse overheid, de VN en de EU opgelegde vereisten (i) die bepaalde transacties en aanlopen in havens in landen waartegen sancties en embargo's zijn afgekondigd beperken en (ii) die omkoperij en andere corrupte praktijken verbieden;
- Inspelen op veranderingen in de vraag van klanten naar de schepen van de Vennootschap;
- Voorraden en materialen verkrijgen die nodig zijn voor de exploitatie en het onderhoud van de schepen van de Vennootschap; en
- Het beperken van de impact van tekorten aan arbeidskrachten en/of verstoringen met betrekking tot bemanning op de schepen van de Vennootschap.

Als externe dienstverleners dergelijke verplichtingen niet nakomen, kan dat leiden tot wettelijke aansprakelijkheid voor of andere schade aan de Vennootschap. Het is mogelijk dat de door de Vennootschap geselecteerde externe dienstverleners geen

dienstverleningsniveau bieden dat vergelijkbaar is met het dienstverleningsniveau dat de Vennootschap zou bieden voor dergelijke schepen indien ze deze diensten rechtstreeks zou verlenen. De Vennootschap vertrouwt erop dat haar externe dienstverleners de toepasselijke wetten naleven, en een niet-naleving van deze wetten kan de Vennootschap blootstellen aan aansprakelijkheid of reputatieschade, zelfs als de Vennootschap niet zelf de wetten heeft overtreden. Bovendien kan schade aan de reputatie, relaties of zaken van dergelijke derde partijen rechtstreeks of onrechtstreeks van invloed zijn op de Vennootschap en een wezenlijk nadelig effect hebben op haar reputatie en activiteiten.

De externe beheerders hebben het recht om hun overeenkomsten te beëindigen. Indien de externe beheerder dat recht uitoefent, zal de Vennootschap verplicht zijn om ofwel vervangende overeenkomsten met andere derden te sluiten, ofwel die beheertaken op zich te nemen. Het is mogelijk dat de Vennootschap er niet in slaagt dergelijke overeenkomsten via onderhandelingen af te sluiten met andere derden en zelfs indien zij daarin slaagt, kunnen de voorwaarden van dergelijke overeenkomsten minder gunstig zijn voor de Vennootschap. Als de Vennootschap interne middelen moet aanwenden voor het beheer van haar vloot (met inbegrip van, maar niet beperkt tot, het aanwerven van bijkomend gekwalificeerd personeel of het omleiden van bestaande middelen), kan dat bovendien leiden tot hogere kosten, een verminderde efficiëntie en een lagere rentabiliteit. Dergelijke veranderingen kunnen leiden tot een tijdelijk verlies van goedkeuringen van klanten, de activiteiten van de Vennootschap verstoren en een wezenlijk nadelig effect hebben op de activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand van de Vennootschap.

Risico's in verband met wetten en reglementeringen

We zijn onderworpen aan complexe wet- en regelgeving, waaronder milieuwetgeving en -regelgeving die een nadelige invloed kunnen hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en beschikbare liquide middelen.

Onze activiteiten zijn onderworpen aan talrijke wetten en voorschriften in de vorm van internationale conventies en verdragen, nationale, staats- en lokale wetten en nationale en internationale voorschriften die van kracht zijn in de rechtsgebieden waar onze schepen varen of geregistreerd zijn en die een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de eigendom en exploitatie van onze schepen. De naleving van dergelijke wetten en voorschriften kan, indien van toepassing, de installatie van dure apparatuur of operationele wijzigingen vereisen en kan de doorverkoopwaarde of gebruiksduur van onze schepen beïnvloeden. We kunnen ook extra kosten oplopen om te voldoen aan andere bestaande en toekomstige wettelijke verplichtingen, zoals kosten in verband met luchtmissies inclusief broeikasgassen, het beheer van ballastwater, onderhoud en inspecties, de ontwikkeling en implementatie van noodprocedures en verzekeringsdekking of andere financiële waarborgen voor ons vermogen om verontreinigingsincidenten aan te pakken. Olielekken die van tijd tot tijd optreden, kunnen ook leiden tot bijkomende wet- of regelgevingsinitiatieven die van invloed kunnen zijn op onze activiteiten of die ons verplichten extra kosten te maken om aan dergelijke nieuwe wet- of regelgeving te voldoen.

Deze kosten kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en beschikbare liquide middelen. Het niet naleven van toepasselijke wet- en regelgeving kan leiden tot administratieve, civielrechtelijke of strafrechtelijke sancties of tot de opschorting of beëindiging van onze activiteiten.

Milieueisen kunnen ook een invloed hebben op de doorverkoopwaarde of de gebruiksduur van onze schepen, kunnen een vermindering van de laadcapaciteit, aanpassingen aan schepen of operationele wijzigingen of beperkingen vereisen, kunnen resulteren in een verminderde beschikbaarheid van verzekeringsdekking voor milieukwesties of kunnen leiden tot de weigering van de toegang tot wateren of havens die onder een bepaalde jurisdictie vallen of tot aanhouding in bepaalde havens. Onder lokale, nationale en buitenlandse wetten, alsook internationale verdragen en conventies, kunnen we aanzienlijke aansprakelijkheden oplopen, met inbegrip van saneringsverplichtingen en aansprakelijkheid voor schade aan natuurlijke grondstoffen, indien er gevaarlijke stoffen vrijkomen uit onze schepen of anderszins in verband met onze activiteiten.

Milieuwetten leggen vaak **stricte** aansprakelijkheid op voor de sanering van gelekte, verloren en vrijgekomen gevaarlijke stoffen, waardoor we aansprakelijk zouden kunnen worden gesteld ongeacht of we nalatig of in gebreke waren. We kunnen ook te maken krijgen met claims wegens lichamelijk letsel of materiële schade als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen in verband met onze bestaande of vroegere activiteiten. Schendingen van of aansprakelijkheden op grond van milieuvoorschriften kunnen

leiden tot aanzienlijke straffen, boetes en andere sancties, waaronder, in bepaalde gevallen, het in beslag nemen of aan de ketting leggen van onze schepen, en kunnen onze reputatie bij huidige of potentiële bevrachters van onze tankers schaden. We zijn verplicht om te voldoen aan vereisten inzake verzekering en financiële aansprakelijkheid voor mogelijke verliezen van olie (inclusief scheepsbrandstof) en andere verontreinigingsincidenten. Hoewel we een verzekering hebben afgesloten om bepaalde milieurisico's te dekken, kan niet worden gegarandeerd dat die verzekering toereikend zal zijn om al die risico's te dekken of dat eventuele claims geen wezenlijk nadelig effect zullen hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en beschikbare liquide middelen.

Bovendien zijn veel milieuvoorschriften bedoeld om het risico van verontreiniging, bijvoorbeeld door olie verliezen, te verminderen en kan de naleving van die voorschriften duur zijn. Om te voldoen aan deze en andere voorschriften, met inbegrip van (i) de vereisten inzake zwavelemissies van Bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, of 'MARPOL', dat een wereldwijde zwavellimiet van 0,5 % (verlaagd van 3,5 % sinds 1 januari 2020) instelde voor scheepsbrandstof die door een schip wordt verbruikt, tenzij het schip is uitgerust met een gaswasser, en (ii) het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen van de Internationale Maritieme Organisatie, of 'IMO', dat vereist dat schepen dure ballastwaterbehandelingssystemen installeren, moeten we mogelijk extra kosten maken om te voldoen aan nieuwe onderhouds- en inspectievereisten, noodplannen ontwikkelen voor mogelijke verliezen, en verzekeringsdekking verkrijgen. De toegenomen vraag naar laagzwavelige brandstoffen kan de brandstofkosten doen stijgen voor onze schepen die niet met gaswassers zijn uitgerust. Er kunnen nieuwe verdragen, wetten en voorschriften worden aangenomen die ons vermogen om zaken te doen kunnen beperken of die onze bedrijfsvoeringskosten kunnen verhogen en die een wezenlijk en nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten.

We zijn onderworpen aan internationale veiligheidsvoorschriften en indien we deze niet naleven, kunnen we blootgesteld worden aan een verhoogde aansprakelijkheid, wat een ongunstig effect kan hebben op onze verzekeringsdekking en ertoe kan leiden dat onze schepen de toegang tot bepaalde havens wordt ontzegd of dat ze in bepaalde havens aan de ketting worden gelegd.

De exploitatie van onze schepen wordt beïnvloed door overheidsvoorschriften in de vorm van internationale verdragen, nationale, staats- en lokale wetten en voorschriften die van kracht zijn in de rechtsgebieden waar onze schepen varen, alsmede in het land of de landen waar ze zijn geregistreerd. Als zodanig zijn we onderworpen aan de voorschriften van de Internationale Managementcode voor de veilige exploitatie van schepen en verontreinigingspreventie van de IMO (de ISM-code), de Internationale code inzake de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen (de ISPS-code), uitgevaardigd door de IMO krachtens het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), alsook aan andere verdragen, met name MARPOL, het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW) enz. Het niet naleven van deze vereisten kan ons blootstellen aan een verhoogde aansprakelijkheid, kan de beschikbare verzekeringsdekking voor de betrokken schepen verminderen en kan ertoe leiden dat onze schepen kan leiden tot weigering van de toegang tot, of detentie in, bepaalde havens. De Amerikaanse kustwacht ('USCG') en EU-autoriteiten zien toe op de naleving van de ISM- en ISPS-codes en verbieden niet-conforme schepen om handel te drijven in havens van de Verenigde Staten en de Europese Unie. Dit kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie. De IMO gaat door met het herzien en invoeren van nieuwe voorschriften. Het is onmogelijk te voorspellen welke aanvullende voorschriften, indien die er al zouden zijn, de IMO eventueel zal uitvaardigen en welk effect die reglementeringen, indien die er zijn, zouden kunnen hebben op onze activiteiten.

Omdat dergelijke verdragen, wetten en voorschriften vaak worden herzien, kunnen we niet voorspellen wat de uiteindelijke kosten zullen zijn om daaraan te voldoen, noch wat het effect daarvan zal zijn op de doorverkooprijzen of de gebruiksduur van onze schepen. Er kunnen nieuwe verdragen/bijkomende conventies, wetten en voorschriften worden aangenomen die ons vermogen om zaken te doen kunnen beperken of die onze bedrijfsvoeringskosten kunnen verhogen en die een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten. Verschillende overheids- en semi-overheidsinstanties verplichten ons om bepaalde vergunningen, licenties, certificaten en financiële zekerheden te verkrijgen met betrekking tot onze activiteiten.

Ontwikkelingen op het gebied van veiligheids- en milieuvoorschriften met betrekking tot het recyclen van schepen kunnen leiden tot hogere en onverwachte kosten.

Het Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen van 2009, of het Verdrag van Hong Kong, moet ervoor zorgen dat schepen die aan het eind van hun operationele levensduur worden gerecycled, geen onnodige risico's opleveren voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid. Het Verdrag van Hong Kong, dat in werking zou treden 24 maanden na de datum waarop 15 lidstaten van de IMO het hebben geratificeerd of goedgekeurd, moet nog door het vereiste aantal landen worden geratificeerd om in werking te treden. Na de inwerkingtreding van het Verdrag van Hong Kong zal elk schip dat voor recycling wordt verzonden een inventaris van zijn gevaarlijke stoffen/materialen aan boord moeten hebben. De gevaarlijke stoffen/materialen waarvan het gebruik of de installatie in bepaalde omstandigheden verboden zijn, worden opgesomd in een bijlage bij het Verdrag van Hong Kong. Schepen zullen worden onderworpen aan inspecties ter controle van hun inventaris van gevaarlijke stoffen/materialen in het begin, gedurende hun hele levensduur en voordat het schip wordt gerecycled..

Op 20 november 2013 hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecycling vastgesteld, waarin de vereisten van het Verdrag van Hong Kong zijn overgenomen en waarin is bepaald dat bepaalde commerciële zeeschepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, alleen mogen worden gerecycled in inrichtingen die zijn opgenomen in de Europese lijst van toegestane scheepsrecyclinginrichtingen.

Deze wettelijke vereisten kunnen leiden tot oplopende kosten bij scheeps-, reparatie- en recyclingwerven. Dit kan tot gevolg hebben dat de recyclingwaarde van een schip daalt tot een bedrag dat mogelijk niet de kosten dekt om aan de recentste vereisten te voldoen, wat een negatief effect kan hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

De regelgeving met betrekking tot de lozing van ballastwater kan onze inkomsten en winstgevendheid negatief beïnvloeden.

De IMO heeft bijgewerkte richtlijnen voor ballastwaterbeheersystemen opgelegd waarin de maximale hoeveelheid levensvatbare organismen wordt gespecificeerd die uit het ballastwater van een schip mag worden geloosd. Afhankelijk van de datum van de vernieuwingsinspectie in het kader van de internationale voorkoming van verontreiniging door olie (IOPP), moeten bestaande schepen die vóór 8 september 2017 zijn gebouwd, op of na 8 september 2019 voldoen aan de bijgewerkte D-2-norm. Voor de meeste schepen zal de naleving van de D-2-norm inhouden dat aan boord systemen worden geïnstalleerd om ballastwater te behandelen en ongewenste organismen te verwijderen. Schepen die op of na 8 september 2017 zijn gebouwd (kiellegging) moeten op of na 8 september 2017 voldoen aan de D-2 normen. We hebben momenteel 21 schepen die niet aan de bijgewerkte richtlijn voldoen en de kosten om aan de richtlijn te voldoen kunnen aanzienlijk zijn en een nadelige invloed hebben op onze inkomsten en winstgevendheid.

Bovendien is de Amerikaanse regelgeving momenteel aan verandering onderhevig. Hoewel het VGP-programma (Vessel General Permit) van 2013 en de Amerikaanse National Invasive Species Act (NISA) momenteel van kracht zijn om de ballastlozing, vervanging van ballastwater en de installatie van ballastwatersystemen te reguleren, vereist de op 4 december 2018 in de wet opgenomen Vessel Incidental Discharge Act (VIDA) dat de Environmental Protection Agency (EPA) binnen twee jaar nationale prestatienormen ontwikkelt voor ongeveer 30 lozingen, vergelijkbaar met die in de VGP. Op 26 oktober 2020 heeft de EPA een 'Notice of Proposed Rulemaking for Vessel Incident Discharge National Standards of Performance' onder de Vessel Incidental Discharge Act gepubliceerd. Binnen twee jaar nadat de EPA zijn definitieve 'Vessel Incident Discharge National Standards of Performance' heeft gepubliceerd, moet de Amerikaanse kustwacht overeenkomstige uitvoerings-, nalevings- en handhavingsvoorschriften inzake ballastwater ontwikkelen. De nieuwe regelgeving kan de installatie van nieuwe apparatuur vereisen, wat voor ons aanzienlijke extra kosten met zich mee kan brengen die een nadelige invloed kunnen hebben op onze winstgevendheid.

Klimaatverandering en broeikasgasbeperkingen kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten en markten.

Uit bezorgdheid over het risico van klimaatverandering hebben een aantal landen, de Europese Commissie en de IMO regelgevingskaders vastgesteld om de uitstoot van broeikasgassen te beperken, of overwegen zij dit te doen. Deze regelgevingsmaatregelen kunnen onder meer bestaan uit de invoering van 'cap and trade'-systemen, koolstofbelastingen, een taxonomie van 'groene' economische activiteiten, verhoogde efficiëntienormen en stimulansen of mandaten voor hernieuwbare energie. Meer bepaald heeft het Comité voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO op 27 oktober 2016 zijn besluit aangekondigd betreffende de uitvoering van regelgeving die een vermindering van de zwavelemissies van 3,5 % op dat moment tot 0,5 % met ingang van 1 januari 2020 voorschrijven. Daarnaast hebben de landen op de MEPC 72 in april 2018 een initiële strategie aangenomen om de broeikasgasemissies door schepen te verminderen. In die strategie worden ambitieniveaus voor de reductie van broeikasgasemissies vastgesteld, waaronder (1) de vermindering van de koolstofintensiteit van schepen door de uitvoering van verdere fasen van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor nieuwe schepen, (2) het verminderen van de CO₂-emissies per transportactiviteit, als gemiddelde voor de internationale scheepvaart, met ten minste 40 % tegen 2030, waarbij gestreefd wordt naar 70 % tegen 2050, in vergelijking met de emissieniveaus van 2008, en (3) vermindering van de totale jaarlijkse broeikasgasemissies met ten minste 50 % tegen 2050, in vergelijking met 2008, waarbij gestreefd wordt naar de geleidelijke volledige uitfasering ervan.

De Europese Commissie heeft voorgesteld om de scheepvaart met ingang van 2023 toe te voegen aan het emissiehandelssysteem (ETS), met een infaseringsperiode. Verwacht wordt dat scheepseigenaren een aantal emissierechten zullen moeten kopen en inleveren die overeenstemmen met hun, in het MRV-systeem geregistreerde, koolstofemissieblootstelling voor een specifieke verslagperiode. De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van het emissiehandelssysteem van de EU moet de rederij zijn, gedefinieerd als de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen. De naleving van het EU-emissiehandelssysteem voor de zeevaart kan leiden tot extra nalevings- en administratiekosten om de bepalingen van de richtlijn naar behoren in onze bedrijfsroutines te integreren. Bijkomende EU-regelgeving die deel uitmaakt van het 'Fit for 55'-pakket van de EU, kan ook van invloed zijn op onze financiële positie in termen van nalevings- en administratiekosten wanneer deze regelgeving van kracht wordt.

Territoriale taxonomievoorschriften in regio's waar we actief zijn en die wettelijk aansprakelijk zijn, zoals de EU-taxonomie, kan de toegang tot kapitaal in gevaar brengen. Zo heeft de EU al een reeks criteria ingevoerd voor economische activiteiten die als 'groen' moeten worden aangemerkt, de zogenaamde EU-Taxonomie. Zolang we een in de EU gevestigde onderneming zijn die voldoet aan de voorwaarden van de richtlijn inzake niet-financiële verslaggeving, mogen we verslag uitbrengen over de mate waarin we in aanmerking komen voor en in overeenstemming zijn met de taxonomie. Op basis van de huidige versie van de Verordening worden ondernemingen die activa bezitten die fossiele brandstoffen vervoeren, geacht niet in overeenstemming te zijn met de EU-Taxonomie. Het resultaat van een dergelijke bepaling zou een stijging van de kapitaalkosten kunnen zijn en/of een geleidelijk verminderde toegang tot financiering.

