CMB.TECH

Jaarverslag

2024

Inhoudstafel

Kerncijfers 4
- Financiële kalender 2025 6

Over dit rapport 7
- Aanpak geïntegreerd rapport 7
- Methoden en aannames voor gegevensmeting 7
- Garantie 7
- Verklaring door de personen verantwoordelijk voor het financieel verslag en het jaarverslag 7

Brief aan de aandeelhouders 8

Dit is CMB.TECH 10
- Bedrijfsprofiel 11
- Bedrijfsstrategie 13

Innovatie 14
- Innovatie is een kernwaarde van CMB.TECH 15
- Onze dual fuel-technologie toegepast 17
- Hoogtepunten 2024 24

Activiteiten en realisaties 29
- Overzicht van het jaar 2024 30
- Gebeurtenissen na het einde van het boekjaar eindigend op 31 december 2024 37

De CMB.TECH-groep 38
- Ship Management bij CMB.TECH 44

Vloot en markten 45
- Marktoverzicht [1] 46
- CMB.TECH-vloot 53
- TCE Tarieven 54

Duurzaamheidsrapport 56
- Brief van de CEO 57
- Kerncijfers duurzaamheid 2024 59
- Duurzaamheidsstrategie 60
- Vergroening van de industrie 61
- Duurzaamheid bij CMB.TECH 64
- Transparante rapportering (CSRD/Taxonomy) 65
- Betrokkenheid van belanghebbenden 68
- Actieve samenwerking met financiële instellingen op het gebied van ESG 69

Milieu 72
- Milieubenadering 73
- Behoud van water- en mariene biodiversiteit 79
- Overzicht van initiatieven en samenwerkingen - Milieu 80

Sociaal en menselijk kapitaal 82
- Menselijke benadering 83
- Transparantie en ethisch gedrag 84
- Talent aantrekken 87
- Opleiding en ontwikkeling 88
- Prestatiemanagement 88
- Diversiteit en inclusie/ gelijkheid 89
- Communicatiekanalen 92
- HR-verwezenlijkingen 92
- Initiatieven en bijdragen - Samenleving 93

Onze benadering van gezondheid 95
Beleid 96
Geestelijke gezondheid 96
Fysieke gezondheid 96

Veiligheid 98
Veiligheid staat voorop bij CMB.TECH 99
Health, Safety, Quality and Environment (HSQE) Beheersysteem 99
Voorbereiden op noodsituaties 99
Verhogen van de veiligheidsstandaarden 99
Onze veiligheidsprestatie 101

Beveiliging 102
Cyberbeveiliging en gegevensbescherming 102

Corporate Governance 104
Aanpak 105
Gedragscode en ethiek 105
Transparantie en verantwoording 105
GUBERNA 106
Interne controle en risicobeheer 107
Verklaring inzake Corporate Governance 146
Introductie 146
Kapitaal, aandelen en aandeelhouders 147
Raad van Toezicht 148
Comités van de Raad van Toezicht 153
Evaluatie van de Raad van Toezicht en haar comités 157
Directieraad 158
Remuneratieverslag 159
Inlichtingen vereist in het jaarverslag op grond van artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 14 november 2007 168
Winstverdeling 169
Bestemmingsrekeningen 169
Maatregelen in verband met misbruik van voorkennis en machtsmisbruik 170

Marktvooruitzichten voor 2025 172
Euronav: vooruitzichten tankermarkt [1] 173
Bocimar - vooruitzichten drogebulkmarkten [1] 174
Delphis: Vooruitzichten voor containermarkten [1] 175
Bochem: vooruitzichten chemicaliënmarkten [1] 176
Windcat: offshore windmarkten [1] 177

Vloot van CMB.TECH 178
Euronav 179
Bocimar 183
Delphis 185
Bochem 186
Windcat 187
Havenschepen 190