Sinds 1 januari 2020 moeten schepen zwavel uit emissies verwijderen of brandstof met een laag zwavelgehalte kopen, wat kan leiden tot hogere kosten en extra investeringen voor scheepseigenaren. De interpretatie van "op het schip gebruikte brandstoffen" omvat het gebruik in de hoofdmotor, de hulpmotoren en de ketels. Reders kunnen aan de NFI-richtlijn voldoen door (i) brandstoffen met een zwavelgehalte van 0,5 % aan boord te gebruiken, die overal ter wereld verkrijgbaar zijn, maar tegen hogere kosten; (ii) gaswassers te installeren voor de reiniging van de uitlaatgassen; of (iii) schepen aan te passen zodat ze op vloeibaar aardgas of andere alternatieve energiebronnen kunnen varen, wat wellicht geen haalbare optie is door het ontbreken van een toeleveringsnetwerk en de hoge kosten die met dit proces gemoeid zijn. De kosten voor de naleving van deze wijzigingen in de regelgeving kunnen aanzienlijk zijn en kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

Bovendien, hoewel de uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart momenteel niet onderworpen is aan het Kyoto-protocol bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat de landen die het protocol hebben aangenomen verplicht nationale programma's uit te voeren om de uitstoot van bepaalde gassen te verminderen, of het Klimaatakkoord van Parijs (dat hieronder verder wordt besproken), kan in de toekomst een nieuw verdrag worden aangenomen

dat beperkingen op scheepvaartemissies omvat. De naleving van wijzigingen in wetten, voorschriften en verplichtingen met betrekking tot klimaatverandering kan onze kosten in verband met de exploitatie en het onderhoud van onze schepen verhogen en kan ons verplichten om nieuwe emissiecontrolesystemen te installeren, emissierechten te verwerven of belastingen te betalen in verband met onze broeikasgasemissies of om een broeikasgasemissieprogramma te implementeren en te beheren. Ook het genereren van inkomsten en onze strategische groeimogelijkheden kunnen nadelig worden beïnvloed.

Ongunstige effecten op de olie- en gasindustrie in verband met de klimaatverandering, met inbegrip de toenemende publieke bezorgdheid over de milieu-impact van de klimaatverandering, kunnen ook een ongunstige invloed hebben op de vraag naar onze diensten. Zo kan een strengere regulering van broeikasgassen of van andere bezorgdheden in verband met klimaatverandering de vraag naar olie en gas in de toekomst doen afnemen of het gebruik van alternatieve energiebronnen sterker stimuleren. Naast het risico op een oliepiek vanuit het oogpunt van de vraag, kunnen de fysieke gevolgen van de klimaatverandering, waaronder veranderingen in weersomstandigheden, stijgende zeespiegels en schaarste van watervoorraden, een negatieve invloed hebben op onze activiteiten. Elk materieel negatief langetermijneffect op de olie- en gasindustrie kan een aanzienlijk financieel en operationeel negatief effect hebben op onze activiteiten dat we op dit moment niet met zekerheid kunnen voorspellen.

Risico's met betrekking tot belastingaangelegenheden

De Amerikaanse belastingautoriteiten zouden ons kunnen beschouwen/behandelen als een 'passieve buitenlandse investeringsmaatschappij', wat nadelige gevolgen kan hebben voor de Amerikaanse federale inkomstenbelasting van Amerikaanse aandeelhouders.

Een buitenlandse vennootschap zal voor Amerikaanse federale inkomstenbelastingdoeleinden als een 'Passive Foreign Investment Company' (PFIC) worden beschouwd indien (1) ten minste 75 % van haar bruto-inkomsten voor een belastingjaar bestaat uit bepaalde soorten 'passieve inkomsten' of (2) ten minste 50 % van de gemiddelde waarde van de activa van de vennootschap genereert of wordt aangehouden voor het genereren van deze soorten 'passieve inkomsten'. Voor de toepassing van deze criteria omvat 'passieve inkomsten' dividenden, rente en winsten uit de verkoop of ruil van vastgoedbeleggingen, alsmede huurgelden en royalty's, met uitzondering van huurgelden en royalty's die van niet-verbonden partijen zijn ontvangen in verband met de actieve uitoefening van een handels- of bedrijfsactiviteit. Voor de toepassing van deze criteria vormen inkomsten uit het verrichten van diensten geen 'passieve inkomsten'. Amerikaanse aandeelhouders van een PFIC zijn onderworpen aan een nadelig Amerikaans federaal inkomstenbelastingregime met betrekking tot de door de PFIC verkregen inkomsten, de uitkeringen die zij van de PFIC ontvangen en de eventuele winst die zij verkrijgen uit de verkoop of andere vervreemding van hun aandelen in de PFIC.

Op basis van onze huidige en voorgestelde werkwijze geloven we niet dat we met betrekking tot enig belastbaar jaar een PFIC zullen zijn. In dit verband behandelen we de bruto-inkomsten die we verkrijgen of geacht worden te verkrijgen uit onze tijdbevrachtingsactiviteiten als inkomsten uit diensten, en niet als huurinkomsten. Bijgevolg zouden onze inkomsten uit onze tijd- en reisbevrachtingsactiviteiten geen 'passieve inkomsten' vormen, en zouden de activa die we bezitten en exploiteren in verband met de productie van die inkomsten geen activa moeten vormen die 'passieve inkomsten' genereren of die worden aangehouden om 'passieve inkomsten' te genereren.

Er bestaat een aanzienlijke juridische autoriteit die dit standpunt ondersteunt, bestaande uit jurisprudentie en uitspraken van de Amerikaanse Internal Revenue Service (IRS) betreffende de kwalificatie van inkomsten uit tijd- en reisbevrachtingsovereenkomsten als inkomsten uit diensten voor andere belastingdoeleinden. Er moet echter worden opgemerkt dat er ook autoriteiten zijn die inkomsten uit tijdbevrachtingsovereenkomsten aanmerken als huurinkomsten en niet als inkomsten uit diensten voor andere belastingdoeleinden. Bovendien kan niet worden gegarandeerd dat de IRS of een rechtbank dit standpunt zal aanvaarden en bestaat het risico dat de IRS of een rechtbank zal oordelen dat we een PFIC zijn. Bovendien kan niet worden gegarandeerd dat we in een toekomstig belastingjaar geen PFIC zullen zijn als de aard en omvang van onze activiteiten veranderen.

Indien de IRS zou oordelen dat we een PFIC zijn of geweest zijn voor een belastingjaar, zouden onze Amerikaanse aandeelhouders worden geconfronteerd met nadelige gevolgen voor de Amerikaanse federale inkomstenbelasting en zouden ze bepaalde informatieverplichtingen moeten nakomen. Op grond van de PFIC-regels zouden deze aandeelhouders, tenzij deze aandeelhouders een keuze maken op grond van de gewijzigde Amerikaanse Internal Revenue Code van 1986, of de Code (welke keuze op zich nadelige gevolgen kan hebben voor deze aandeelhouders), onderworpen zijn aan Amerikaanse federale inkomstenbelasting tegen de op dat moment geldende tarieven voor gewone inkomsten plus rente, met betrekking tot extra uitkeringen en op enige winst uit de vervreemding van hun gewone aandelen, alsof de extra uitkering of winst evenredig was opgenomen over de periode gedurende welke de aandeelhouder de gewone aandelen aanhield.

Het is mogelijk dat we belasting moeten betalen op scheepvaartinkomsten uit de Verenigde Staten, of belastingen in andere rechtsgebieden, waardoor onze nettowinst zou dalen.

Volgens de Code kan 50 % van de brutoscheepvaartinkomsten van een vennootschap die schepen bezit of bevracht, zoals wij en onze dochterondernemingen doen, die kunnen worden toegerekend aan transport dat begint of eindigt maar niet zowel begint als eindigt in de Verenigde Staten onderworpen zijn aan een Amerikaanse federale inkomstenbelasting van 4 % zonder aftrekposten, tenzij die vennootschap in aanmerking komt voor vrijstelling van belasting krachtens Sectie 883 van de Code en de voorschriften die daaronder zijn uitgevaardigd door het Amerikaanse ministerie van Financiën of een toepasselijk Amerikaans inkomstenbelastingverdrag.

Wij en onze dochterondernemingen blijven van mening dat we in aanmerking komen voor ofwel deze wettelijke belastingvrijstelling ofwel vrijstelling krachtens een inkomstenbelastingverdrag voor Amerikaanse federale belastingaangifte doeleinden. Er zijn echter feitelijke omstandigheden waarover we geen controle hebben die ertoe kunnen leiden dat we het voordeel van deze belastingvrijstelling verliezen en daardoor onderworpen worden aan Amerikaanse federale inkomstenbelasting op onze scheepvaartinkomsten uit de Verenigde Staten. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat we niet langer in aanmerking komen voor vrijstelling krachtens Sectie 883 van de Code voor een bepaald belastingjaar indien aandeelhouders met een belang van 5 % of meer in onze gewone aandelen, hierna '5 % Aandeelhouders' genoemd, in totaal 50 % of meer van onze uitstaande gewone aandelen bezaten gedurende meer dan de helft van het aantal dagen tijdens het belastingjaar en er niet voldoende '5 % Aandeelhouders' zijn die gekwalificeerde aandeelhouders zijn voor de toepassing van Sectie 883 van de Code om te voorkomen dat niet-gekwalificeerde '5 % Aandeelhouders' 50 % of meer van onze gewone aandelen bezaten gedurende meer dan de helft van het aantal dagen tijdens dat belastingjaar, of als we niet in staat zijn om te voldoen aan bepaalde bewijsvereisten met betrekking tot onze '5 % Aandeelhouders'. Vanwege de feitelijke aard van de betrokken kwesties kan geen enkele garantie worden gegeven over de belastingvrijstelling van ons of een van onze dochterondernemingen.

Indien wij of onze dochterondernemingen geen recht zouden hebben op de vrijstelling krachtens Sectie 883 van de Code voor enig belastingjaar, zouden wij of onze dochterondernemingen voor dat jaar onderworpen kunnen worden aan een effectieve Amerikaanse federale inkomstenbelasting van 2 % op de scheepvaartinkomsten die wij of zij gedurende dat jaar verkrijgen en die zijn toe te rekenen aan het vervoer van vracht naar of vanuit de Verenigde Staten. Het opleggen van deze belasting zou een negatief effect hebben op onze activiteiten en zou onze winst verminderen die beschikbaar is voor uitkering aan onze aandeelhouders.

We kunnen ook in andere rechtsgebieden aan belastingen worden onderworpen, waardoor onze winst kan dalen.

Onze aandeelhouders die in een ander land dan België wonen, kunnen aan dubbele roerende voorheffing onderworpen zijn met betrekking tot dividenden of andere uitkeringen door ons.

Dividenden of andere uitkeringen van ons aan aandeelhouders zijn in principe onderworpen aan een roerende voorheffing van 30 % in België, behalve voor aandeelhouders die in aanmerking komen voor een vrijstelling van roerende voorheffing, zoals in aanmerking komende pensioenfondsen of een vennootschap die wordt beschouwd als moedermaatschappij in de zin van Richtlijn 90/435/EEG van de Raad van 23 juli 1990 of (de 'moeder-dochterrichtlijn'), of die in aanmerking komen voor een lager tarief van roerende voorheffing of een vrijstelling krachtens een belastingverdrag. Er kunnen verschillende voorwaarden van toepassing zijn en aandeelhouders die in andere landen dan België wonen, worden aangeraden hun adviseurs te raadplegen over

de fiscale gevolgen van dividenden of andere uitkeringen door ons. Onze aandeelhouders die in een ander land dan België verblijven, kunnen het bedrag van deze roerende voorheffing mogelijk niet in mindering brengen van enige belasting die verschuldigd is op dergelijke dividenden of andere uitkeringen in een ander land dan België. Bijgevolg kunnen deze aandeelhouders onderworpen zijn aan dubbele belasting met betrekking tot dergelijke dividenden of andere uitkeringen.

België en de Verenigde Staten hebben een verdrag gesloten ter voorkoming van dubbele belasting: het Belgisch-Amerikaans dubbelbelastingverdrag. Het Belgisch-Amerikaans dubbelbelastingverdrag beperkt de toepasselijkheid van Belgische roerende voorheffing tot 15 %, 5 % of 0 % voor Amerikaanse belastingplichtigen, op voorwaarde dat de Amerikaanse belastingplichtige voldoet aan de door het Belgisch-Amerikaans dubbelbelastingverdrag opgelegde voorwaarden inzake de beperking van voordelen. De Belgische roerende voorheffing wordt in het algemeen verlaagd tot 15 % krachtens het Belgisch-Amerikaans dubbelbelastingverdrag. De 5 % roerende voorheffing is van toepassing in gevallen waarin de Amerikaanse aandeelhouder een vennootschap is die ten minste 10 % van de aandelen in de Vennootschap bezit. Er is geen Belgische roerende voorheffing verschuldigd als de aandeelhouder een vennootschap is die ten minste 10 % van de aandelen in de Vennootschap gedurende ten minste 12 maanden in handen heeft of die, onder bepaalde voorwaarden, een Amerikaans pensioenfonds is. De Amerikaanse aandeelhouders wordt aangeraden hun eigen belastingadviseurs te raadplegen om te bepalen of ze een beroep kunnen doen op de voordelen en voldoen aan de voorwaarden inzake beperking van voordelen zoals opgelegd door het Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag.

Wijzigingen in de tonnagebelasting of de vennootschapsbelastingregimes die op ons van toepassing zijn, of in de interpretatie daarvan, kunnen een invloed hebben op onze toekomstige bedrijfsresultaten.

Kort na haar oprichting in 2003, heeft Euronav een aanvraag ingediend om onder het Belgische tonnagebelastingregime te vallen. Op 23 oktober 2003 verklaarde de Federale Overheidsdienst Financiën dat Euronav voor een periode van tien jaar onder dit regime valt. Overeenkomstig het tonnagebelastingregime, dat deel uitmaakt van het normale vennootschapsbelastingregime in België, worden winsten uit de exploitatie van zeeschepen forfaitair vastgesteld op basis van de netto geregistreerde tonnage van de betrokken schepen. Na het verstrijken van deze eerste periode van tien jaar werd het tonnagebelastingregime automatisch met tien jaar verlengd. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren die normaal in aanmerking worden genomen bij traditionele belastingberekeningen, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, winsten en de verrekening van verliezen uit het verleden met in België belastbare inkomsten.

Wijzigingen in de belastingregimes die op ons van toepassing zijn, of in de interpretatie daarvan, kunnen van invloed zijn op onze toekomstige bedrijfsresultaten.

Euronav exploiteert ook schepen die varen onder Belgische, Franse, Griekse, Marshall Eilandse en Liberiaanse vlag en waarvoor de Vennootschap de vereiste tonnagebelasting in die specifieke jurisdicties betaalt.

Er is echter geen garantie dat de tonnagebelastingregeling niet zal worden teruggedraaid of dat er geen andere vormen van belasting zullen worden geheven, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, een wereldwijde minimumbelasting, een koolstofheffing of heffingen in het kader van een emissiehandelssysteem om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen. Indien dergelijke wijzigingen alleen op EU-niveau zouden worden doorgevoerd, kan het wereldwijde gelijke speelveld worden verstoord en kan de Vennootschap in een zwakkere concurrentiepositie komen te staan dan vergelijkbare ondernemingen buiten de EU.

Risico's verbonden aan een belegging in onze gewone aandelen

De koers van onze gewone aandelen heeft in het verleden geschommeld, is volatiel geweest en kan ook in de toekomst volatiel zijn, en als gevolg daarvan zouden beleggers in onze gewone aandelen aanzienlijke verliezen kunnen lijden.

Onze aandelenkoers kan zeer volatiel zijn en toekomstige verkopen van onze gewone aandelen kunnen de beurskoers van onze gewone aandelen doen dalen.

De beurskoers van onze gewone aandelen heeft in het verleden geschommeld binnen een brede bandbreedte en kan aanzienlijk blijven schommelen als reactie op vele factoren, zoals werkelijke of verwachte schommelingen in onze bedrijfsresultaten, veranderingen in financiële inschattingen door effectenanalisten, trends op vlak van economie, regelgeving of ESG, algemene marktomstandigheden, geruchten, verzonnen nieuws, bedrijfszonderbrekingen veroorzaakt door de uitbraak van COVID-19 en andere factoren, waarvan er vele buiten onze controle liggen. Sinds 2008 heeft de aandelenmarkt te maken met extreme koers- en volumeschommelingen als gevolg van verschillende factoren, waaronder de verwachting dat de rente zal stijgen; opmerkelijke marktschommelingen in het eerste kwartaal van 2022 tot heden. Als de volatiliteit op de markt aanhoudt of verergert, kan dat de beurskoers van onze gewone aandelen doen dalen en zou dat invloed kunnen hebben op een potentiële verkoopprijs indien houders van onze gewone aandelen besluiten hun aandelen te verkopen.

Onze aandelenkoers heeft in het verleden geschommeld, is recent volatiel geweest en kan ook in de toekomst volatiel zijn. Tussen 1 januari 2021 en 31 december 2021 schommelde de koers van onze gewone aandelen tussen USD 7,75 en USD 11,11, zonder opmerkelijke aankondigingen door, of bijzondere ontwikkelingen bij de Vennootschap of derden om de schommeling van onze aandelenkoers te onderbouwen. Onze aandelenkoers kan in de nabije toekomst snel en aanzienlijk dalen of stijgen zonder dat er een verband is met onze bedrijfsprestaties of vooruitzichten. Daarnaast heeft de aanhoudende uitbraak van het nieuwe COVID-19-virus, geleid tot grote schommelingen op de beurzen en in de sector. De aandelenmarkt in het algemeen en de scheepvaartmarkt in het bijzonder hebben te maken gehad met extreme volatiliteit die vaak geen verband hield met de bedrijfsprestaties van bepaalde ondernemingen. Als gevolg van die volatiliteit kunnen beleggers aanzienlijke verliezen lijden op hun belegging in onze gewone aandelen. De beurskoers van onze gewone aandelen kan worden beïnvloed door vele factoren, waaronder de volgende:

- Reactie van beleggers op onze bedrijfsstrategie;
- Aandeelhoudersactivisme
- Onze voortdurende naleving van de noteringsnormen van de NYSE en/of Euronext;
- Ontwikkelingen op het gebied van wet- of regelgeving in de Verenigde Staten en andere landen, met name wijzigingen in wetten of voorschriften die van toepassing zijn op onze sector, waaronder die met betrekking tot de klimaatverandering;
- Schommelingen in onze financiële resultaten of die van bedrijven die gelijkaardig worden beschouwd;
- Ons vermogen of onvermogen om extra kapitaal aan te trekken en de voorwaarden waaronder we dat doen;
- Dalingen van de beurskoersen van aandelen in het algemeen;
- Het handelsvolume van onze gewone aandelen;
- Shortingactiviteit in verband met ons aandeel;
- De verkoop van onze gewone aandelen door ons of onze aandeelhouders;
- De algemene economische, industriële en marktomstandigheden; en
- Andere gebeurtenissen of factoren, met inbegrip van die welke het gevolg zijn van dergelijke gebeurtenissen, of de verwachting dat dergelijke gebeurtenissen zich zullen voordoen, met inbegrip van oorlog, terrorisme en andere internationale conflicten, volksgezondheidskwesties met inbegrip van epidemieën of pandemieën, zoals de huidige COVID-19-pandemie, en ongunstige weers- en klimaatomstandigheden zouden onze activiteiten kunnen verstoren of kunnen leiden tot politieke of economische instabiliteit.

Deze algemene markt- en sectorgebonden factoren kunnen de beurskoers van onze gewone aandelen ernstig schaden, ongeacht onze bedrijfsprestaties, en kunnen haaks staan op verbeteringen in de feitelijke of verwachte bedrijfsprestaties, de financiële toestand of andere waarde-indicatoren. Aangezien de beurskoers van onze gewone aandelen in het verleden heeft geschommeld, recent volatiel is geweest en ook in de toekomst volatiel kan zijn, zouden beleggers in onze gewone aandelen aanzienlijke verliezen kunnen lijden. In het verleden zijn na periodes van volatiliteit op de markt vaak collectieve rechtszaken over effecten aangespannen tegen ondernemingen. Indien een dergelijke rechtszaak tegen ons zou worden aangespannen, kan dat leiden tot aanzienlijke kosten en kan dat niet alleen middelen maar ook de aandacht van de directie afleiden, wat een wezenlijk en nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en groeivoorzichten. Er kan geen garantie worden gegeven dat de koers van ons aandeel op het huidige niveau zal blijven.

Daarnaast hebben effecten van bepaalde ondernemingen recentelijk te maken gehad met een aanzienlijke en extreme volatiliteit van hun aandelenkoers veroorzaakt door speculatieve verkopen van gewone aandelen (dit wordt een 'short squeeze' genoemd). Deze 'short squeezes' hebben geleid tot een extreme volatiliteit in deze ondernemingen en op de markt en hebben de beurskoers van deze ondernemingen zo hard opgedreven dat er geen correlatie meer is met de onderliggende waarde van de onderneming. Veel beleggers die tegen een te hoge koers aandelen in deze bedrijven hebben aangekocht, lopen het risico een aanzienlijk deel van hun oorspronkelijke belegging kwijt te raken, aangezien de prijs per aandeel gestaag is gedaald naarmate de belangstelling voor deze aandelen is afgenomen. Hoewel we geen reden hebben om aan te nemen dat onze aandelen het doelwit zouden worden van een short squeeze, kan niet worden gegarandeerd dat dit in de toekomst niet het geval zal zijn. U kunt een aanzienlijk deel van of al uw beleggingen verliezen als u onze aandelen koopt tegen een koers die losstaat van onze onderliggende waarde.

Van tijd tot tijd kan onze Raad van toezicht toestemming geven om eigen aandelen in te kopen binnen het Belgische wettelijke kader. Er is geen garantie dat we eigen aandelen zullen inkopen of dat het volume van die inkopen in de lijn van de verwachtingen van de aandeelhouders zal liggen, waardoor het rendement voor onze aandeelhouders zou kunnen dalen. Zodra de toestemming is gegeven om eigen gewone aandelen in te kopen, zal de Directieraad naar eigen goeddunken en op basis van een evaluatie van relevante overwegingen beslissen om eigen gewone aandelen in te kopen.

Overeenkomstig de machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders van 20 mei 2021 hebben we tot juni 2027 de mogelijkheid, maar niet de verplichting, om eigen aandelen in te kopen indien we van mening zijn dat de aandelenkoers van de Vennootschap in sterke mate losstaat van haar reële waarde. In de loop van 2021 hebben we van juni 2021 tot december 2021 eigen aandelen ingekocht. Gedurende 2022 tot op de datum van dit jaarverslag, hebben we geen eigen aandelen ingekocht.

Op 31 maart 2022, bezaten we 18.346.732 eigen aandelen (8,43 % van het totale aantal uitstaande aandelen). We kunnen onze aandelen opportunistisch blijven inkopen onder de bij wet bepaalde voorwaarden en mits een geldige machtiging. De mate waarin we dit doen en de timing van deze aankopen zullen afhangen van verschillende factoren, waaronder marktomstandigheden, wettelijke vereisten en andere bedrijfsoverwegingen.

Het besluit van de Raad van toezicht om eigen gewone aandelen in te kopen zal afhankelijk zijn van onze winstgevendheid en financiële toestand, contractuele beperkingen, beperkingen opgelegd door toepasselijke wetgeving en andere factoren die de Raad van toezicht relevant acht. Op basis van een evaluatie van deze factoren kan de Raad van toezicht besluiten om geen eigen aandelen in te kopen of om minder eigen aandelen in te kopen dan in het verleden, wat in beide gevallen het rendement voor onze aandeelhouders kan doen dalen. De Raad van toezicht kan deze machtiging te allen tijde opschorten of intrekken.

Hoewel ons dividendbeleid een vaste component bevat, kunnen we niet garanderen dat we dividenden zullen declareren of uitkeren. De tankerindustrie is volatiel en we kunnen niet met zekerheid voorspellen hoeveel liquide middelen eventueel beschikbaar zullen zijn voor dividenduitkeringen in een bepaalde periode.

Onze Raad van toezicht kan van tijd tot tijd dividenden in contanten declareren en uitkeren in overeenstemming met onze gecoördineerde statuten en toepasselijke Belgische wetgeving. De declaratie en uitkering van dividenden of andere uitkeringen, in voorkomend geval, zullen altijd onderworpen zijn aan de goedkeuring van hetzij onze Raad van toezicht (in het geval van 'interim-dividenden'), hetzij de aandeelhouders (in het geval van 'gewone dividenden', 'interim-dividenden' of 'terugbetaling van kapitaal').

Ons huidige dividendbeleid is als volgt: we zijn voornemens een vast dividend van in totaal ten minste \$ 0,12 per aandeel per jaar uit te keren, mits de Raad van toezicht van oordeel is dat de balans van de Vennootschap sterk genoeg is, dat de Vennootschap over voldoende liquide middelen beschikt en dat de winst uit vastrentende contracten voldoende zichtbaar is. Indien de resultaten per aandeel positief zijn en het bedrag van het vaste dividend overschrijden, zal het resulterende overschot aan inkomsten in aanmerking worden genomen voor toewijzing aan ofwel extra dividenden in contanten, de inkoop van eigen aandelen, de versnelde afschrijving van schulden of de aankoop van schepen die volgens de Raad van toezicht op dat moment de aandeelhouderswaarde verhogen.

Aanvullende richtlijnen op het hierboven vermelde beleid zoals toegepast op onze definitieve resultaten voor het jaar eindigend op 31 december 2019 en op onze kwartaalresultaten vanaf 2020, werden door onze Raad van toezicht als volgt meegedeeld in een persbericht van 9 januari 2020:

- De Vennootschap streeft er elk kwartaal naar om 80 % van haar netto-inkomsten (inclusief het vaste element van \$ 0,03 per kwartaal) uit te keren aan haar aandeelhouders.
- Dit zal voornamelijk gebeuren in de vorm van een dividend in contanten en de Vennootschap zal altijd de inkoop van eigen aandelen als alternatief overwegen indien zij van mening is dat zij op die manier meer waarde kan creëren voor haar aandeelhouders.
- De Vennootschap behoudt zich het recht voor meer dan 80 % van haar netto-inkomsten te laten terugvloeien indien de omstandigheden dat toelaten.

In het kader van haar uitkeringsbeleid zal de Vennootschap uitzonderlijke kapitaalverliezen blijven opnemen bij de beoordeling van bijkomende dividenden, maar ook uitzonderlijke kapitaalswinsten blijven uitsluiten bij de beoordeling van bijkomende dividenduitkeringen. In het kader van haar uitkeringsbeleid zal de Vennootschap geen rekening houden met niet-geldelijke posten die de resultaten beïnvloeden, zoals uitgestelde belastingvorderingen of uitgestelde belastingverplichtingen.

Onze Raad van toezicht zal de declaratie en uitkering van dividenden blijven beoordelen rekening houdend met onze financiële resultaten en winsten, de beperkingen in onze schuldovereenkomsten, de marktvooruitzichten, onze lopende kapitaaluitgaven, onze verbintenissen, onze investeringsmogelijkheden, de bepalingen van de Belgische wet die van invloed zijn op de uitkering van dividenden aan aandeelhouders, alsook andere factoren. We kunnen op elk moment stoppen met het uitkeren van dividenden en kunnen niet garanderen dat we in de toekomst dividenden of een bepaald bedrag aan dividenden zullen uitkeren. Zo hebben we van 2010 tot 2014 geen dividenden gedeclareerd of uitgekeerd.

In het algemeen mogen we op grond van de voorwaarden van onze schuldovereenkomsten geen dividenden uitkeren indien er als gevolg van het dividend sprake is of zal zijn van verzuim/wanbetaling of een schending van een leningsconvenant. Onze kredietfaciliteiten bevatten ook beperkingen en verbintenissen die het vermogen van ons en onze dochterondernemingen om dividenden te declareren en uit te keren, kunnen beperken (zo mag geen van onze joint ventures een dividend uitkeren voordat haar leningsovereenkomst, voor zover van toepassing, volledig is terugbetaald).

De Belgische wet verbiedt in het algemeen de uitkering van dividenden tenzij de nettoactiva op de afsluitingsdatum van het laatste boekjaar niet lager is dan het bedrag van het maatschappelijk kapitaal en, voordat het dividend wordt uitgekeerd, 5 % van de nettowinst wordt toegewezen aan de wettelijke reserve totdat deze wettelijke reserve 10 % van het aandelenkapitaal bedraagt. Er mogen geen uitkeringen plaatsvinden indien, als gevolg van een dergelijke uitkering, onze nettoactiva zouden dalen tot onder de som van (i) het bedrag van ons maatschappelijk kapitaal, (ii) het bedrag van de voornoemde wettelijke reserves en (iii) andere reserves die op grond van onze gecoördineerde statuten of de wet vereist kunnen zijn, zoals de reserves die niet beschikbaar zijn voor uitkering in het geval dat we eigen aandelen aanhouden.

Het is mogelijk dat we in de toekomst niet over voldoende overschot beschikken om dividenden uit te keren en dat onze dochterondernemingen niet over voldoende fondsen of overschot beschikken om uitkeringen aan ons te doen. We kunnen niet garanderen dat dividenden zullen worden uitgekeerd of dat de uitgekeerde dividenden in de lijn van de verwachtingen van de aandeelhouders zullen liggen. Daarnaast kan het vennootschapsrecht van rechtsgebieden waarin onze dochterondernemingen zijn opgericht onder bepaalde omstandigheden beperkingen opleggen aan de uitkering of bron van dividenden.

Toekomstige uitgaven en verkopen van onze gewone aandelen zouden de beurskoers van onze gewone aandelen kunnen doen dalen.

Per 31 december 2021 bedroeg ons geplaatst (en volledig volgestorte) aandelenkapitaal USD 239.147.506,82, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen.

Per 31 december 2021 hadden we

- 201.677.981 uitstaande gewone aandelen en
- 18.346.732 ingekochte eigen aandelen.

Bij besluit van de Bijzondere Vergadering van Aandeelhouders van 23 juni 2021 is onze Raad van Toezicht gemachtigd om gedurende een periode van vijf jaar maximaal 10 % van de bestaande aandelen of winstaandelen te verwerven, tegen een prijs per aandeel die niet hoger is dan de maximumprijs die volgens de toepasselijke wetgeving is toegestaan en die niet lager mag zijn dan EUR 0,01. Eigen aandelen die we hebben ingekocht, kunnen worden ingetrokken of kunnen worden aangehouden als ingekochte eigen aandelen, naar keuze van de Vennootschap.

Volgens het Belgische vennootschapsrecht worden de stemrechten met betrekking tot ingekochte eigen aandelen opgeschort en geven die aandelen geen recht op dividend. We kunnen te allen tijde alle of een deel van onze eigen aandelen overdragen aan een derde partij, op welk moment de daaraan verbonden stemrechten niet langer geschorst zullen zijn en de aandelen hun houder opnieuw recht zullen geven op dividend. Een dergelijke toekomstige overdracht kan leiden tot verwatering van de aandelen die onze aandeelhouders aanhouden.

Daarnaast is de Raad van toezicht bij besluit van de aandeelhoudersvergadering van 20 februari 2020 gemachtigd om het aandelenkapitaal in een of meerdere keren te verhogen met een maximumbedrag van in totaal USD 25.000.000 (met de mogelijkheid voor de Raad van toezicht om de preferente inschrijvingsrechten van onze bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) of USD 120.000.000 (zonder de mogelijkheid voor onze Raad van Toezicht om de preferente inschrijvingsrechten van onze bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van publicatie van het besluit, met inachtneming van de door de Raad van Toezicht vast te stellen voorwaarden en bepalingen.

Uitgiften en verkopen van een aanzienlijk aantal gewone aandelen op de publieke markt, of de perceptie dat dergelijke uitgiften of verkopen zouden kunnen plaatsvinden, kunnen de beurskoers van onze gewone aandelen doen dalen. Deze verkopen kunnen ook afbreuk doen aan ons vermogen om in de toekomst extra kapitaal aan te trekken door de verkoop van onze eigen aandelen. We zijn voornemens in de toekomst extra gewone aandelen uit te geven. Een toekomstige aandelenuitgifte kan leiden tot verwatering van de aandelen die onze aandeelhouders aanhouden.

We zijn gevestigd in België, dat andere en in sommige gevallen beperktere aandeelhoudersrechten kent dan de in rechtsgebieden in de Verenigde Staten.

We zijn een Belgische vennootschap en onze bedrijfsaangelegenheden worden beheerst door het Belgische vennootschapsrecht. Rechtsbeginselen met betrekking tot zaken als de geldigheid van bedrijfsprocedures, de fiduciaire plichten van het management, de data voor dividenduitkeringen en de rechten van aandeelhouders kunnen verschillen van die welke van toepassing zouden zijn als we zouden zijn opgericht in een rechtsgebied in de Verenigde Staten.

Het Belgische recht kent bijvoorbeeld geen bij wet bepaalde rechten van dissidenten met betrekking tot aandelenruil, fusies en andere soortgelijke transacties; en de rechten van aandeelhouders van een Belgische vennootschap om namens de vennootschap een rechtsvordering aan te spannen, zijn beperkter dan in de Verenigde Staten.

Burgerlijke aansprakelijkheden gebaseerd op de effectenwetten en andere wetten van de Verenigde Staten zijn mogelijk niet afdwingbaar in oorspronkelijke rechtsvorderingen aangespannen in België of in rechtsvorderingen in België met als doel om vonnissen van Amerikaanse rechtbanken ten uitvoer te leggen.

Burgerlijke aansprakelijkheden gebaseerd op de effectenwetten en andere wetten van de Verenigde Staten zijn mogelijk niet afdwingbaar in oorspronkelijke rechtsvorderingen aangespannen in België of in rechtsvorderingen in België met als doel om vonnissen van Amerikaanse rechtbanken ten uitvoer te leggen. Rechtsvorderingen voor de tenuitvoerlegging van vonnissen van Amerikaanse rechtbanken kunnen alleen succesvol zijn indien de Belgische rechtbank de materiële juistheid van het vonnis van de Amerikaanse rechtbank bevestigt en ervan overtuigd is dat:

- Het effect van de beslissing tot tenuitvoerlegging niet kennelijk onverenigbaar is met de Belgische openbare orde;

- Het vonnis de rechten van de verweerder niet heeft geschonden;
- Het vonnis is niet gewezen in een zaak waarin de partijen aan overdrachtsbeperkingen onderworpen rechten hebben overgedragen met als enig doel zich te onttrekken aan de toepassing van het recht dat ingevolge het Belgische internationale privaatrecht van toepassing is;
- Het vonnis is niet vatbaar voor verder verhaal overeenkomstig Amerikaans recht;
- Het vonnis is niet onverenigbaar met een in België gewezen vonnis, noch met een later in het buitenland gewezen vonnis dat in België ten uitvoer zou kunnen worden gelegd;
- Er geen vordering werd ingediend buiten België nadat dezelfde vordering in België werd ingediend terwijl de in België ingediende vordering nog in behandeling is;
- De Belgische rechtbanken niet exclusief bevoegd waren om over de zaak te oordelen;
- De rechtbank in de VS haar bevoegdheid niet heeft aanvaard louter op basis van de nationaliteit van de eiser of de plaats waar de betwiste goederen zich bevinden; en
- Het aan de Belgische rechtbank voorgelegde vonnis authentiek is.

Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur

Introductie

Referentiecode

In 2020 heeft Euronav de Belgische Corporate Governance Code van 2020 aangenomen als referentiecode in de zin van het Artikel 3:6(2)(4) van het Belgische Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen ("WVV") en haar Corporate Governance Charter overeenkomstig geactualiseerd.

De volledige tekst van het Corporate Governance Charter kan worden geraadpleegd op de website van Euronav: www.euronav.com onder de sectie Deugdelijk Bestuur/Corporate Governance.

Notering op de New York Stock Exchange

Naar aanleiding van de dubbele notering van de aandelen van de Vennootschap op de New York Stock Exchange op 23 januari 2015, is de New York Stock Exchange Corporate Governance-regelgeving voor Foreign Private Issuers 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 2002 en aan bepaalde normen inzake deugdelijk bestuur 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.

Deugdelijk bestuur

Op 20 februari 2020 nam Euronav een tweeledig bestuursmodel aan, inclusief een Raad Van Toezicht en een Directieraad, zoals bepaald in Artikel 7:104 WVV, dat in werking trad op 1 mei 2019.

Kapitaal, aandelen en aandeelhouders

Kapitaal en aandelen

Op 31 december 2021 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav 239.147.505,82 USD, vertegenwoordigd door 220.024.713 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.

Niet-gewaarborgde obligaties

Op 2 september 2021 kondigde de Vennootschap aan dat Euronav Luxembourg S.A. met succes de niet-gewaarborgde obligatieleningen ter waarde van 200 miljoen USD heeft geplaatst, die worden gegarandeerd door Euronav NV. De obligaties zijn genoteerd op de Oslo Stock Exchange. In samenhang met de obligatie-uitgifte heeft Euronav Luxembourg S.A. 131,8 miljoen USD van de uitstaande obligatie EULU01 (ISIN: NO0010793888), met vervaldatum in mei 2022, teruggekocht.

Eigen aandelen

Op 31 december 2021 hield Euronav 18.346.732 eigen aandelen aan. Met uitzondering van de aandelenoptieplannen voor de leden van de Directieraad en eventueel leidinggevend personeel (zie hoofdstuk 6.1. Beleid inzake bezoldiging voor de leden van de Directieraad en de werknemers verderop in deze Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur) zijn er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav-aandelen te verwerven.

Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Volgens de informatie waarover de Vennootschap op 31 december 2020 beschikte, en rekening houdend met de transparantieverklaringen die op die datum beschikbaar waren, was de aandeelhoudersstructuur zoals weergegeven in de tabel:

Aandeelhoudersstructuur op 31 december 2021

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage
Euronav (treasury shares)	18.346.732	8,34
C.K.Limited	19.852.500	9,02
Other	181.825.481	82,64
Total	220.024.713	100,0%

Nota van de redactie: aandeelhoudersstructuur op 31 maart 2022, sluitingsdatum voor publicatie:

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage
Saverco NV	22.024.400	10,01 %
C.K.Limited	19.852.500	9,02 %
Euronav (treasury)	18.346.732	8,34 %
Other	159.801.081	72,63 %
Total	220.024.713	100,0%

Raad van Toezicht

Naam	Type mandaat	Eerste	Einde mandaat
Carl Steen	Voorzitter- Onafhankelijk lid	2015	AV 2022
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	2015	AV 2022
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	2016	AV 2022
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	2019	AV 2023
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	2019	AV 2023

Hieronder volgt een lijst van de biografieën van de leden van de Raad van Toezicht volgens de samenstelling op 31 december 2021.

Carl Steen - Onafhankelijk Lid - Voorzitter

Carl E. Steen werd gecoöpteerd als Bestuurder en benoemd tot Voorzitter van de Raad van Toezicht met ingang na de Raad van Bestuur op 3 december 2015. De heer Steen is ook lid van het Audit- en Risicocomité en het Corporate Governance en Benoemingscomité. 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 fuseerde 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. Momenteel is de heer Steen niet-uitvoerend bestuurder bij de volgende beursgenoteerde ondernemingen in de financiële, scheepvaart- en logistieke sector: Golar LNG, waar hij ook zetelt in het Auditcomité, Wilh Wilhelmsen en Belships

Anne-Hélène Monsellato - Onafhankelijk Lid

Anne-Hélène Monsellato is lid van de Raad van Toezicht sinds haar benoeming door de Algemene Aandeelhoudersvergadering ('AV') van mei 2015 en is tevens Voorzitter van het Audit- en Risicocomité. Ze kan worden beschouwd als de financiële expert van het Audit- en Risicocomité voor doeleinden inzake Deugdelijk Bestuur en overeenkomstig Artikel 3°6 §1 °9 van het WVV.

Sinds juni 2017 is Mevr. Monsellato lid van de Raad van Bestuur van Genfit, een biofarmaceutische vennootschap die noteert op Euronext en de Nasdaq, en is ze Voorzitter van het Auditcomité. Mevr. Monsellato is sinds 2013 een actief lid van de IFA (Franse afdeling van de National Association of Directors).

Ze is eveneens Ondervoorzitter en Penningmeester van het American Center for Art and Culture, een Amerikaanse private 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 in de Verenigde Staten, zij is ook lid van het Franse instituut van directeurs. 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. De Raad van Toezicht van

de Vennootschap heeft vastgesteld dat Mevr. Monsellato als “onafhankelijk” kan worden gekwalificeerd, onder Rule 10A-3 uitgevaardigd de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE.

Grace Reksten Skaugen - Onafhankelijk Lid

Grace Reksten Skaugen is lid van de Raad van Toezicht als Onafhankelijk Lid sinds de Algemene Aandeelhoudersvergadering van 12 mei 2016 en is Voorzitter van het Remuneratiecomité, lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité, alsook van het Duurzaamheidscomité. Daarnaast is Grace Reksten Skaugen curator / lid van het International Institute of Strategic Studies in Londen. Van 2002 tot 2015 was ze lid van de Raad van Bestuur van Statoil ASA. Ze is momenteel tevens lid van de Raad van Bestuur van Investor AB, Lundin Petroleum AB en PJT Partners, een boutique investeringsbank uit de VS. In 2009 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).

Anita Odedra - Onafhankelijk Lid

Anita Odedra is lid van de Raad van Toezicht sinds haar benoeming door de AV van mei 2019 en is tevens lid van het Audit- en Risicocomité, alsook van het Duurzaamheidscomité. Mevr. Odedra heeft meer dan 25 jaar ervaring in de energiesector en is momenteel Chief Commercial Officer bij Tellurian Inc. Voorgaand bekleedde mevrouw Odedra functies als Executive Vice President van de Angelicoussis Shipping Group Ltd (ASGL), waar ze leiding gaf aan de business units LNG en olievrachthandel, en Vice President Shipping & Commercial Operations voor Cheniere. Anita was 19 jaar actief binnen de BG Group, waar ze in alle aspecten van BG's activiteiten heeft gewerkt, waaronder ontginning, productie, handel, marketing, business development, commerciële activiteiten en scheepvaart. Haar laatste functie bij BG was VP, Global Shipping. Ze begon haar carrière in 1993 bij ExxonMobil als Geoscience Analyst. Mevrouw Odedra was van 2013 tot 2016 lid van de Raad van Bestuur van de Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGGTO) en was van 2010 tot 2015 voorzitter van de Commercial Study Group van GIIGNL. Mevrouw Odedra behaalde haar doctoraat in Gesteentefysica aan de University College London en University of Tokyo en een Bachelor in Geologie aan het Imperial College, University of London.

Carl Trowell - Onafhankelijk Lid

Carl Trowell is lid van de Raad van Toezicht sinds zijn benoeming door de AV van mei 2019, is tevens lid van het Remuneratiecomité en Voorzitter van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Sinds juni 2020, is Carl Trowell de Chief Executive Officer van Acteon Group Ltd., een dienstenbedrijf voor marine en onderzeese projecten voor de hernieuwbare, nearshore-bouw en olie- en gassector. Alvorens in dienst te treden bij Acteon, was de heer Trowell sinds 2014 Chief Executive Officer van Ensco PLC, een NYSE beursgenoteerd offshore boorbedrijf in Londen, waar hij ook lid was van de Raad van Bestuur en de functie van Executive Chairman bekleedde sinds april 2019 na de afronding van de fusie met Rowan PLC (nadien bekend als Valaris PLC), tot april 2020. Hiervoor had de heer Trowell een internationale executive carrière bij Schlumberger Ltd., waar hij de functies van Voorzitter van de afdelingen Integrated Project Management (IPM), Production Management (SPM) en de WesternGeco seismische divisies van het olievelddienstenbedrijf bekleedde. Voorafgaand aan deze functies, bekleedde hij verschillende internationale managementfuncties bij Schlumberger, waaronder Global VP Strategic Marketing & Sales, Management Director NorthSea/Europe Region. De heer Trowell vatte zijn professionele carrière aan in 1995 als petroleum ingenieur bij Royal Dutch Shell alvorens Schlumberger te vervolgen. De heer Trowell was reeds lid van verscheidene adviesraden voor de energie-industrie. Hij was formeel lid van de Raad van Bestuur van EV Private Equity, en zetelde als Niet-Uitvoerend lid van de Raad van Bestuur van Ophir Energy plc. De heer Trowell behaalde een doctoraat in Aardwetenschappen aan de University of Cambridge, een Master of Business Administration aan The Open University, UK, en een Bachelor in Geologie aan het Imperial College, University of London.

Samenstelling

De Raad van Toezicht bestaat momenteel uit vijf leden. Alle leden zijn onafhankelijke leden volgens de Belgische Corporate Governance regels, evenals volgens de Rule 10A-3 uitgevaardigd door de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE. De statuten voorzien dat leden van de Raad van Toezicht kunnen worden benoemd voor een periode die vier jaar per mandaat niet mag overschrijden. De leden van de Raad van Toezicht zijn herkiesbaar. De statuten voorzien geen leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Toezicht.

Functionering van de Raad van Toezicht

In 2021 kwamen de leden van de Raad van Toezicht tien keer formeel samen. Door de COVID-19 maatregelen en gerelateerde reisbeperkingen, vonden 9 van de 10 vergaderingen plaats via videoconferenties. Het aanwezigheidspercentage van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde
Carl Steen	Voorzitter- Onafhankelijk lid	10 van de 10
Anne-Hélène Mansellato	Onafhankelijk lid	10 van de 10
Ludovic Saverys	Lid	3 van de 3 (einde
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	10 van de 10
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	9 van de 10
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	10 van de 10

Naast de formele vergaderingen, staan de leden van de Raad van Toezicht van Euronav regelmatig met elkaar in contact via telefonische conferenties of via e-mail. Door de social distancing beperkingen, werd er in 2021 vaak gebruikt gemaakt van schriftelijke besluitvormingsprocessen, wanneer er dringende beslissingen genomen dienden te worden.

Werking

Op 20 februari 2020 implementeerde de buitengewone aandeelhoudersvergadering het nieuwe WV en werden nieuwe statuten aangenomen, inclusief een tweeledig bestuursmodel. De bevoegdheden van de Raad van Toezicht zijn bepaald in Artikel 7:109 van het WV en sectie III.1. van het Corporate Governance Charter. Alle besluiten van de Raad van Toezicht worden genomen in overeenstemming met artikel 19 van de statuten. Een exemplaar van de statuten en het nieuwe Corporate Governance Charter kan geraadpleegd worden op <https://www.euronav.com/nl/investeerders/deugdelijk-bestuur/>.

De Raad van Toezicht is het hoogste bestuursorgaan van de Vennootschap. Het is verantwoordelijk voor het algemene beleid en de strategie van de Vennootschap en heeft de bevoegdheid alle handelingen te verrichten die hem exclusief zijn voorbehouden door het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen. De Raad van Toezicht stelt alle verslagen en voorstellen op in overeenstemming met boeken 12 en 14 van het WV. De Raad houdt toezicht op de Directieraad.

De Raad van Toezicht streeft het succes van de Vennootschap na inzake aandeelhouderswaarde, daarbij rekening houdend met de maatschappelijke, sociale, economische en ecologische verantwoordelijkheid, genderdiversiteit en diversiteit in het algemeen. Daarbij handelen de leden van de Raad van Toezicht eerlijk en te goeder trouw met het oog op de belangen van de Vennootschap.

Activiteitenverslag 2021

In 2021 behandelde de Raad van Toezicht diverse onderwerpen, waaronder, maar niet beperkt tot:

- De impact van de COVID-19-pandemie op de activiteiten en de financiële resultaten van de Vennootschap;
- Strategische perspectieven voor de Vennootschap op middellange en lange termijn;
- Brandstofinkopen en inventarisstrategieën;
- Strategie en implementatie van kapitaalallocatie, inclusief het kwartaalrendement voor aandeelhouders door middel van dividenden en/of inkoop van eigen aandelen;
- ESG- en duurzaamheidsaangelegenheden, inclusief de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen, aandrijvingsmethoden, ESG-gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van regelgeving;
- Vlootbeheerstrategie en tenuitvoerlegging daarvan, inclusief aan- en verkoop van schepen;
- Overzien van de aankoop van drie VLCC- en drie Suezmaxschepen
- (Her)financiering van zowel bestaande als nieuw aangekochte schepen;
- Garantie van de Nordic Bonds uitgegeven door Euronav Luxembourg S.A. en gedeeltelijke terugkoop van EULU01-obligatie;
- Aangelegenheden inzake Deugdelijk Bestuur;
- De bedrijfscultuur en haar waarden;
- Risicobeheer, inclusief het beleid en de processen inzake risicobeheer m.b.t. tegenpartijen;
- Aangelegenheden op het gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu (HSQE), met bijzondere aandacht voor de veiligheid en het welzijn van zeevarenden, ondanks de complexiteit van de rotatie van de bemanning als gevolg van de COVID-19-pandemie

Procedure voor belangenconflicten

De procedure voor belangenconflicten binnen de Raad van Toezicht is opgenomen in het WWV en het Corporate Governance Charter van de Vennootschap. In de loop van 2021 vereiste geen enkele beslissing van de Raad van Toezicht de toepassing van de belangenconflictprocedure zoals uiteengezet in bepaling 7:115 van het WWV.

Comités van de Raad van Toezicht

Audit- en Risicocomité

Samenstelling

In overeenstemming met Artikel 7:119 van het Wetboek van Verenigingen en Vennootschappen en met Artikel 4.3 van de Belgische Corporate Governance Code van 2020, moet het Audit- en Risicocomité minstens drie leden tellen, van wie minstens één onafhankelijk lid. Het Audit- en Risicocomité van Euronav telt momenteel drie leden van de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn.

Op 31 december 2021 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Anne-Hélène Monsellato ¹ (Voorzitter)	2022	x
Carl Steen	2022	x
Anita Odedra	2023	x

1 Onafhankelijk lid van de Raad van Toezicht en expert op het gebied van boekhouding en audit (zie biografie) in overeenstemming met artikel 3:6 paragraaf 1, °9 van het Belgische Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen

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. Het Audit- en Risicocomité herzielt haar referentiekader regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Toezicht 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 2021

In 2021 kwamen de leden van het Audit- en Risicocomité negen maal samen. Door de COVID-19 maatregelen en gerelateerde reisbeperkingen, vergaderde het Comité 8 van de 9 vergaderingen via videoconferentie of telefonische conferenties. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde
Anne-Hélène Monsellato (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	9 van de 9
Carl Steen	Onafhankelijk lid	8 van de 9
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	9 van de 9

Tijdens deze vergaderingen waren de belangrijkste onderwerpen, die binnen het Audit- en Risicocomité werden besproken, onder meer de jaarrekeningen, de methodologie voor bijzondere waardeverminderingen, assumpties (inclusief de residu waarde gebruikt voor de schepen) en afschrijvingen, brandstofvoorraadwaardering, externe en interne auditverslagen, de kwaliteit van het externe auditproces, de aanpak en onafhankelijkheid van de externe audit en hernieuwing van de externe auditor, de interne auditfunctie, oude en nieuwe financieringen en de bijhorende covenanten, de LIBOR-transitie, de implementatie van ESEF, boekhoudkundige normen, zaken die betrekking hebben op sectie 302 en 404 van de U.S. Sarbanes-Oxley Act en de effectiviteit van de interne controle bij de financiële rapportering, beleid en procedures voor risicobeheer m.b.t. tegenpartijen, het Belgische

jaarverslag, het jaarverslag op Formulier 20-F, bepaalde bedrijfspolicies, significante transacties of belangrijke geschillen, het bemannen van het financiële team, monitoring van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, cybersecurity, belastingaangelegenheden, risicobeheer en -processen en het risicoregister en de klokkenluidersregeling.

Remuneratiecomité

Samenstelling

Op 31 december 2021 telt het Remuneratiecomité van Euronav drie leden van de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met Artikel 7:120 van het WvV en Artikel 4.3 van de Belgische Corporate Governance Code 2020, op grond waarvan het Remuneratiecomité moet bestaan uit minimum drie leden, waarvan de meerderheid onafhankelijke leden dienen te zijn.

Op 31 december 2021 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	2022	x
Carl E. Steen	2022	
Carl Trowell	2023	x

Bevoegdheden

Het Remuneratiecomité heeft verscheidene adviserende taken met betrekking tot het remuneratiebeleid van leden van de Raad van Toezicht, leden van de Directieraad en werknemers in het algemeen. Het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Remuneratiecomité.

Het Remuneratiecomité doet aanbevelingen aan de Raad van Toezicht in verband met de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht en de leden van de Directieraad, 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 Toezicht 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 2021

In 2021 kwamen de leden van het Remuneratiecomité vier keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Ludovic Saverys	Lid	1 van de 4 (einde mandaatperiodes 2021)
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	4 van de 4
Carl E. Steen	Onafhankelijk lid	2 van de 2
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	4 van de 4

De belangrijkste agendapunten die besproken werden binnen het Remuneratiecomité hadden betrekking op het remuneratierapport in het jaarverslag, de remuneratie van leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad, de opmaak van een langetermijnincentiveplan, de KPI's voor de leden van de Directieraad en de jaarlijkse bonus van de leden van de Directieraad en de werknemers.