Woordenlijst 192

GRI Content Index 200
Hoofdkantoor 204

Verantwoordelijke uitgever 204

Kerncijfers

GECONSOLIDEERDE WINST- EN VERLIESREKENING 2020 - 2024

Tabel 1: Geconsolideerde winst- en verliesrekening 2020 - 2024

(In duizenden USD)	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Omzet (A)	940.246	1.235.127	854.669	419.770	1.210.341
EBITDA (B)	1.169.401	1.190.186	534.429	85.796	864.019
EBIT	1.003.372	969.146	311.832	(259.198)	544.268
Nettowinst	870.829	858.027	203.251	(338.777)	473.238
In USD per aandeel	**2023**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Aantal aandelen (D)	196.041.579	201.901.743	201.747.963	201.677.981	210.193.707
EBITDA	5,97	5,89	2,65	0,43	4,11
EBIT	5,12	4.80	1,55	(1,29)	2,59
Nettowinst	4,44	4,25	1,01	(1,68)	2,25
In EUR per aandeel	**2023**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Wisselkoers	1,0389	1,1050	1,0666	1,1326	1,2271
EBITDA	5,74	5,33	2,48	0,38	3,35
EBIT	4,93	4,34	1,45	(1,13)	2,11
Nettowinst	4,28	3,85	0,94	(1,48)	1,83
Geschiedenis van het dividend per aandeel	**2023**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Dividend	1,15 D,E	6,64	1,13	0,09	1,40
Waarvan interim dividend	1,15	2,07	0,03	0,09	1,40

A) Het bedrijf heeft beslist om bepaalde elementen van de kosten en inkomsten te herclassificeren zonder impact op EBITDA, EBIT en netto-inkomsten. Deze vrijwillige wijziging is in 2021 ingevoerd en met terugwerkende kracht toegepast.
B) EBITDA (een niet-gedefinieerde IFRS maatstaf) vormt het operationeel resultaat vóór rentelasten, inkomstenbelastingen en afschrijvingskosten die aan ons kunnen worden toegewezen. EBITDA voorziet investeerders van betekenisvolle additionele informatie die het management gebruikt om lopende operationele activiteiten te controleren en trends te beoordelen van vergelijkende periodes. Wij geloven dat EBITDA nuttig is voor investeerders omdat de scheepvaart een kapitaalsintensieve industrie is die vaak significante financieringskosten met zich meebrengt. EBITDA mag niet worden beschouwd als een substituut voor winst/(verlies) toerekenbaar aan ons of kasstroom uit operationele activiteiten, opgesteld in overeenstemming met IFRS zoals goedgekeurd door de Europese Unie, of als een maatstaf voor winstgevendheid of liquiditeit. De hier gebruikte definitie van EBITDA is mogelijk niet vergelijkbaar met die van andere ondernemingen.
C) 25.807.878 eigen aandelen niet inbegrepen in 2024 (2023: 17.790.716 en 2022: 18.241.181 eigen aandelen)
D) Het totale brutodividend met betrekking tot 2024 van 1,15 USD is de som van het interim-dividend dat uitgekeerd werd in juli 2024.
E) De uitbetalingsratio is berekend op basis van de Euro/Dollar-wisselkoers van de dag van de aankondiging van het dividend indien van toepassing.

GECONSOLIDEERDE BALANS 2020 - 2024

Tabel 2: Geconsolideerde balans 2020 - 2024

(In duizenden USD)	**31.12.2024**	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Activa					
Vaste activa	3.434.227	1.787.543	3.362.014	3.309.116	3.235.366
Vlottende activa	470.819	1.631.737	607.059	459.407	451.873
TOTAAL ACTIVA	**3.905.046**	**3.419.280**	**3.969.073**	**3.768.523**	**3.687.239**
Passiva					
Eigen vermogen	1.192.324	2.357.373	2.173.465	1.960.582	2.311.786
Langlopende schulden	2.320.066	637.154	1.541.270	1.486.908	1.171.859
Kortlopende schulden	392.656	424.753	254.338	321.033	203.594
TOTAAL PASSIVA	**3.905.046**	**3.419.280**	**3.969.073**	**3.768.523**	**3.687.239**