Corporate Governance en Benoemingscomité

Samenstelling

Op 31 december 2021 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden uit de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met Artikel 4.19 van de Belgische Corporate Governance Code van 2020, op grond waarvan de meerderheid van een Benoemingscomité dient te bestaan uit onafhankelijke 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 2021 was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk
Carl Trowell (Voorzitter)	2023	x
Carl E. Steen	2022	x
Grace Reksten Skaugen	2022	x

Bevoegdheden

De taak van het Corporate Governance en Benoemingscomité is om de Raad van Toezicht bij te staan en te adviseren in alle zaken met betrekking tot de samenstelling van de Raad van Toezicht en zijn Comités, de samenstelling van de Directieraad van de Vennootschap, de methoden en de criteria voor de benoeming en aanwerving van leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad, de evaluatie van de prestaties van de Raad van Toezicht, van zijn Comités en van de Directieraad, evenals in alle andere aangelegenheden met betrekking tot deugdelijk bestuur. Het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Corporate Governance en Benoemingscomité.

Activiteitenverslag 2021

In 2020 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité zes keer samen. Door de COVID-19 maatregelen en gerelateerde reisbeperkingen, hield het Comité 5 van de 6 vergaderingen via videoconferentie. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde
Carl Trowell (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	6 van de 6
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	6 van de 6
Carl Steen	Onafhankelijk lid	6 van de 6

De belangrijkste agendapunten die besproken werden in het Corporate Governance en Benoemingscomité hadden betrekking op de samenstelling van de Raad van Toezicht en haar Comités, inclusief overwegingen met betrekking tot genderdiversiteit alsook Belgische en Amerikaanse standaarden van deugdelijk bestuur, de evaluatie van de Raad van Toezicht en haar Comités, opvolgingsplanning, de opleiding van de Raad van Toezicht en leiderschapontwikkeling, alsook de governance structuur.

Duurzaamheidscomité

Samenstelling

Op 31 december 2021 bestond het Duurzaamheidscomité uit 6 leden, waaronder twee leden van de Raad van Toezicht, beide onafhankelijke leden, en vier leden van de Directieraad, inclusief de CEO als voorzitter van het Comité. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid gezien hun lidmaatschap van andere comités.

Op 31 december 2021 zag de samenstelling van het Duurzaamheidscomité er als volgt uit:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Anita Odedra	2023	x
Grace Reksten Skaugen	2022	x
Hugo De Stoop (Voorzitter)	n/a	
Egied Verbeeck	n/a	
Brian Gallagher	n/a	
Stamatis Bourboulis	n/a	

Bevoegdheden

Het Duurzaamheidscomité is een adviesorgaan van de Raad van Toezicht. De voornaamste rol van het Comité bestaat erin om de Raad van Toezicht te assisteren en te adviseren bij zowel het opvolgen van de prestaties van de Vennootschap als het bepalen van de voornaamste risico's en kansen op het gebied van milieu- en klimaatgerelateerde en sociale thema's. In dit opzicht houdt het Comité toezicht op het beleid en de prestaties met betrekking tot duurzaamheidsaangelegenheden en de rapportage hierover. Het Comité informeert en adviseert de Raad van Toezicht, wanneer zij dit passend acht, op een gebied binnen haar bevoegdheid waar actie of verbetering nodig is. Bijkomend controleert het Duurzaamheidscomité de doeltreffendheid van de organisatie om de vooropgestelde doelen en targets met betrekking tot duurzaamheid te bereiken.

Activiteitenrapport 2021

In 2021 kwamen de leden van het Duurzaamheidscomité vier keer samen. Door de COVID-19 maatregelen en bijhorende reisbeperkingen, heeft het Comité een fysieke vergadering en drie vergaderingen via videoconferentie gehouden. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen
Ludovic Saverys	Lid Raad van Toezicht	1 van de 4 (einde
Anita Odedra ₁	Lid Raad van Toezicht	2 van de 2
Grace Reksten Skaugen	Lid Raad van Toezicht	4 van de 4
Hugo De Stoop ₂ (Chairman)	Lid Directieraad	4 van de 4
Egied Verbeeck	Lid Directieraad	4 van de 4
Stamatis Bourboulis	Lid Directieraad	4 van de 4
Brian Gallagher	Lid Directieraad	4 van de 4

Tijdens deze vergaderingen maakte het Comité de balans op van de bestaande initiatieven inzake leefmilieu, sociale en klimaatgerelateerde aangelegenheden binnen Euronav, besprak het het duurzaamheidshoofdstuk in het jaarverslag van 2020 en de focus voor 2021 de duurzaamheidsontwikkelingen op het niveau van de IMO en de Europese Unie, hield het toezicht op de CDP-score die Euronav in 2021 heeft behaald en besprak het de duurzaamheids- en klimaatveranderingsrisico's, alsook de technische ontwikkelingen met betrekking tot de decarbonisatie en alternatieve brandstoffen en aandrijvingsmethoden.

Evaluatie van de Raad van Toezicht en haar comités

De belangrijkste principes van het evaluatieproces van de Raad van Toezicht, zijn comités en de individuele leden staan beschreven in het Corporate Governance Charter van Euronav.

In 2021 is een externe evaluatie van de de Raad van Toezicht uitgevoerd door BoardPractice, een onafhankelijk bureau gespecialiseerd in deugdelijk bestuur, door middel van een online vragenlijst. De leden werd gevraagd om na te denken over de prestaties van de individuele bestuurders van de Raad van Toezicht, de vervulling van de belangrijkste verantwoordelijkheden van

de Raad van Toezicht, de kwaliteit van de relatie tussen de Raad van Toezicht en de Directieraad, de effectiviteit van de processen van de Raad van Toezicht alsook de vergaderingen en de structuur van de Raad van Toezicht. Het resultaat werd besproken door het bestuur en was over het geheel genomen bevredigend.

Directieraad

Samenstelling

Gedurende 2021 en overeenkomstig Artikel 7:104 WvV is het dagelijks bestuur van de Vennootschap toevertrouwd aan een Directieraad, voorgezeten door de Chief Executive Officer. De Raad van Toezicht benoemt de leden van de Directieraad op voorstel van het Corporate Governance en Benoemingscomité, en in overleg met de Chief Executive Officer, rekening houdend met de behoefte aan een evenwichtige Directieraad.

Op 31 december 2021 was de Directieraad samengesteld als volgt:

Naam	Titel
Hugo De Stoop ¹	Chief Executive Officer
Lieve Logghe ²	Chief Financial Officer
Alex Staring ³	Chief Operating Officer
Egied Verbeeck ⁴	General Counsel
Stamatis Bourboulis	General Manager Euronav Ship Management (Hellas) Ltd Head of Investor Relations, Research &
Brian Gallagher	Communications

1. Als vaste vertegenwoordiger van Hecho BV.

2. Als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV.

3. Als vaste vertegenwoordiger van AST Projects BV.

4. Als vaste vertegenwoordiger van Echinus BV.

Bevoegdheden

De Directieraad is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of vereist zijn om de doelstellingen van de Vennootschap te verwezenlijken, met uitzondering van diegene die bij wet zijn voorbehouden aan de Raad van Toezicht of aan de Algemene Aandeelhoudersvergadering. Dienovereenkomstig is de Directieraad uitsluitend bevoegd voor de operationele werking van de Vennootschap en beschikt zij over alle resterende bevoegdheden. De bevoegdheden van de Directieraad zijn omschreven in Artikel 7:110 van het WvV.

Procedure voor belangenconflicten

De procedure van belangenconflicten binnen de Directieraad is uiteengezet in Artikel 7:117 §1 van het WvV en in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap. In de loop van 2021 vereiste geen enkel besluit dat werd genomen door de Directieraad de toepassing van de procedure voor belangenconflicten.

Remuneratieverslag

Het remuneratieverslag beschrijft de remuneratie van de leden van de Directieraad van Euronav en hoe de remuneratieniveaus voor de bestuurders worden bepaald. Het Remuneratiecomité (hierna beschreven als “RemCo”) houdt toezicht op het beleid en de plannen inzake de remuneratie van de Directieraad.

Euronav's remuneratiebeleid

Objectieven

Het doel van het remuneratiebeleid van Euronav (hierna beschreven als 'het Beleid'), is het definiëren, implementeren en opvolgen van een algemene bezoldigingsfilosofie en -kader van de Groep, in overeenstemming met de vereisten van de groep en de lokale regelgeving. Meer bepaald is het beleid bedoeld om:

- Eerlijk en competitief te verlonen, zodat de organisatie in staat is om hooggeschoold talent aan te trekken, te motiveren en te behouden in een internationale markt, door hen een evenwichtig en competitief verloningspakket aan te bieden;
- Verantwoordelijkheid te bevorderen door veeleisende prestatiedoelstellingen en duurzame groei op lange termijn voorop te stellen, overeenkomstig met de waarden, identiteit en cultuur van Euronav;
- De beloning te differentiëren naargelang de prestatie en de (over)realisatie van de prestaties te honoreren ten opzichte van vooraf overeengekomen, objectieve doelstellingen op bedrijfs-, operationeel en individueel niveau;
- De waardecreatie op lange termijn na te streven en af te stemmen op de strategie, het doel en de kernwaarden van Euronav, rekening houdend met de belangen van alle stakeholders;
- Beloningspraktijken op elkaar af te stemmen en hierbij de lokale marktpraktijken en regelgeving te respecteren;
- De principes van deugdelijk bestuur en van verantwoordelijk ondernemerschap na te leven en te voldoen aan alle wettelijke vereisten;
- De principes van een evenwichtige beloningspraktijk te observeren die bijdragen tot een gezond risicobeheer en te vermijden dat risico's worden genomen die de risicotolerantie van Euronav overschrijden.

Wettelijk kader

Dit beleid is overeenkomstig met de vereisten voor beursgenoteerde bedrijven zoals:

- Richtlijn (EU) 2017/828 van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2017 tot wijziging van Richtlijn 2007/36/EG wat betreft het aanmoedigen van langetermijnbetrokkenheid van aandeelhouders (de zogenaamde Shareholder's Rights Directive II, of Say on pay-richtlijn ('SRD II'));
- Belgisch Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen (de wet van 23 maart 2019 tot invoering van het Wetboek Vennootschappen en Verenigingen ('WVV'));
- Belgische Corporate Governance Code van 2020 (in de zin van Artikel 3:6 (2) van het WVV bij Koninklijk Besluit van 12 mei 2019).

Toepassingsgebied

Dit Beleid is opgesteld, geïmplementeerd, en gehandhaafd in overeenstemming met Euronav's strategie inzake bedrijfs- en risicobeheer, de bedrijfsdoelstellingen, en de belangen en prestaties van Euronav op lange termijn. Het heeft tot doel om verantwoord ondernemerschap en een eerlijke behandeling aan te moedigen, en om belangenconflicten in de relaties met interne en externe belanghebbenden te vermijden.

Dit Beleid omvat een algemeen kader dat van toepassing is op alle personeelsleden van Euronav NV (hierna Euronav) en haar dochterondernemingen. Het bevat specifieke bepalingen voor de leden van de Raad van Toezicht en de leden van de Directieraad.

Beheer

1. Algemeen

De algemene beginselen die uiteengezet zijn in dit Beleid, zijn opgesteld door de Raad van Toezicht, die de eindverantwoordelijkheid voor dit Beleid op zich neemt en toeziet op de juiste toepassing ervan.

De Raad van Toezicht legt dit Beleid voor aan de Algemene Aandeelhoudersvergadering zodat de aandeelhouders hierover kunnen stemmen en hun goedkeuring kunnen geven. Euronav zal de nodige stappen ondernemen om de eventuele bezorgdheden van de aandeelhouders aan te kaarten in geval van niet-goedkeuring, en mogelijke aanpassingen aan het Beleid overwegen.

Het remuneratiebeleid zal bij elke materiële verandering, en in elk geval om de vier jaar, onderworpen worden aan een stemming op de Algemene Aandeelhoudersvergadering.

Het Beleid wordt jaarlijks onderzocht om te verzekeren dat de interne controlesystemen en mechanismen en andere regelingen doeltreffend zijn en dat de beginselen ervan gepast en consistent zijn met de objectieven gedefinieerd in Artikel 1 van dit Beleid.

Deze beoordeling gebeurt onder toezicht van de Raad van Toezicht, op aanbeveling van het Remuneratiecomité en Human Resources.

Op advies van het Remuneratiecomité kan de Raad van Toezicht onder uitzonderlijke omstandigheden (met name omstandigheden waarin het noodzakelijk is om af te wijken van het beloningsbeleid ter bescherming van de langetermijnbelangen en de duurzaamheid van de onderneming als geheel of om de levensvatbaarheid ervan te garanderen) afwijken van onderdelen van dit Beleid, met dien verstande dat een dergelijke afwijking tijdelijk zal zijn en slechts zal duren totdat een nieuw beloningsbeleid is vastgesteld. Elke afwijking van dit Beleid wordt gerapporteerd in het remuneratieverslag.

2. Instanties en functies met betrekking tot de beloning

De volgende organen en functies zijn betrokken bij de definiëring, implementatie en controle:

(a) Raad van Toezicht

De Raad van Toezicht bepaalt de algemene beginselen van het remuneratiebeleid en de specifieke beginselen, op aanbeveling van het Remuneratiecomité en Human Resources. De Raad van Toezicht beslist over de remuneratie van de leden van de Directieraad, gebaseerd op input en aanbevelingen die aangeleverd worden door het Remuneratiecomité.

(b) Het Remuneratiecomité (RemCo)

Het RemCo adviseert de Raad van Toezicht over de ontwikkeling, de implementatie en de permanente evaluatie van het remuneratiebeleid, zodat deze in overeenstemming is met de doelstellingen gedefinieerd in artikel 1 van dit beleid.

Het RemCo adviseert in alle zaken die gerelateerd zijn aan de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht, de Directieraad en bepaalde andere personeelsleden, en ziet erop toe dat aan alle wettelijke en regelgevende openbaarmakingsvereisten wordt voldaan. Het RemCo maakt aanbevelingen aan de Raad van Toezicht over de implementatie van de remuneratiebeginselen voor de Groep, om de samenhang binnen de Groep te waarborgen.

Het RemCo doet aanbevelingen aan de Raad van Toezicht over de jaarlijkse doelstellingen en de daaropvolgende evaluatie van de prestaties van de CEO en de andere leden van de Directieraad (gebaseerd op een door de CEO voorgelegde evaluatie van de prestaties van elk lid).

(c) De Directieraad

De Directieraad ziet toe op de implementatie van dit Beleid, en wordt hierin bijgestaan door het Remuneratiecomité en Human Resources.

(d) Human Resources

De Chief People Officer

-Ziet toe op de implementatie en herziening van dit Beleid en neemt maatregelen waar nodig;

-Houdt toezicht op de marktpraktijken en -regulering en stelt de nodige veranderingen aan dit Beleid voor aan het RemCo ter goedkeuring door de Raad van Toezicht;

-Overlegt met de lokale HR-manager om de implementatie van dit Beleid op het niveau van de lokale entiteiten te waarborgen en te vergemakkelijken.

De lokale HR-manager

- Ziet toe op de uitvoering en de implementatie van dit Beleid;
- Stelt een conform lokaal remuneratiebeleid op;
- Overlegt eerst met de Chief People Officer over elke fundamentele wijziging in het lokale remuneratiebeleid als gevolg van de lokale regelgeving

3. Algemene beginselen van het remuneratiebeleid van Euronav

1. Algemene beginselen

Dit Beleid zal eerlijk worden toegepast, en ervoor zorgen dat alle medewerkers gelijke kansen krijgen, ongeacht leeftijd, geslacht, ras, geloof, eventuele beperkingen of enig ander verschil.

Euronav heeft een systeem voor prestatiebeheer dat voorziet in:

- Vastleggen van jaarlijkse zakelijke doelstellingen;
- Bepalen van jaarlijkse individuele doelstellingen, overeengekomen tussen het individu en zijn/haar leidinggevende;
- Jaarlijkse evaluatie van de functieervulling, doelstellingen en waarden.

Ontslagvergoedingen zijn gebaseerd op contractuele bepalingen en zijn geen beloning voor falen.

Elke inhoudelijke structurele wijziging van de remuneratiestructuur zal worden onderworpen aan een formele beoordeling door de Chief People Officer, alvorens te worden voorgelegd aan de Directieraad, het RemCo of de Raad van Toezicht.

2. Euronav's remuneratiestructuur

De remuneratie omvat een passende vaste component (basisloon+voordelen) en een kortetermijnincentive ('KTI').

Het vaste deel van de remuneratie moet een voldoende hoog deel van de totale remuneratie vertegenwoordigen om te vermijden dat de werknemer te afhankelijk wordt van de variabele componenten, en om de onderneming in staat te stellen een volledig flexibel KTI-beleid te voeren, inclusief de mogelijkheid om geen variabele component uit te betalen.

a. Vaste remuneratie

De vaste remuneratie bestaat uit een basisvergoeding en extralegale voordelen, en wordt op individuele basis vastgesteld, met inachtnaam van het marktsalaris van de positie, de relevante professionele ervaring en organisatorische verantwoordelijkheid, zoals uiteengezet in de jobomschrijving.

De bepaling en evolutie van de basisvergoeding is gebaseerd op een objectieve categorisering van de functie volgens een gevalideerd raamwerk van een externe dienstverlener, gedefinieerd op landelijk niveau, in overeenstemming met lokale marktpraktijken.

Het beoogde salaris wordt gepositioneerd op de mediaan van de gekozen en vooraf gedefinieerde benchmarking van de markt. Uitzonderingen hierop kunnen gemaakt worden voor specifieke functies of in specifieke marktomstandigheden (vb: tekort aan profielen, behoud van belangrijke medewerkers).

De extralegale voordelen omvatten ziekteverzekeringsplannen, overlijdens- en invaliditeitsdekking en andere voordelen. Deze voordelen worden ontwikkeld in overeenstemming met de plaatselijke regelgeving en marktpraktijk.

b. Variabele remuneratie

De variabele remuneratie bestaat uit een eenjarige variabele beloning, of in andere woorden een korte termijn incentive ('KTI').

De KTI is gebaseerd op het behalen van relevante, vooraf gedefinieerde en duidelijk geformuleerde SMART Key Performance Indicators ('KPI's') die zijn vastgelegd op verschillende niveaus, rekening houdend met de volgende beginselen:

-Keuze van de KPI's en de bepaling van de doelstellingen moet overeenkomen met de algemene bedrijfsstrategie, waarden en langetermijnbelangen van Euronav;

-Het variabele inkomen wordt berekend op basis van de individuele prestatie vergeleken met de vooropgestelde doelstellingen en de bedrijfsprestaties;

-Evaluatie van de prestatie van de individuele- en bedrijfsdoelstellingen moet duidelijk, transparant en eerlijk verlopen en bijdragen aan de algehele realisatie van de strategische en duurzaamheidsambities van het bedrijf.

Het toekennen van een KTI, zelfs gedurende een bepaalde periode of meerdere perioden, opeenvolgend of niet, creëert geen verworven rechten op een gelijkwaardig bedrag als KTI voor de toekomst.

De variabele remuneratie is gebaseerd op de daadwerkelijke gepresteerde uren van de begunstigde. Indien de medewerker tijdens het betreffende jaar afwezig is geweest of deeltijds heeft gewerkt, wordt de variabele remuneratie hiernaar aangepast (pro rata).

De variabele remuneratie kan gedeeltelijk worden uitgesteld.

Als algemeen beginsel, zal de variabele remuneratie enkel verschuldigd en betaald zijn als de begunstigde op de betaaldag nog steeds actief in dienst is van de Vennootschap en geen ontslag heeft genomen of ontslagen is. In het geval van beëindiging voor het einde van het prestatiejaar, vervalt de variabele remuneratie.

De remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad

1. Leden van de Raad van Toezicht

De hoogte en de structuur van de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht wordt door de Raad van Toezicht ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene aandeelhoudersvergadering, op basis van de aanbevelingen van de RemCo en rekening houdend met de algemene en specifieke verantwoordelijkheden van de leden en de algemene marktvoorwaarden.

Leden van de Raad van Toezicht ontvangen een vaste vergoeding en een aanwezigheidsvergoeding per bijgewoonde vergadering. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de vaste vergoedingen en aanwezigheidsvergoedingen die van toepassing zijn op grond van het besluit van de Algemene Aandeelhoudersvergadering van mei 2021:

	Vaste vergoeding		Aanwezighedsvergoeding		
	Voorzitter	Lid	Voorzitter	Lid	CAP
Raad van Toezicht	160.000 €	60.000€	10.000 €	10.000 €	maximum van 40.000 € per jaar
Audit and Risk Comité	40.000 €	20.000 €	5.000 €	5.000 €	maximum van 20.000 € per jaar
Remuneratiecomité	7.500 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	maximum van 20.000 € per jaar
Corporate Governance en Benoemingscomité	7.500 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	maximum van 20.000 € per jaar
Duurzaamheidscomité	€ 7.500	5.000 €	5.000 €	5.000 €	maximum van 20.000 € per jaar

Leden van de Raad van Toezicht ontvangen geen prestatiegerelateerde remuneratie, zoals bonussen of remuneratiegerelateerde aandelen of aandelenopties, noch extralegale voordelen of pensioenplannen.

2. Leden van de Directieraad

De remuneratie van de Directieraad is onderworpen aan de beginselen die in dit beleid zijn vastgelegd, volgens hetzelfde raamwerk als de bredere werknemerspopulatie met specifieke bepalingen voor de volgende onderdelen:

Vaste remuneratie

-Leden van de Directieraad die onder een consultancy-overeenkomst werken nemen niet deel aan Euronav's collectieve pensioenregeling, noch hebben zij recht op de gebruikelijke extralegale voordelen, aangezien hier rekening mee is gehouden en deze geïntegreerd zijn in de remuneratie;

-De grootte van de totale remuneratie wordt elke drie jaar herzien, gebaseerd op een objectieve vooraf gedefinieerde marktbenchmark, uitgevoerd door een externe dienstverlener. Na verwijzing naar de gedetailleerde benchmarkgegevens, wordt de toegekende remuneratie vervolgens gebaseerd op de ervaring van de functiebekleders, vereiste competenties en verantwoordelijkheden van de functie;

-De leden van de Directieraad ontvangen geen vaste jaarlijkse remuneratie of aanwezigheidsvergoedingen van welke aard ook voor het bijwonen van de vergaderingen van de Raad van Toezicht of diens Comités.

Variabele remuneratie

Variabele remuneratie bestaat uit een kortetermijnn incentiveplan ('KTIP') en een langetermijnn incentive plan ('LTIP').

Variabele remuneratie is in principe enkel verschuldigd en uitbetaald indien het lid van de Directieraad nog actief in dienst is bij de Vennootschap op de dag van uitbetaling en geen ontslag heeft genomen.

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

Het kortetermijnn incentiveplan ('KTIP')

Het doel van dit plan is om prioriteit te geven aan gedefinieerde operationele doelstellingen op korte termijn die leiden tot waardecreatie op lange termijn. De kortetermijnn incentive bestaat uit een (potentiële) bonusuitkering in contanten en wordt bepaald door de feitelijke prestatie in relatie tot de vooraf gestelde doelen.

De financiële criteria voor het KTIP omvatten financiële doelstellingen voor:

-Bedrijfswinsten, wat 40% van de KTIP omvat;

-Opex en Overhead prestaties, wat overeenstemt met 30% van de KTIP.

De prestaties tussen vooraf bepaalde drempels worden gemeten en toegekend op basis van een lineaire schaal.

De niet-financiële criteria waarop ieder lid van de Directieraad wordt beoordeeld zijn:

-Het behalen van de 6 vooropgestelde HSQE KPI's, ter waarde van 15% van het KTIP;

-Het behalen van individuele doelstellingen, overeenkomstig 15% van het KTIP.

Het meetsysteem is afhankelijk van de KPI en is ofwel binair, ofwel op basis van de afwijking van het doel.

Als de 4 doelstellingen worden behaald, kan dit leiden tot een bonusvergoeding die varieert tussen 30% en 100% van het basisloon.

Aan het einde van het jaar moeten alle leden van de Directieraad een zelfevaluatie voorleggen van hun prestaties. Deze zelfevaluatie wordt beoordeeld door en besproken met de CEO. De resultaten van deze zelfevaluatie worden, als onderdeel van de bonusafweging, voorgelegd aan de RemCo voor aanbevelingen aan de Raad van Toezicht.

De Raad van Toezicht behoudt discretie tegenover de opgestelde criteria om de STIP-toekenning naar boven of naar beneden bij te stellen, indien de berekende STIP onvoldoende de resultaten van de Vennootschap of de individuele prestatie weerspiegelt. De discretionaire opslag die wordt uitgeoefend is gemaximeerd op nooit meer dan 100% van de bruto jaarinkomsten van het lid van de Directieraad. Bijgevolg kan de totale toegekende STIP nooit meer bedragen dan 200% van de bruto jaarinkomsten van het lid van de Directieraad

Het langetermijncincentiveplan (LTIP)

De LTIP is ontworpen om de prestaties op lange termijn te stimuleren door de operationele doelstellingen van de Vennootschap op lange termijn te realiseren, retentie te ondersteunen, de afstemming met de belangen van de aandeelhouders en de focus op duurzaamheid en de waardecreatie op lange termijn verder te versterken, in overeenstemming met de algemene strategie van Euronav.

Onder het LTIP komen de leden van de Directieraad in aanmerking voor de jaarlijkse toekenning van prestatiegebonden aandelen die worden toegekend bij het behalen van bepaalde prestatiedrempels, zoals hieronder beschreven. De meting gebeurt over een periode van drie jaar, de verwerving vindt plaats aan het einde van de driejarige cyclus.

De Raad van Toezicht bevestigt jaarlijks de implementatie van een nieuw LTIP.

De maximale waarde bij toekenning is vastgesteld op 100% van het vaste basissalaris van de CEO en varieert van 75 tot 30% van het absolute basissalaris voor de overige leden van de Directieraad.

De verwerving is onderworpen aan:

-75% ten opzichte van een relatieve Total Shareholder Return (TSR) prestatiemeting in vergelijking met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting is 1/3 van 75% van de toekenning waard;

-25% tot een absolute TSR van de aandelen van de Vennootschap, elk jaar gemeten voor 1/3 van 25% van de toekenning.

De verworven aandelen zullen definitief door de begunstigde worden verworven vanaf de derde verjaardag. De volgende bedrijven werden geselecteerd om de referentiegroep te vormen:

-Frontline US (NYSE: FRO);

-Teekay Tankers (NYSE: TNK);

-DHT (NYSE: DHT);

-International Seaways (NYSE: INSW);

-Nordic American Tankers (NYSE: NAT).

Het gecombineerde gebruik van absolute en relatieve TSR zorgt voor een solide bijdrage aan de langetermijnbelangen en duurzaamheid van de Vennootschap. De absolute TSR als criterium versterkt het belang van inkomsten, die naar verwachting een directe relatie zal hebben met de aandelenkoers van de Vennootschap. De relatieve TSR als criterium stimuleert het behalen van een totaal aandeelhoudersrendement in een cyclische industrie die superieur is aan de sectorgenoten van de Vennootschap.

Vereisten inzake deelname en het bezit van aandelen

Leden van de Directieraad dienen aandelen in de vennootschap aan te houden. Voor de CEO dient het minimum aantal aan te houden aandelen een waarde te vertegenwoordigen gelijk aan 2 jaar vaste remuneratie, voor de CFO gelijk aan 1 jaar. Voor andere leden geldt een waarde van 6 maanden van het jaarlijkse basissalaris. Het vereiste aandeelhouderschap kan opgebouwd worden in vijf jaar tijd. De waardering van de vereiste zal jaarlijks op 31 december plaatsvinden.

Contractuele bepalingen

De leden van de Directieraad hebben consultancy-overeenkomsten gesloten met Euronav, en de voorwaarden hiervan zijn in overeenstemming met de bepalingen van de Corporate Governance Code 2020. Een uitzondering geldt voor de General Manager ESMH, die onder een werknemerscontract is blijven werken, rekening houdend met zijn pensionering in 2022.

Duur en opzegtermijn

De consultancy-overeenkomsten zijn van een onbepaalde duur en kunnen beëindigd worden door beide partijen met een opzegtermijn van:

Uitvoerend Bestuurder	Opzegtermijn	Wijziging van controle
CEO	12 maanden	18 maanden
CFO	12 maanden	12 maanden
COO	12 maanden	18 maanden
General Counsel	12 maanden	18 maanden
Head of Investor Relations, Research and Communications	6 maanden	12 maanden

Regelingen inzake wijzigingen van controle zijn gebaseerd op een 'dubbel trigger'-systeem. Dit betekent dat zowel een specifieke controlewijziging als een beëindiging van de tewerkstelling van het lid van de Directieraad moet plaatsvinden voordat een op controlewijziging gebaseerde ontslagvergoeding kan plaatsvinden.

Compenserende beloningen

Het RemCo heeft de flexibiliteit om compenserende beloningen toe te kennen aan nieuwe leden van de Directieraad, als compensatie voor voordelen die het lid van de Directieraad misloopt door zijn of haar indiensttreding bij Euronav. Voor deze vergoedingen zal rekening gehouden worden met de waarde van de verbeurde beloningen op het moment van ontslag en zullen een gelijkaardige vorm hebben als de beloningen die zijn mislopen.

Remuneratierapport

Introductie

De remuneratie van de leden van de Directieraad is onderworpen aan de beginselen die zijn vastgelegd in het remuneratiebeleid (zie hierboven).

De remuneratie van de leden van de Directieraad bestaat uit een vaste en variabele (kortetermijnincentiveplan) vergoeding alsook een langetermijnincentiveplan.

Totale remuneratie

De remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht in 2021 is weergegeven in de tabel.

(Alle bedragen in euro)

Naam	Vaste vergoeding	Aanwezigh eidsvergoe ding Board	Audit- en Risicocomité	Aanwezigh eidsvergoe ding Audit- en Risicocomité	Remun eratiec omité	Aanwezigh eidsvergoe ding Remuneratiec omité	Corporate Governanc e en Benoeming scomité	Aanwezigh eidsvergoe ding Corporate Governanc e en	Duurzaamheid scomité	Aanwezigh eidsvergoe ding Duurzaamheidscomité	Totaal
Carl Steen	160.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	2.500 €	10.000 €	5.000 €	20.000 €	0 €		277.500 €
Anne-Hélène Monsellato	60.000 €	40.000 €	40.000 €	20.000 €	0 €		0 €		0 €		160.000 €
Ludovic Saverys	25.000 €	10.000 €	0 €		2.083 €	5.000 €	0 €		2.083 €	5.000 €	49.167 €
Grace Reksten Skaugen	60.000 €	40.000 €	0 €		7.500 €	20.000 €	5.000 €	20.000 €	5.000 €	20.000 €	177.500 €
Anita Odedra	60.000 €	40.000 €	20.000 €	15.000 €	0 €		0 €		5.000 €	20.000 €	160.000 €
Carl Trowell	60.000 €	40.000 €	0 €		5.000 €	20.000 €	7.500 €	20.000 €	0 €		152.500 €
Total	425.000 €	210.000 €	80.000 €	55.000 €	17.083 €	55.000 €	17.500 €	60.000 €	12.083 €	45.000 €	976.667 €

De Raad van Toezicht heeft, op aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité, besloten om in dit stadium bepaling 7.6 van de Belgische Corporate Governance Code 2020 niet toe te passen met betrekking tot remuneratie in de vorm van aandelen voor leden van de Raad van Toezicht, rekening houdend met verschillende factoren, waaronder het cyclische karakter van de activiteiten van het bedrijf en de aandelenprijs die niet goed overeenstemmen met de vereiste retentieperiode, het risico op discussies over mogelijke belangenconflicten die een negatieve invloed hebben op de snelle besluitvorming, logische samenhang met de ontwikkeling van Euronav naar een sterke, onafhankelijke samenstelling van de Raad, en gecompliceerde fiscale gevolgen alsook praktische aspecten gelet op de internationale samenstelling van de Raad van Toezicht.

De vaste en variabele remuneratie van de leden van de Directieraad in 2021 is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1 - Remuneratie van de leden van de Directieraad voor het vorige boekjaar

Naam	Positie	Vaste vergoeding			Eenjarige variabele vergoeding (1)	Buitengewo- ne baten en lasten	Pensioe n	Totale vergoeding	Verhouding vaste vergoeding	Verhou- ding variabele vergoedi- ng
		Basisvergoedin- g	Vergoeding als Bestuurder	Extralegale vergoedingen						
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoord- iger van HECHO	CEO	314.496 €	292.000 €	17.142 €	334.875 €			958.513 €	65.06%	34.94%
Staring Alex, als vaste vertegenwoord- iger van AST	COO	255.732 €	295.000 €	0 €	172.951 €			723.683 €	76.10%	23.90%
Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoord- iger van	General Counsel	219.960 €	180.000 €	17.142 €	174.135 €			591.237 €	70.55%	29.45%
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoord- iger van	CFO	372.500 €	90.000 €	0 €	202.134 €			664.634 €	69.59%	30.41%
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoord- iger van BG-IR Ltd till 31/07/2021	IR Manager	121,917 £	0 £	0 £						
Gallagher Brian, vanaf 01/08/2021	IR Manager	79.165 £	0 £	0 £	84.265 £		7.917 £	293.264 £	71.27%	28.73%
Bourboulis Stamatis	GM Hellas	365.625 €	0 €	11.730 €	48.582 €		18.281 €	444,218 €	89.06%	10.94%

(1) houdt alleen rekening met de STIP, voor de LTIP zie tabel 3

6.2.3. Kortetermijnincentiveplan

Het kortetermijnincentiveplan draagt bij aan de waardecreatie van de Vennootschap op lange termijn. Informatie over de wijze waarop de prestatiecriteria worden toegepast, wordt in de tabel hieronder beschreven.