Financiële kalender 2025

14 mei 2025
Bekendmaking resultaten eerste kwartaal 2025

15 mei 2025
Jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering

7 augustus 2025
Bekendmaking resultaten tweede kwartaal 2025

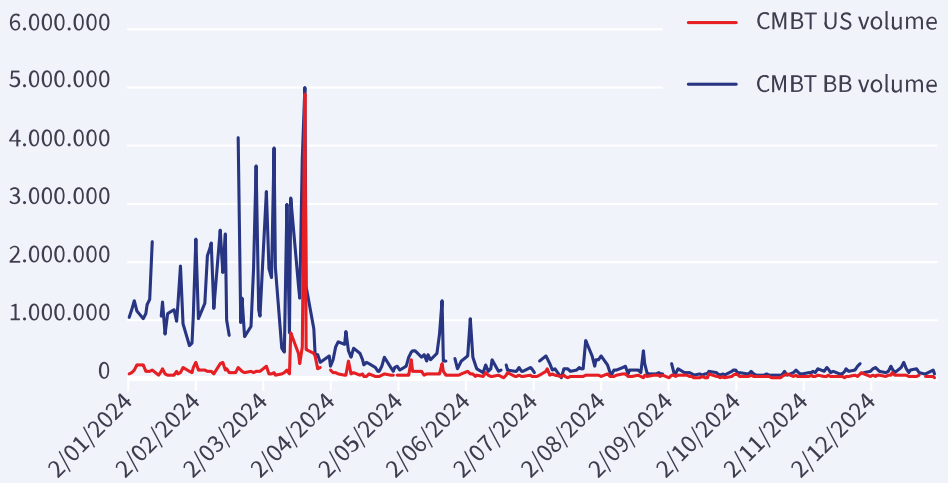
14 augustus 2025
Halfjaarverslag 2025 beschikbaar op website

13 november 2025
Bekendmaking resultaten derde kwartaal 2025

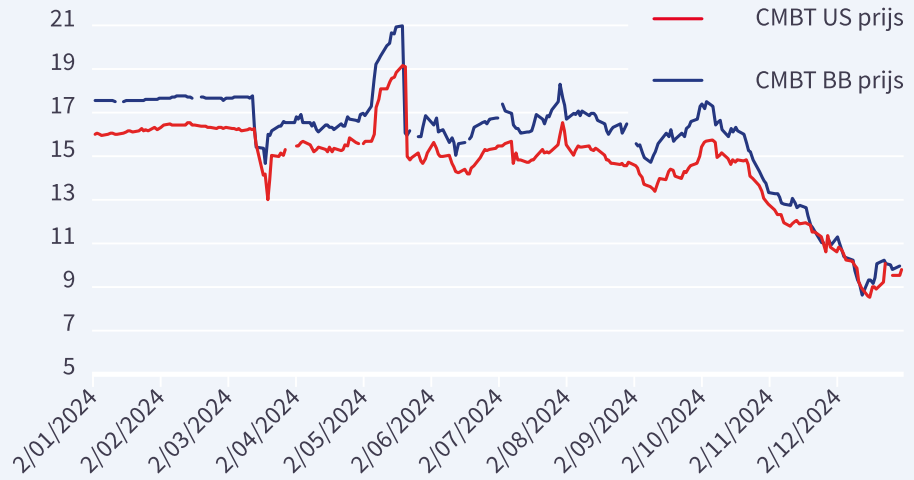
26 februari 2026
Bekendmaking resultaten vierde kwartaal 2025

Het CMB.TECH-aandeel

Figuur 1: Dagelijks verhandeld volume aandelen 2024



Figuur 2: Evolutie aandelenkoers 2024



Over dit rapport

Aanpak geïntegreerd rapport

Dit jaarverslag van 2024 werd opgesteld in overeenstemming met de EU-richtlijn inzake de openbaarmaking van niet-financiële en diversiteitsinformatie en is gebaseerd op het International Integrated Reporting (IR) Framework zoals ontwikkeld door het International Integrated Reporting Council (IIRC). De CSRD is niet verplicht voor CMB.TECH.

CMB.TECH NV, haar dochterondernemingen en joint ventures worden in dit rapport CMB.TECH (of de groep, het bedrijf) genoemd. Dit rapport bestrijkt de activiteiten en prestaties van CMB.TECH voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2024 (FY2024). Bovendien omvat het rapport alle belangrijke gebeurtenissen die zich na deze datum, tot de datum van publicatie, hebben voorgedaan.

Het rapport schetst CMB.TECH's bedrijfs- en duurzaamheidsstrategie en biedt een basis voor het meten van de vooruitgang die we boeken bij het bereiken van onze doelstellingen, gelinkt aan onze meest materiële onderwerpen. Details over onze materiële onderwerpen zijn terug te vinden op pagina 65 in dit rapport.

Duurzaamheidsgerelateerde informatie is gebaseerd op de GRI (Global Reporting Initiative) standaarden en SASB (Sustainability Accounting Standards Board). De duurzaamheidsstrategie van CMB.TECH is ook gealigneerd met de United Nations' Sustainable Development Goals (UNSDG).

Methoden en aannames voor gegevensmeting

CMB.TECH's huidige organisatorische grens voor de rapportering van broeikasgassen (BKG) is bepaald op basis van de operationele controlebenadering. De gerapporteerde data omtrent BKG-emissies worden berekend op basis van het Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition).

Garantie

Dit rapport maakt gebruik van verificatie door onafhankelijke derde partijen voor volgende aspecten:

- Onze externe auditor, BDO - BEDRIJFSREVISOREN-BDO REVISEURS D'ENTREPRISES, verschaft garantie bij de gecontroleerde financiële resultaten
- Het brandstofverbruik en relevante data van elk van onze schepen zijn geverifieerd door een van de volgende derde partijen: Lloyds Register, Det Norske Veritas (DNV), American Bureau of Shipping (ABS). Deze partijen bevestigden dat de gegevens zijn verzameld en gerapporteerd volgens de methodologie en processen die zijn uiteengezet in het Ship Energy Efficiency Management Plan Part II (SEEMP Part II) zoals vereist door het voorschrift 22A van Annex VI van het MARPOL-verdrag

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

De heer Marc Saverys, Voorzitter van de Raad van Toezicht, de heer Alexander Saverys, CEO, en de heer Ludovic Saverys, CFO, verklaren hierbij dat voor zover hen bekend,

- (a) de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2024, die werd opgesteld in overeenstemming met de International Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie, een getrouw beeld geeft van het vermogen, de verplichtingen, de financiële toestand en de resultaten van CMB.TECH NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, en
- (b) het geïntegreerde jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de activiteiten, de toestand en de resultaten van CMB.TECH NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, alsmede een beschrijving geeft van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee zij geconfronteerd kunnen worden.

Brief aan de aandeelhouders

Beste aandeelhouders en stakeholders,

Beste collega's,

2024 was het jaar dat we Euronav en CMB.TECH met succes geïntegreerd hebben.

Ik wil onze medewerkers bedanken en proficiat wensen voor de voortdurende inspanningen om de strategie van onze groep uit te voeren in de richting van een future-proof en gediversifieerde maritieme groep.

Het is een buitengewoon druk jaar geweest.

Onze vlootverjonging is onverminderd verdergezet. 5 Suezmaxen en 3 VLCC's werden verkocht. 18 nieuwbouwschepen werden opgeleverd en 8 extra nieuwbouwschepen zijn besteld.

We hebben ons ship management versterkt door onze samenwerking met de Anglo-Eastern groep uit te breiden door de integratie van Euronav Ship Management Hellas.

De ontwikkeling van onze groene energieprojecten in Namibië is voortgezet zoals gepland. We hadden de eer om de Belgische koning samen met de president van Namibië te verwelkomen op onze site in Walvis Bay.

De baanbrekende ontwikkeling van onze waterstof- en ammoniakmotoren en schepen houdt CMB.TECH op de voorgrond van maritieme oplossingen voor de energietransitie.

We zullen onze klanten flexibele, pragmatische en economische alternatieven blijven bieden om in te spelen op onze snel veranderende wereld. We doen dit via onze toonaangevende wereldwijde merken Euronav, Bocimar, Delphis, Bochem en Windcat.

Ik wil ook onze aandeelhouders bedanken voor hun steun in volatiele maar interessante tijden. We geloven dat we zeer goed gepositioneerd zijn om toegevoegde waarde te creëren in 2025.

Marc Saverys, Voorzitter van de Raad van Toezicht

CMB .TECH
CMB .TECH
CMB .TECH
NYSE
NYSE
11:28:55
NYSE
NYSE
NYSE
NYSE
NYSE
NYSE
ROSENBLATT
ROSENBLATT
ICE
ICE
BKV
BKV
GTS
GTS
AMERANT
telecom
3M
YETI

Dit is CMB.TECH

Bedrijfsprofiel

CMB.TECH is een gediversifieerde en future-proof maritieme groep met meer dan 150 zeeschepen (inclusief nieuwbouwschepen): ruwe-olietankers, drogebulkschepen, containerschepen, chemicaliëntankers, offshore windschepen & havenschepen. De groep focust op grote maritieme en industriële applicaties die worden aangedreven door waterstof en ammoniak. We bieden ook waterstof- en ammoniakbrandstof aan klanten, via eigen productie of die van derden.

CMB.TECH werkt ook aan de ontwikkeling van waterstofapplicaties zoals vrachtwagens, locomotieven en straddle carriers. De groep gelooft dat het gebruik van waterstof voor kleinere schepen en ammoniak voor grotere schepen een grote rol kan spelen in het vergroenen van de scheepvaart.

De focus ligt op diversificatie, vergroening en optimalisatie van de vloot: "Decarbonise Today, Navigate Tomorrow!"

De groep onderscheidt drie divisies: Marine, H2 Infra en H2 Industry.