Naam	Relatieve weging van de prestatiecriteria	Informatie over prestatiedoelstellingen		Informatie over prestatiedoelstellingen a) Gemeten prestaties en b) feitelijke toekenning / beloningsresultaten
		a) Minimale doel- / drempelprestaties en b) bijbehorende beloning	a) Maximale doel / drempelprestatie en b) bijbehorende beloning	

De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO Management	40%	a) 50 m USD b)10%	a) 200 m USD b)40%	a) -338.7 m USD b) 0 €
	30%	a) 5% budgetoverschrijding b)7.5%	a) 5% beter dan het budget b) 30%	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 4% beter dan aangepast budget b) 140.000 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan		b) afhankelijk van het behalen van de KPI b) 15%	b) 28.125 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 73,5%
			b) afhankelijk van het behalen van de KPI b) 15%	b) 55.125 €
	40%	a) 50m US \$ b)10%	a) 200m US \$ b)40%	a) -338,7 M\$ b) 0 €
	30%	a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 4% beter dan aangepast budget
		b)7,5%	b) 30%	b)108.640 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan		b) afhankelijk van het behalen van de KPI b) 15%	b) 21.825 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 73%
			b) afhankelijk van het behalen van de KPI b) 15%	b) 42.486 €

Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV	40%	a) 50m US \$	a) 200m US \$	a) -338,7 M\$
		b) 10%	b) 40%	b) 0 €
	30%	a) 5%	a) 5% beter dan het	a) geconsolideerd resultaat (G/A
		budgetoverschrijding	budget	en Opex) is 4% beter dan
				aangepast budget
		b) 7.5%	b) 30%	b) 91.000 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan	b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 18.281,25 €
	15%	behalen van de KPI		
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV		a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 73,5%
		b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 35.831,25 €
		behalen van de KPI		
	40%	a) 50m US \$	a) 200m US \$	a) -338,7 M\$
		b) 10%	b) 40%	b) 0 €
	30%	a) 5%	a) 5% beter dan het	a) geconsolideerd resultaat (G/A
		budgetoverschrijding	budget	en Opex) is 4% beter dan
				aangepast budget
		b) 7.5%	b) 30%	b) 98.000 €
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan	b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 19.687,50 €
	15%	behalen van de KPI		
		a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 72%
		b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 37.800 €
		behalen van de KPI		
	40%	a) 50m US \$	a) 200m US \$	a) -338,7 M\$
		b) 10%	b) 40%	b) 0 €
	30%	a) 5%	a) 5% beter dan het	a) geconsolideerd resultaat (G/A
		budgetoverschrijding	budget	en Opex) is 4% beter dan
		b) 7,5%	b) 30%	b) 53.200 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan	b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 10.687,5 €
	15%	behalen van de KPI		
		a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 71,5%
		b) afhankelijk van het	b) 15%	b) 20.377,50 €
		behalen van de KPI		

Bourboulis Stamatis	40%	a) 50m US \$	a) 200m US \$	a) -338,7 M\$
		b) 10%	b) 40%	b) 0 €
	30%	a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 4% beter dan
		b) 7.5%	b) 30%	b) 30.828 €
	15%	a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 75%
	Weging gewijzigd naar 7,5% als gevolg van 2 dodelijke slachtoffers aan 15%	b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 6.193,13 €
		a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 70%
		b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 11.560,5 €

Remuneratie op basis van aandelen

De uitstaande langetermijnincentiveplannen zijn samengevat in onderstaande tabel. De belangrijkste voorwaarden van bovenstaande plannen zijn als volgt:

Tabel 3: Aandelenopties toegekend of verschuldigd aan de bestuurders voor het gerapporteerde boekjaar

Naam	Positie	De belangrijkste voorwaarden van aandelenplannen					Informatie betreffende het gerapporteerde boekjaar.					
		Planspecifica tie	Prestatieperi ode (1)	Vergoedings datum	Verwerving sdatum	Einde bewa arter mijn	Startsaldo Aandelen in bezit aan het begin van het jaar	Gedurende het jaar Toegekende aandelen a) totaal toegekende aandelen b) waarde @ toekennings datum	Aandelen die onvoorwaar delijk zijn geworden a) totaal aantal onvoorwaar delijk geworden b) waarde op datum van onvoorwaar delijk worden	Eindsaldo Aandelen onderhevig aan prestatievoo rwaarden	Toegekende en niet- belegde aandelen	Aandel en waarv oor een bewaa rtermij n geldt

De
Stoop
Hugo,
als vaste
vertegen
woordig
ervan
HECHO
Manage
ment

C
EO

LTIP 2016	02/02/2016-03/02/2020	02/02/2016	03/02/2020	N/A	0		0	N/A
LTIP 2017	09/02/2017-10/02/2021	09/02/2017	10/02/2021	N/A	6.743	a)6.743	0	N/A
						b)58.472 €		
LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A	25.080	a)12.540	12.540	N/A
						b)115.356 €		
TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A	264.000		264.000	N/A
LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A	67.069		67.069	N/A
LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	48.856		48.856	N/A
LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A		a)65.355	65.355	N/A
						b)500,000€		
LTIP 2016	02/02/2016-03/02/2020	02/02/2016	03/02/2020	N/A	0		0	N/A
LTIP 2017	09/02/2017-10/02/2021	09/02/2017	10/02/2021	N/A	4.186	a)4.186	0	N/A
						b)36.299 €		
LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A	24.320	a)12.160	12.160	N/A
						b) 111.860 €		
TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A	132.000		132.000	N/A
LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A	39.034		39.034	N/A
LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	28.434		28.434	N/A
LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A		a)38.037	38.037	N/A
						b)291.000€		

Stari
ng Alex,
als vaste
vertegen
woordig
ervan
AST
Projects

C
OO

Verbeek, Egied, als vaste vertegenwoordiger van Echinus BV	Generaal Counsel	LTIP 2016	02/02/2016-03/02/2020	02/02/2016	03/02/2020	N/A	0		0	N/A
		LTIP 2017	09/02/2017-10/02/2021	09/02/2017	10/02/2021	N/A	3.269	a) 3.269	0	N/A
								b) 28.347 €		
		LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A	18.240	a) 9.120	9.120	N/A
								b) 83.895 €		
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A	149.600		149.600	149.600 N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A	21.797		21.797	21.797 N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	15.878		15.878	15.878 N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A	a) 21.240		21.240	21.240 N/A
							b) 162.500 €			
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV	CFO	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	34.199		34.199	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A	a) 45.749		45.749	45.749 N/A
							b) 35.000€			

Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd	Investor Relations Manager	LTIP 2017	09/02/2017-10/02/2021	09/02/2017	10/02/2021	N/A	2.012	a) 2.012	0	N/A
								b) 17.447€		
		LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A	4.213	a) 2.106	2.107	N/A
								b) € 19.376		
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A	70.400		70.400	70.400 N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A	9.677		9.677	9.677 N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	6.267		6.267	6.267 N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A	a) 8.614		8.614	8.614 N/A
Bourboulis Stamatis	General Manager Hellas						b) £ 57.000			
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A	44.000		44.000	44.000 N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A	14.769		14.769	14.769 N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A	10.758		10.758	10.758 N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A	a) 14.391		14.391	14.391 N/A
							b) 110.100 €			

(1) geldigheid van het plan

LTIP 2015

In het kader van een incentiveplan voor het management kende de Raad van Toezicht op 20 februari 2015 65.433 voorwaardelijk toegekende aandelen eenheden (Restricted Stock Units / RSUs) en 236.590 aandelenopties toe. De uitoefenprijs van de opties is 10,0475 EUR.

LTIP 2016

Op 2 februari 2016 heeft de Raad van Toezicht in het kader van een Phantom Stock Plan, 54.616 fictieve aandelen eenheden toegekend aan de leden van het Directiecomité. De fictieve aandelen eenheden worden elk jaar verworven voor één derde op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de hun toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenkoers van EUR 10,6134 wat gelijk is aan het gewogen gemiddelde van de aandelenkoers van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige jaarresultaten van 2015.

LTIP 2017

Op 9 februari 2017 heeft de Raad van Toezicht in het kader van een Phantom Stock Plan 66.449 fictieve aandelen eenheden toegekend aan de leden van het Directiecomité en de Investor Relations Manager. De fictieve aandelen eenheden worden elk jaar verworven voor één derde op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de hun toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenprijs van EUR 7,2677 wat gelijk is aan het gewogen gemiddelde van de aandelenkoers van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige resultaten van het jaar 2016.

LTIP 2018

Binnen het kader van een Phantom Stock Plan, werden op 16 februari 2018, 154.431 fictieve aandelen eenheden toegekend aan de leden van het Directiecomité en de Investor Relations Manager. De fictieve aandelen eenheden worden elk jaar verworven voor één derde op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigden hebben de fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegewezen fictieve aandelen werd berekend op basis van een aandelenprijs van EUR 7,2368 euro, wat gelijk is aan het gewogen gemiddelde van de aandelenkoers van de drie dagen volgend op de bekendmaking van de voorlopige resultaten van het jaar 2017.

Transaction Based Incentive Plan (TBIP)

Aan de leden van het Directiecomité is per 12 januari 2019 een TBIP toegekend van 1.2 miljoen fictieve aandelen.

Het TBIP heeft een looptijd van vijf jaar. Het fictief aandeel wordt verworven in vier schijven volgens onderstaand principe:

- Eerste schijf van 12% wanneer de gemiddelde aandelenkoers van 30 dagen 12 USD bereikt (verminderd in voorkomend geval, met eventueel uitgekeerde dividenden sinds de toekenningsdatum);
- Tweede schijf van 19% onvoorwaardelijk worden wanneer de gemiddelde aandelenkoers van 30 dagen USD 14 bereikt (verminderd in voorkomend geval, met eventueel uitgekeerde dividenden sinds de toekenningsdatum)
- Derde schijf van 25% onvoorwaardelijk worden wanneer de gemiddelde aandelenkoers van 30 dagen USD 16 bereikt (verminderd in voorkomend geval, met eventueel uitgekeerde dividenden sinds de toekenningsdatum)
- Vierde schijf van 44% onvoorwaardelijk worden wanneer de gemiddelde aandelenkoers van 30 dagen USD 18 bereikt (verminderd in voorkomend geval, met eventueel uitgekeerde dividenden sinds de toekenningsdatum)

**** Niet het volledige bedrag is nog van toepassing, aangezien het 2 deelnemers aan het plan omvat die het bedrijf hebben verlaten.**

LTIP 2019

De Raad van Toezicht heeft, op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele beloning vastgelegd die gestructureerd is als een LTIP-toekenning die bestaat uit voorwaardelijk toegekende aandelen (RSU's). Elke RSU laat de RSU-eigenaar voorwaardelijk toe om een (1) aandeel gratis te krijgen na definitieve toekenning van het RSU.

Maximale waarde bij de toekenning:

- 100% van het absolute basisloon van de CEO
- Gaande van 75% tot 30% van het absolute basisloon van de andere leden van de Directieraad

De toekenning is voor 75% onderhevig aan een relatieve TSR (Total Shareholder Return) met een vergelijk met gelijkaardige groepsgenoten, over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse weging is een derde waard van 75% van de toekenning. De toekenning

is voor 25% onderhevig aan een absolute TSR van de aandelen van de Vennootschap, elk jaar geldend voor een derde van 25% van de toekenning. De RSU's in het bezit van de RSU-eigenaar worden finaal toegekend aan de begunstigde op de derde verjaardag.

LTIP 2020

De Raad van Toezicht heeft op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele vergoeding vastgelegd die gestructureerd is als een LTIP-toekenning die bestaat uit RSUs. Elke RSU laat de RSU-houder voorwaardelijk toe om een (1) gratis aandeel te ontvangen na definitieve toekenning van het RSU.

De maximale waarde bij de toekenning:

- 100% van het absolute basisloon van de CEO;
- gaande van 75% tot 30% van het absolute basisloon van de andere leden van de Directieraad;

De toekenning is voor 75% onderhevig aan een relatieve TSR (Total Shareholder Return) met een vergelijk met gelijkaardige groepsgenoten, over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse weging is een derde waard van 75% van de toekenning. De toekenning is voor 25% onderhevig aan een absolute TSR van de aandelen van de Vennootschap, elk jaar geldend voor een derde van 25% van de toekenning. De RSU's in het bezit van de RSU eigenaar worden finaal toegekend aan de begunstigde op de derde verjaardag.

LTIP 2021

In maart 2021, heeft De Raad van Toezicht op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele vergoeding vastgelegd die gestructureerd is als een LTIP-toekenning die bestaat uit RSUs. Elke RSU laat de RSU-houder voorwaardelijk toe om een (1) gratis aandeel te ontvangen na definitieve toekenning van het RSU.

De maximale waarde bij de toekenning:

- In het geval van de CEO en CFO is 100% van het absolute basissalaris; en
- Voor de overige leden van de Raad van Bestuur varieert dit van 30 tot 75% van hun respectieve absolute basissalaris

De toekenning is onderhevig :

- voor 75% aan een relatieve TSR (Total Shareholder Return) met een vergelijk met gelijkaardige groepsgenoten, over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse weging is een derde waard van 75% van de toekenning.
- voor 25% aan een absolute TSR van de aandelen van de Vennootschap, elk jaar geldend voor een derde van 25% van de toekenning.

De RSU's in het bezit van de RSU eigenaar worden finaal toegekend aan de begunstigde op de derde verjaardag.

Vertrekvergoedingen bestuursleden

Geen gebeurtenis tijdens het jaar van rapportering.

Gebruik van terugvorderingsrechten

Geen gebeurtenis tijdens het jaar van rapportering.

Afwijkingen van het remuneratiebeleid

Er zijn geen afwijkingen van het beleid toegepast in het jaar van rapportering.

Evolutie van de remuneratie en de prestatie van de Vennootschap

Aangezien er geen rapporteringsverplichting was voor voorgaande boekjaren en rekening houdend met de wijziging van de leden van de Directieraad naar het statuut van zelfstandige, wordt de wijziging van de remuneratie en de prestaties van de onderneming over de laatste 5 boekjaren niet aangegeven. Deze informatie hieronder zal worden gerapporteerd in het volgende format en de evolutie zal vanaf volgend jaar worden vervolledigd.

Tabel 2: Vergelijkende tabel over verandering van beloning en bedrijfsprestaties over de laatste 5 boekjaren

	RFY	2021
Jaarlijkse wijziging		
Geaggregeerde beloning van bestuurders (1)	€ 2.635.847	€ 2.670.830
Bedrijfsprestaties		
Nettowinst	472.771 K	-338,7 M USD
Opex- en Overheadprestaties G&A	52 M USD	32,4 M USD
Opex	189 M USD	199,1 M USD
Gemiddelde beloning op basis van voltijds equivalent van werknemers (2)		
Verhouding tussen de hoogst betaalde lid van de Directieraad en de minst betaalde werknemers (3)	69.400 €	65.960 €
	3%	3%

(1) Houdt enkel rekening met de vaste vergoeding

(2) Situatie vanaf december 2021, rekening houdend met jaarlijkse salarissen, exclusief extralegale voordelen, exclusief variabele remuneratie.

(3) Situatie vanaf december 2021, rekening houdend met jaarlijkse salarissen, exclusief extralegale voordelen, exclusief variabele remuneratie.

Informatie over de stemming van aandeelhouders

Overeenkomstig Artikel 7: 149, 3e lid van het WWV, hetgeen bepaalt dat de onderneming uitlegt hoe rekening is gehouden met de stemming over het remuneratieverslag van het meest recente boekjaar, hebben we de transparantie en de aard van ons remuneratiebeleid verbeterd zodat aandeelhouders gemakkelijker begrijpen hoe de verloning werkt bij Euronav.

Euronav streeft ernaar om inzicht te verschaffen in de toekenningsniveaus, prestatiecriteria en prestatiedoelstellingen voor het kortetermijnincentiveplan, zodat aandeelhouders de striktheid van het plan kunnen beoordelen en hoe uitbetalingen zich verhouden tot prestaties.

De uitleg over korte en lange termijn variabele beloning is gedetailleerder dan in het verleden. De toepasselijke prestatemaatstaven van de KTI zijn verduidelijkt en de drempel, de doelstelling en het maximale beloningsniveau bekendgemaakt. Wat betreft de LTI-plannen, is het prestatieniveau van de verschillende LTI-plannen en de bedrijven die zijn geselecteerd om de TSR-referentiegroep te vormen ook geïntegreerd in het remuneratiebeleid.

Remuneratie van de commissaris KPMG BEDRIJFSREVISOREN-RÉVISEURS D'ENTREPRISES (KPMG)

Permanente vertegenwoordiger: Herwig Carmans

Voor 2021 kunnen de wereldwijde audit- en andere vergoedingen met betrekking tot de diensten verleend door auditor KPMG samengevat worden als volgt:

In USD	2021	2020	2019
Auditdiensten voor de jaarrekening	96	1.004	965
Auditgerelateerde diensten	5.078	738	016
Fiscale dienstverlening	6	56	—
Andere niet-auditdiensten	736		
	2	19	20
TOTAAL	1.04	1.08	985.895

De in Artikel 3:62 van het WWV voorgeschreven limieten werden in acht genomen.

Inlichtingen vereist in het jaarverslag op grond van artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 14 november 2007

Kapitaalstructuur

Bij het opstellen van dit jaarverslag bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav NV 239.147.505,82 USD, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd. Euronav houdt 18.346.732 eigen aandelen aan. Bij het opstellen van dit jaarverslag stonden er geen converteerbare obligaties of eeuwigdurende preferente effecten uit. Naast de aandelenoptieplannen (zie sectie 6.4. van deze Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur), bestaan er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om aandelen van de Vennootschap te verwerven.

Beperkingen aan de uitoefening van stemrechten of van de 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 Aandeelhoudersvergadering zoals neergelegd in artikel 33 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.

Algemene aandeelhoudersvergadering

De gewone Algemene Aandeelhoudersvergadering wordt gehouden in Antwerpen op de derde donderdag van de maand mei om 10u30 op de hoofdzetel of op elke andere plaats vermeld in de oproeping. Indien deze datum een officiële feestdag zou zijn, zal de Algemene Aandeelhoudersvergadering plaatsvinden op de eerste werkdag voorafgaand aan deze datum.

Aandeelhoudersvergadering

Op de datum van dit rapport is de Raad van Toezicht 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 leden van de Raad van Toezicht die voorzien in een vergoeding in geval van ontslag volgend op een openbaar bod. Echter, in het geval dat de overeenkomst met een Bestuurslid is beëindigd omwille van een controlewijziging, heeft het Bestuurslid recht op een compensatievergoeding.

Met uitzondering van de voorgaande en gangbare marktconforme clausules inzake controlewijziging onder de kredietovereenkomsten, de voorwaarden van de obligaties uitgegeven door Euronav Luxembourg S.A. die gewaarborgd werden door de Vennootschap, de naakte rompbevrachtingsovereenkomsten in het kader van sale & leasebacktransacties en de incentive plannen op lange termijn, zijn er verder geen belangrijke overeenkomsten waarbij de Vennootschap betrokken partij is en die in werking treden, dan wel gewijzigd of beëindigd worden in geval van verandering van controlewijziging van de Vennootschap na een openbaar bod.

Benoeming en vervanging van leden van de Raad van Toezicht

De statuten (artikel 15 en volgende) en het Corporate Governance Charter van Euronav bevatten specifieke regels met betrekking tot de (her)benoeming, vervanging en de evaluatie van de leden van de Raad van Toezicht. De Algemene Aandeelhoudersvergadering benoemt de Raad van Toezicht. De Raad van Toezicht legt de voorstellen voor de (her)benoeming van de leden van de Raad van Toezicht - ondersteund door een aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité - ter goedkeuring voor aan de Algemene Aandeelhoudersvergadering. Indien een mandaat voor de Raad van

Toezicht openvalt in de loop van de termijn waarvoor zulk lid benoemd was, kunnen de overblijvende leden van de Raad van Toezicht voorlopig in de vacature voorzien tot aan de eerstvolgende Algemene Aandeelhoudersvergadering die over de definitieve vervanging beslist. Een Bestuurder die in deze omstandigheden wordt benoemd, is slechts benoemd om de termijn te voleindigen van het mandaat van diegene die hij/zij vervangt. Leden van de Raad van Toezicht worden benoemd voor een termijn van maximaal vier jaar. Na het verstrijken van deze termijn is elk lid herverkiesbaar.