Marine

Scheepvaart is onze kernactiviteit en CMB.TECH beschikt over een moderne en future-proof vloot met een duidelijke focus op het gebruik van waterstof en ammoniak om de koolstofuitstoot te verlagen. Deze divisie bestaat uit 6 merken:

- Euronav is het ruwe-olietankermerk en verzorgt het maritiem transport en de opslag van ruwe olie.
- Bocimar bezit en exploiteert drogebulkschepen en vervoert steenkool, ijzererts, graan en kleine bulkgoederen.
- Delphis is gespecialiseerd in middelgrote containerschepen. Het is de eigenaar van 's werelds grootste ICE-geklasseerde containerschepen.
- Bochem is eigenaar en operator van hoogwaardige en moderne chemicaliëntankers van roestvrij staal.
- Windcat is een toonaangevende leverancier van veilige en efficiënte gespecialiseerde crew transfer services aan de offshore windindustrie.
- CMB.TECH bouwt ook sleepboten, ferries en havenvaartuigen die op waterstof varen.

H2 Infra

De H2 Infra-divisie van CMB.TECH biedt waterstof- en ammoniakbrandstof aan haar klanten, hetzij door eigen productie, hetzij via derden. Binnen H2 Infra wordt de benodigde technologie en infrastructuur ontworpen, ontwikkeld en geëxploiteerd om groene waterstof en ammoniak te produceren en distribueren. Een specifieke focus op waterstof- en ammoniakopslag vervolledigt de gehele waardeketen om de groene brandstoffen van de toekomst te leveren.

- Cleanergy Solutions Namibia: Cleanergy Solutions Namibia leidt de ontwikkeling van een groenewaterstofproductie-site in de Erongo-regio in Namibië. Deze productie-site genereert off-grid pure groene waterstof en omvat een openbaar waterstoftankstation, een dual fuel-workshop en een Hydrogen Academy.
- PV2Fuel: Onze ambitie om onze diepzeeschepen aan te drijven met groene ammoniak heeft CMB.TECH naar Namibië gebracht om er ammoniak te produceren met een overvloed aan hernieuwbare energie.
- Waterstoftankstation Antwerpen: CMB.TECH ontwikkelde het eerste maritieme en openbare waterstoftankstation, uitgerust met een 1,2 MW PEM elektrolyser en een 500 bar tubetrailer-vulstation.
- 500bar mobile refueller: CMB.TECH heeft een 40ft trailer met 500 bar ontwikkeld om tanken op afstand mogelijk te maken voor al onze applicaties die momenteel in gebruik zijn. Met deze oplossing (iso-systeem) kunnen meerdere applicaties en klanten worden bediend.

H2 Industry

H2 Industry is een toonaangevende leverancier van schaalbare industriële dual fuel applicaties. Dankzij onze geavanceerde technologie kunnen we bestaande dieselmotoren ombouwen tot dual fuel of 100% waterstofmotoren, wat zorgt voor flexibiliteit en kosteneffectiviteit. Door slimme samenwerkingen en co-ontwikkelingsovereenkomsten met OEM's zoals MAN, Volvo Penta, Ford en BeHydro, worden waterstofmotoren geleverd die gemakkelijk in het veld kunnen worden ingezet, bediend en onderhouden.

CMB.TECH is beursgenoteerd op Euronext Brussels en de NYSE onder het tickersymbool CMBT. Het bedrijf heeft haar hoofdkantoor in Antwerpen, België, en heeft kantoren in Europa, Azië, Verenigde Staten en Afrika.

Bedrijfsstrategie

(i) Diversificatie van de vloot

De groep richt zich op de diversificatie van de vloot. CMB.TECH vertegenwoordigt een gediversifieerde en future-proof maritieme groep met meer dan 150 zeeschepen (inclusief nieuwbouwschepen): ruwe-olietankers, drogebulkschepen, containerschepen, chemicaliëntankers, offshore windschepen en havenschepen.

(ii) Vergroening van de vloot

We investeren in de ontwikkeling van lage-emissieschepen, motoren, brandstoftoevoersystemen en de productie van koolstofarme brandstoffen. We willen onze klanten de beste schepen bieden om hun uitstoot van broeikasgassen te verlagen.

(iii) Optimalisatie van de vloot

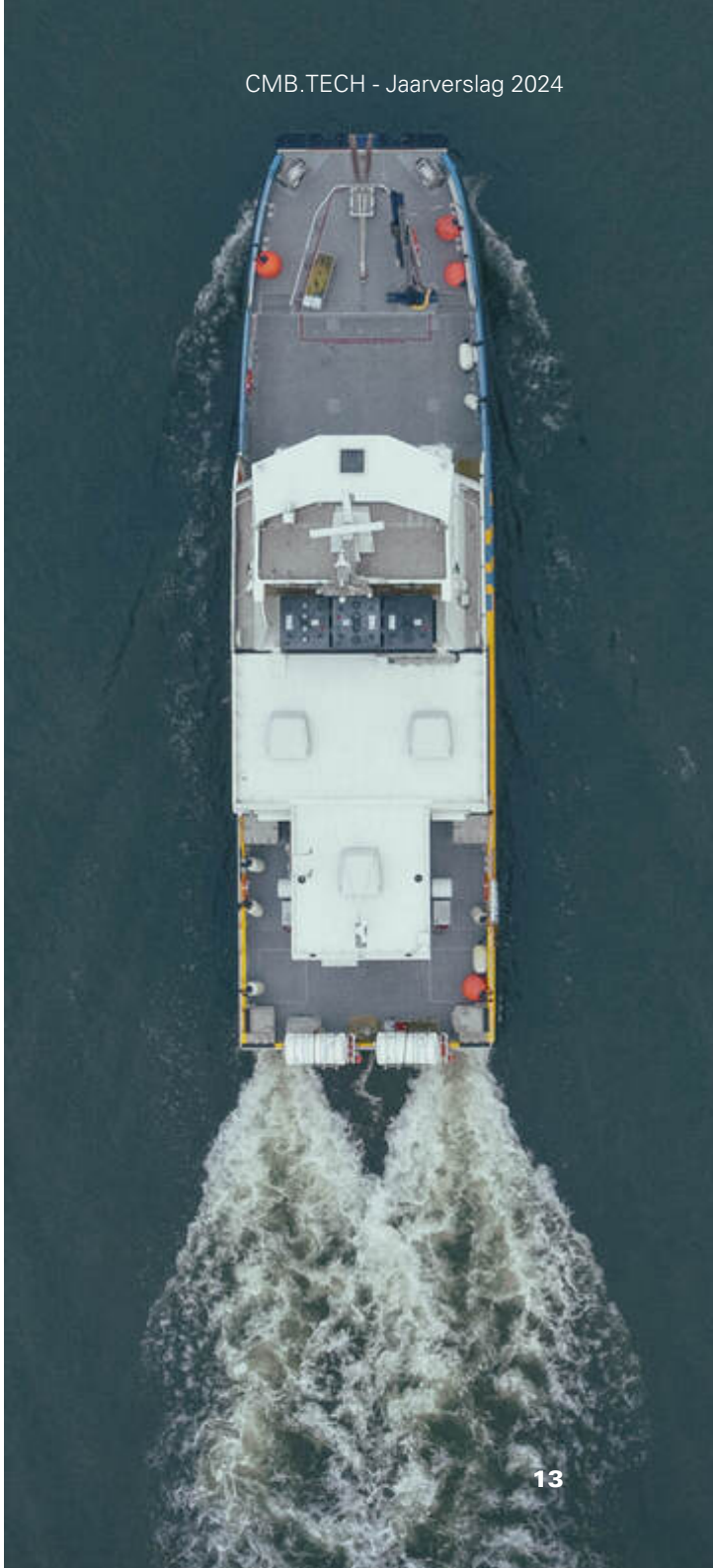
De vloot optimaliseren en moderniseren door minder efficiënte en oudere tankers van de hand te doen en de opbrengsten te herinvesteren in future-proof nieuwbouwschepen/moderne tweedehands-schepen of technische upgrades (bijv. energie-besparende apparatuur). Future-proof betekent volgens ons efficiënte schepen met een lage CO_2-uitstoot en/of schepen aangedreven door waterstof en/of schepen aangedreven door ammoniak. We willen de grote tankervloot van het bedrijf optimaliseren om de beste vloot te kunnen blijven aanbieden aan onze klanten.