Statutenwijzigingen

De statuten kunnen gewijzigd worden door de Buitengewone Algemene Aandeelhoudersvergadering in overeenstemming met het Belgisch Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen. Elke statutenwijziging vereist een gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Toestemming aan de Raad van Toezicht om het aandelenkapitaal te verhogen

De statuten (artikel 7) bevatten specifieke regels betreffende de machtiging tot kapitaalsverhoging van de Vennootschap. Bij besluit van de Aandeelhoudersvergadering van 20 februari 2020, werd de machtiging aan de Raad van Toezicht toegekend om het aandelenkapitaal van de Vennootschap één of meerdere malen te verhogen met een maximaal totaalbedrag van 25.000.000 USD (met de mogelijkheid voor de Raad van Toezicht om het voorkeurrecht van de bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) of 120.000.000 USD (zonder de mogelijkheid voor de Raad van Toezicht om het voorkeurrecht van de bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) gedurende een periode van vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van de publicatie van het besluit, aan de voorwaarden bepaald door de Raad van Toezicht.

Machtiging toegekend aan de Raad van Toezicht om eigen aandelen van de Vennootschap te verwerven of te verkopen

Artikel 13 van de statuten bevat het beginsel dat de Vennootschap en haar directe en indirecte dochterondernemingen de eigen aandelen van de Vennootschap kunnen verwerven en verkopen onder de wettelijke voorwaarden. Met betrekking tot de verwerving van de eigen aandelen van de Vennootschap is een voorafgaand besluit van de Algemene Aandeelhoudersvergadering vereist om de Vennootschap te machtigen haar eigen aandelen te verwerven. Een dergelijke machtiging werd verleend door de Bijzondere Algemene Aandeelhoudersvergadering van 23 juni 2021 en blijft geldig gedurende een periode van vijf jaar, vanaf de bekendmaking van het besluit van deze Algemene Aandeelhoudersvergadering in de bijlagen bij het Belgisch Staatsblad. Op grond van deze machtiging mag de Vennootschap maximaal tien procent (10%) van de bestaande aandelen van de Vennootschap verwerven, tegen een prijs per aandeel die niet hoger ligt dan de maximumprijs die volgens de toepasselijke wetgeving is toegestaan en die niet lager mag zijn dan 0,01 Euro.

Winstverdeling

De Raad van Toezicht 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 Toezicht (in het geval van 'interim dividenden') of van de aandeelhouders (in het geval van 'gewone' of 'tussentijdse dividenden'). Het huidige beleid inzake aandeelhoudersrendement/dividenduitkering, zoals aangenomen door de Raad van Toezicht luidt als volgt: de Vennootschap heeft de intentie om een minimum dividend uit te keren van minstens 0,12 USD in totaal per aandeel per jaar indien (a) de Vennootschap volgens de Raad van Toezicht over een voldoende sterke balans en liquiditeit beschikt, gecombineerd met (b) voldoende uitzicht op/zichtbaarheid van inkomsten uit vastrentende 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 schuldaflossing of de aankoop van schepen waarvan de Raad van Toezicht op dat moment oordeelt dat zulke aankoop bijdraagt aan waardeverhoging voor de aandeelhouders.

Bijkomende uitleg werd verstrekt door de Vennootschap via een persbericht uitgestuurd op 9 januari 2020, verwoord als volgt:

-Ieder kwartaal zal Euronav ernaar streven om 80% van haar netto inkomsten uit te keren aan haar aandeelhouders (inclusief het vaste element van 0,03 USD per kwartaal)

-De uitkering aan aandeelhouders zal voornamelijk plaatsvinden in de vorm van een cash dividend en de Vennootschap zal steeds overwegen om als alternatief eigen aandelen in te kopen indien zij van mening is op die manier meer waarde te kunnen creëren voor haar aandeelhouders

-De Vennootschap behoudt het recht om meer dan 80% van haar netto inkomsten uit te keren indien de omstandigheden zich daar toe lenen.

Meeropbrengsten worden gecorrigeerd voor bepaalde posten, zoals kapitaalverliezen en vermogenswinsten. Als onderdeel van haar uitkeringsbeleid zal Euronav uitzonderlijke kapitaalverliezen blijven meerekenen bij het toekennen van bijkomende dividenden maar ook uitzonderlijke kapitaalwinsten blijven uitsluiten bij het uitkeren van bijkomende dividenden. Verwerking van uitgestelde belastingvorderingen (DTA) en uitgestelde belastingsschulden (DTL). Als onderdeel van haar uitkeringsbeleid zal Euronav niet-geldelijke elementen die de resultaten beïnvloeden zoals DTA en DTL niet meerekenen.

In het algemeen is het Euronav onder de voorwaarden van de schuldovereenkomsten niet toegestaan dividenden uit te keren als er als gevolg van het dividend een wanbetaling of schending van een leningsconvenant is of zal zijn. 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 reserve totdat deze 10% van het maatschappelijk kapitaal bedraagt. Er mogen geen dividenduitkeringen gebeuren 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 de 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 van de rechtsgebieden waarin de dochterondernemingen georganiseerd zijn onder bepaalde omstandigheden beperkingen opleggen op de betaling of bron van dividenden of bijkomende belastingen op cash repatriëring.

Gedragscodes

Euronav aanvaardt en hanteert een Gedragscodes. Het doel van de Gedragscodes bestaat erin de werknemers te begeleiden bij de bevordering en bescherming van de goede reputatie van Euronav. De Gedragscodes zet de beleidspunten en richtlijnen uiteen die de waarden van Euronav benadrukken en meer bepaald haar relaties met klanten, leveranciers, aandeelhouders en andere belanghebbenden, alsook de samenleving in het algemeen. De volledige tekst van de Gedragscodes kan geconsulteerd worden op de website van de Vennootschap: www.euronav.com, onder de sectie Deugdelijk bestuur.

Maatregelen in verband met misbruik van voorkennis en machtsmisbruik

Gelet op de 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 Toezicht op zijn vergadering van 25 maart 2020, de huidige versie van de 'Dealing Code' van de Vennootschap goed. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in aandelen van Euronav 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 leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad en de werknemers van de Euronav Groep die wensen te handelen in aandelen van Euronav, moeten voorafgaande toestemming vragen aan de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt moeten worden in overeenstemming met de Market Abuse Regulation worden te gepasten tijde openbaar gemaakt.

GUBERNA

Omdat 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 als institutioneel lid aan 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.

Genderdiversiteit

Overeenkomstig de bepalingen van de Corporate Governance Code dient de Raad van Toezicht te worden samengesteld in overeenkomst met de beginselen van genderdiversiteit, alsook diversiteit in het algemeen. De Raad van Toezicht van Euronav is samengesteld uit twee mannen en drie vrouwen met uiteenlopende, maar complementaire expertise. De Raad van Toezicht heeft kennis genomen van de Wet van 28 juli 2011 met betrekking tot genderdiversiteit en de aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als gevolg van het in werking treden van de wet inzake de vertegenwoordiging van vrouwen in de Raden van Bestuur van beursgenoteerde vennootschappen.

Op 31 maart 2022 bestond de Directieraad uit een vrouw en vijf mannen waarvan vier gevestigd zijn in België, een in Griekenland en een in Groot-Brittannië. Ze behaalden allen academische diploma's in verschillende disciplines zoals rechten, financiën, scheepvaart, engineering en wetenschap. Voor ze bij Euronav startten, werkten ze in de financiële, juridische en scheepvaartsector. Ze zijn tussen 47 en 63 jaar en voeren hun huidige directiefunctie bij Euronav gemiddeld al 7 jaar uit.

Het Senior Management (Chief People Officer, Secretary General, General Manager Nantes office, HSQE Manager, Duurzaamheidsmanager) bestaat uit vier mannen en een vrouw (waarvan drie gevestigd in België, één in Frankrijk en één in Griekenland). Ze behaalden allen academische diploma's in verschillende disciplines (economie, rechten, geschiedenis en scheepvaart). Ze startten hun carrière in de academische, financiële, juridische en scheepvaartsector en zijn al gemiddeld vier jaar actief in hun huidige rol bij Euronav. Ze zijn tussen 37 en 52 jaar.

Resultaatverwerking

Voorstel tot goedkeuring van de jaarrekening van de Vennootschap over het boekjaar afgesloten op 31 december 2021, zoals opgemaakt door de Raad van Toezicht, inclusief de bestemming van de winst en de uitkering van een brutodividend van 0,09 USD, reeds uitgekeerd in de vorm van een interimdividend gedurende het boekjaar 2021, en een aandeelhoudersuitkering over het vierde kwartaal van 2021 van 0,03 USD ten laste van de beschikbare uitgiftepremie.

Duurzaamheidscomité

Euronav is ervan overtuigd dat de klimaatverandering en de ESG aangelegenheden zo'n belangrijke kwestie zijn dat we een gespecialiseerd en gefocust comité aanstellen om toezicht te houden op ons antwoord op de dynamische uitdagingen die de klimaatverandering met zich meebrengt voor alle facetten van onze activiteiten. Dit comité, dat bestaat uit leden van zowel de Raad van Toezicht als de Directieraad, is sinds zijn oprichting al aanzienlijk geëvolueerd. Informatie over de samenstelling van het Duurzaamheidscomité is te vinden in onze verklaring inzake Deugdelijk Bestuur.

Euronav NV – vestigingen

Euronav NV heeft twee vestigingen:

Euronav NV, Londense vestiging

Sinds 2020 worden de meeste commerciële activiteiten georganiseerd door een nieuw opgericht bijkantoor van Euronav NV gevestigd in Londen. Dankzij haar aanwezigheid in Londen kan Euronav nauw samenwerken met de belangrijkste in Londen gevestigde klanten en internationale makelaars.

Euronav NV, Antwerp, bijkantoor Genève

In April 2019 richtte Euronav NV een 100% eigen bijkantoor op in Genève, Zwitserland, onder de naam Euronav NV, Antwerp, bijkantoor Genève. Dit nieuwe bijkantoor werd opgericht naar aanleiding van de invoering van IMO 2020 en richt zich op de aankoop van conforme brandstof en de bijhorende diensten.

VERSLAG VAN DE COMMISSARISSEN

Zie volgende pagina

Inleiding

Verslag over de jaarrekening

Oordeel

Verslag betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde eisen

SOCIALE BALANS

Nummers van de paritaire comités die voor de vennootschap bevoegd zijn: 226

STAAT VAN DE TEWERKGESTELDE PERSONEN**WERKNEMERS WAARVOOR DE VENNOOTSCHAP EEN DIMONA-VERKLARING HEEFT INGEDIEND OF DIE ZIJN INGESCHREVEN IN HET ALGEMEEN PERSONEELSREGISTER****Tijdens het boekjaar****Gemiddeld aantal werknemers**

Voltijds
 Deeltijds
 Totaal in voltijdse equivalenten (VTE)

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren

Voltijds
 Deeltijds
 Totaal

Personeelskosten

Voltijds
 Deeltijds
 Totaal

Bedrag van de voordelen bovenop het loon

Codes	Totaal	1. Mannen	2. Vrouwen
1001	40,5	24,4	16,1
1002	3,2	.....	3,2
1003	43,1	24,4	18,7
1011	60.997	36.738	24.259
1012	4.339	.....	4.339
1013	65.336	36.738	28.598
1021	5.320.299	3.591.100	1.729.199
1022	335.235	.....	335.235
1023	5.655.534	3.591.100	2.064.434
1033	59.052	33.181	25.871

Tijdens het vorige boekjaar

Gemiddeld aantal werknemers in VTE
 Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren
 Personeelskosten
 Bedrag van de voordelen bovenop het loon

Codes	P. Totaal	1P. Mannen	2P. Vrouwen
1003	46,1	26,7	19,4
1013	74.138	42.796	31.342
1023	8.601.048	5.622.341	2.978.707
1033	.....	.....	.....

**WERKNEMERS WAARVOOR DE VENNOOTSCHAP EEN DIMONA-VERKLARING HEEFT INGEDIEND OF DIE ZIJN
INGESCHREVEN IN HET ALGEMEEN PERSONEELSREGISTER (vervolg)**
Op de afsluitingsdatum van het boekjaar
Aantal werknemers
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst

Overeenkomst voor een onbepaalde tijd

Overeenkomst voor een bepaalde tijd

Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk

Vervangingsovereenkomst

Volgens het geslacht en het studieniveau

Mannen

lager onderwijs

secundair onderwijs

hoger niet-universitair onderwijs

universitair onderwijs

Vrouwen

lager onderwijs

secundair onderwijs

hoger niet-universitair onderwijs

universitair onderwijs

Volgens de beroepscategorie

Directiepersoneel

Bedienden

Arbeiders

Andere

Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
105	37	3	39,5
110	37	3	39,5
111	.....	.....	.....
112	.....	.....	.....
113	.....	.....	.....
120	22	.....	22,0
1200	.....	.....	.....
1201	2	.....	2,0
1202	10	.....	10,0
1203	10	.....	10,0
121	15	3	17,5
1210	.....	.....	.....
1211	1	.....	1,0
1212	11	3	13,5
1213	3	.....	3,0
130	.....	.....	.....
134	37	3	39,5
132	.....	.....	.....
133	.....	.....	.....

UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING VAN DE VENNOOTSCHAP GESTELDE PERSONEN
Tijdens het boekjaar

Gemiddeld aantal tewerkgestelde personen

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren

Kosten voor de vennootschap

Codes	1. Uitzendkrachten	2. Ter beschikking van de onderneming gestelde personen
150	0,4	.....
151	699	.....
152	32.401	.....

TABEL VAN HET PERSONEELSVEROLOP TIJDENS HET BOEKJAAR

INGETREDEN

Aantal werknemers waarvoor de vennootschap tijdens het boekjaar een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die tijdens het boekjaar werden ingeschreven in het algemeen personeelsregister

Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst

Overeenkomst voor een onbepaalde tijd
 Overeenkomst voor een bepaalde tijd
 Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk
 Vervangingsovereenkomst

Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
205	12	.....	12,0
210	6	.....	6,0
211	6	.....	6,0
212	.....	.....	.....
213	.....	.....	.....

UITGETREDEN

Aantal werknemers met een in de DIMONA-verklaring aangegeven of een in het algemeen personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam

Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst

Overeenkomst voor een onbepaalde tijd
 Overeenkomst voor een bepaalde tijd
 Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk
 Vervangingsovereenkomst

Volgens de reden van beëindiging van de overeenkomst

Pensioen
 Werkloosheid met bedrijfstoeslag
 Afdanking
 Andere reden
 het aantal werknemers dat als zelfstandige ten minste op halftijdse basis diensten blijft verlenen aan de vennootschap

Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
305	17	1	17,8
310	11	1	11,8
311	6	.....	6,0
312	.....	.....	.....
313	.....	.....	.....
340	.....	.....	.....
341	.....	.....	.....
342	.....	.....	.....
343	17	1	17,8
350	.....	.....	.....

INLICHTINGEN OVER DE OPLEIDINGEN VOOR DE WERKNEMERS TIJDENS HET BOEKJAAR

Totaal van de formele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5801	7	5811	9
Aantal gevolgde opleidingsuren	5802	183	5812	99
Nettokosten voor de vennootschap	5803	70.814	5813	20.406
waarvan brutokosten rechtstreeks verbonden met de opleiding	58031	70.008	58131	19.880
waarvan betaalde bijdragen en storting aan collectieve fondsen	58032	806	58132	526
waarvan ontvangen tegemoetkomingen (in mindering)	58033	.....	58133	.....

Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5821	.....	5831	.....
Aantal gevolgde opleidingsuren	5822	.....	5832	.....
Nettokosten voor de vennootschap	5823	.....	5833	.....

Totaal van de initiële beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5841	.....	5851	.....
Aantal gevolgde opleidingsuren	5842	.....	5852	.....
Nettokosten voor de vennootschap	5843	.....	5853	.....

Codes	Mannen	Codes	Vrouwen
5801	7	5811	9
5802	183	5812	99
5803	70.814	5813	20.406
58031	70.008	58131	19.880
58032	806	58132	526
58033	.....	58133	.....
5821	.....	5831	.....
5822	.....	5832	.....
5823	.....	5833	.....
5841	.....	5851	.....
5842	.....	5852	.....
5843	.....	5853	.....

ANDERE DOCUMENTEN

(door de vennootschap te specificëren)

Zie volgende pagina.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
ECONOMIE, K.M.O.,
MIDDENSTAND & ENERGIE

1000 BRUSSEL,
North Gate III,
Koning Albert II-laan, 16
telefoon (02)206 41 11
fax (02)206 57 53
<http://mineco.fgov.be>

25.08.2003

Regulering en
Organisatie van de markten

NV EURONAV
T.a.v. de heer L. Criel en Mevrouw V. Saverys
Bestuurders
De Gerlachekaai 20
B-2000 ANTWERPEN

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk
E3.FIN/FC/CG/NV Euronav
2003/1544

bijlagen

Geachte mevrouw, geachte heer,

De vennootschap NV EURONAV heeft met een brief van 12 juni 2003 een verzoek ingediend om haar boekhouding en jaarrekening in US dollar uit te drukken.

Daar het grootste deel van de activa, verplichtingen en resultaten van de NV EURONAV in US dollar zijn uitgedrukt (functionele munteenheid) en de bedrijfsactiviteit bijna uitsluitend buiten de Eurozone wordt gerealiseerd, wordt de gevraagde afwijking toegestaan op voorwaarde dat ook het statutaire kapitaal in US dollar luidt.

De verleende afwijking moet vermeld worden in de toelichting van de jaarrekening EURONAV.

Hoogachtend,

De Minister van Economie,



Fientje MOERMAN

Rudy Aernoudt
Kabinetsdirecteur