Onze cultuur, ethiek en waarden

We hebben een reeks kernwaarden voor het bedrijf gedefinieerd en deze verfijnd tot belangrijke gedragingen die we als voorbeeldig beschouwen voor zowel medewerkers als het management. Door onze waarden af te stemmen op de acties en houdingen die we zowel binnen als buiten het bedrijf vertonen, hopen we onze bedrijfsdoel-stellingen met succes te realiseren. De waarden van CMB.TECH bepalen hoe we zaken doen:

- Ondernemerschap: De ondernemersmentaliteit zal groei stimuleren. Zowel de aandeelhouders als de samenleving zullen van de eindresultaten profiteren. We zijn besluitvaardig met een sterke 'can-do' houding.
- Familie: De manier waarop we zaken doen, onze ethiek en de interactie met onze stakeholders zijn geïnspireerd door sterke familiewaarden: eerlijkheid, hard werken, openheid, solidariteit en waardecreatie op lange termijn.
- Groei & innovatie: We zijn pioniers in het vergroenen van de scheepvaart en passen ons aan veranderende omgevingen aan door het ontwikkelen van future-proof producten en oplossingen. We durven te investeren in de toekomst, zelfs in de moeilijkste tijden.
- Toewijding: Via onze waarden tonen we onze toewijding aan onze sector, onze klanten, onze werknemers en de wereld waarin we leven. We zijn betrouwbaar en loyaal.
- Duurzaamheid: We denken na over de bredere impact van onze acties op de maatschappij, het milieu en de groep. We nemen het initiatief door het gebruik van groene waterstof en groene ammoniak te promoten.
- Efficiëntie: We streven ernaar om zo efficiënt mogelijk te werken in onze dagelijkse activiteiten om de waarde van alles wat we ondernemen te maximaliseren.

Deze waarden dienen als ons kompas, als leidraad in onze interacties met stakeholders en als versterking van onze toewijding aan verantwoordelijke, ethische en effectieve bedrijfspraktijken.



Innovatie

Innovatie is een kernwaarde van CMB.TECH

Innovatie is een van de kernwaarden van CMB.TECH. Onze toewijding aan innovatie is gefundeerd in de overtuiging dat innovatieve oplossingen in onze industrie nodig zijn om toegevoegde waarde op lange termijn te creëren voor ons bedrijf, het milieu en onze stakeholders. We passen ons niet alleen aan aan veranderingen, we anticiperen en beïnvloeden ze en positioneren onszelf als pioniers in onze industrie.

We integreren en investeren in technologieën die vandaag de dag echte milieuvoordelen kunnen opleveren en zorgen er tegelijkertijd voor dat onze vloot goed is uitgerust om gedurende de volledige levensduur blijvend financieel rendement te genereren. Onze slogan vat dit samen: 'Decarbonise Today, Navigate Tomorrow!'

Onze innovatietrajecten zijn gericht op de ontwikkeling van toepassingen die worden aangedreven door waterstof en ammoniak en op het verbeteren van de operationele efficiëntie. We investeren in de nodige oplossingen en essentiële infrastructuur om onze eigen milieu-impact competitief te verminderen en onze industrie naar een nuluitstoot te leiden.

Applicaties op waterstof en ammoniak

De huidige batterij- en brandstofceltechnologieën voldoen niet aan de eisen van onze industrie op het gebied van vermogen, bereik en kosten. De behoefte van de scheepvaart aan aanzienlijke laadruimte aan boord, groot operationeel bereik, hoog vermogen en betrouwbaarheid vereist een groene toekomst voor verbrandingsmotoren (ICE's) die gebruik maken van koolstofarme of -vrije brandstoffen.

Bij CMB.TECH richten we ons op ammoniak voor grote schepen en op waterstof voor kleine schepen en industriële applicaties in havengebieden. Met onze projecten laten we zien dat vergroenen vandaag de dag mogelijk is en dat de technologieën werken. Met onze strategische samenwerkingen bouwen we actief aan de koolstofarme en -vrije brandstofmarkten, van elektronen tot applicaties.

Onze ervaring in het bouwen, testen, implementeren en gebruiken van innovatieve technologieën in verschillende industriële applicaties creëert een unieke waardepropositie voor onze stakeholders. Bovendien verschaft het ons waardevolle inzichten om nieuwe zakelijke kansen te identificeren en te evalueren.

Waterstof en ammoniak toegelicht

Waterstof is het eenvoudigste en meest voorkomende element in het universum. In haar pure vorm (H_2) is het een kleurloos en geurloos gas dat veel energie vervoert voor haar gewicht. Groene waterstof kan worden gemaakt door hernieuwbare elektriciteit te gebruiken om een elektrolyser aan te drijven die water (H_2O) splitst in H_2 en O_2. Het is een belangrijke bouwsteen van elke e-brandstof en het kan ook worden gebruikt om energie te leveren door het direct te verbruiken in een ICE of brandstofcel. Door de zuivere verbrandingseigenschappen is het een aantrekkelijke oplossing om een breed scala aan applicaties te vergroenen, zowel op het land als op zee. De grootste uitdaging met waterstof is dat het moeilijk is om op te slaan. De volume-energie is relatief laag in vergelijking met andere brandstoffen, wat betekent dat het veel ruimte inneemt voor een bepaalde hoeveelheid energie. De voetafdruk voor opslag en de vereisten voor hantering worden problematisch naarmate er grotere hoeveelheden energie nodig zijn voor langere afstanden en een groter vermogen. Hier treedt ammoniak op de voorgrond.

De specifieke eigenschappen van ammoniak maken het aantrekkelijk voor lange afstands- en energierijke applicaties zoals zeeschepen. Het is een uitstekende bron van waterstof in vloeibare vorm, met twee keer zoveel waterstof als vloeibare waterstof per volume. Ammoniak is een verbinding van 1x stikstof en 3x waterstofatomen die ammoniak vormen. Het is een kleurloos gas met een scherpe geur. Ammoniak is een veel verhandelde chemische grondstof die al heel lang in de scheepvaart wordt vervoerd. Elk jaar wordt er meer dan 200 miljoen ton ammoniak geproduceerd en het wordt al verwerkt en opgeslagen in 120 havens over de hele wereld. Dit betekent dat veilige hanteringsprocedures vertrouwd zijn met een stabiele toeleveringsketen en bekende productiemethoden. CMB.TECH ziet ammoniak als een uitstekende oplossing voor gebruik in de diepzeescheepvaart.

Dual fuel-motoren

Een belangrijk onderdeel van onze strategie is het gebruik van dual fuel-waterstofdiesel- of ammoniakdieselmotoren. Dankzij deze dual fuel-benadering kunnen deze toekomstige brandstoffen in toenemende mate worden gebruikt naarmate de infrastructuur beschikbaar wordt, terwijl ze waar nodig nog steeds volledig op traditionele diesel kunnen worden gebruikt. We bouwen flexibiliteit in onze bedrijfsmiddelen in zodat ze geleidelijk kunnen voldoen aan de steeds strengere broeikasgasemissiedoelstellingen van regelgevende instanties, zonder op korte termijn extra operationele risico's te lopen. Dit betekent dat onze installaties vandaag al future-proof zijn, net als op de lange termijn.

Waterstof en ammoniak in onze divisies

Marine-divisie

Onze marine-divisie werkt actief aan een veilige en efficiënte implementatie van dual fuel-systemen op waterstof en ammoniak op onze schepen. Het technische team van CMB.TECH is verantwoordelijk voor het future-proof maken van onze vloot. Er zijn verschillende aanpassingen nodig om kostenefficiënte schepen te bouwen die worden aangedreven door waterstof en ammoniak. Conventionele ontwerpen moeten aangepast worden om onder andere alternatieve brandstofopslagtanks, brandstoftoevoer-systemen, reliquificatie- en opvangsystemen en aanvullende controle- en veiligheidssystemen op te nemen. Niet alle schepen zijn volledig uitgerust met complete waterstof- of ammoniaksystemen wanneer ze te water gaan. Op sommige van onze schepen voorzien we faciliteiten die later gemakkelijk kunnen worden aangepast.

Ons technisch team werkt nauw samen met onze klanten, voorkeursleveranciers, classificatiebureaus en vlaggenstaten om ervoor te zorgen dat onze schepen worden gebouwd volgens alle relevante veiligheidsvoorschriften, normen en regels. Als pioniers definiëren en bepalen we deze normen samen met hen.

In 2024 namen we de eerste zes Newcastlemax-drogebulkschepen in ontvangst waarop alle voorzieningen zijn getroffen om na een toekomstige retrofit op ammoniak te kunnen varen.

We hebben het ontwerp van het schip en het ammoniaksysteem afgerond voor onze Newcastlemax-drogebulkschepen die worden gebouwd bij Qingdao Beihai Shipyard in China. Samen met classificatiebureaus, systeemleveranciers en de scheepswerf zijn HAZID- en HAZOP-studies uit-gevoerd. Dit heeft geleid tot de goedkeuring van het ontwerp van het eerste ammonia-powered drogebulkschip ter wereld.

We vierden het eerste operationele jaar van de Hydrotug 1, 's werelds eerste sleepboot op waterstof.

Voortbouwend op onze ervaring met de Hydrocat schepen, de eerste Crew Transfer Vessels (CTV's) met een dual fuel-motor, ontwierpen en ontwikkelden we een lichter gecomprimeerd waterstof-opslagsysteem met grotere capaciteit voor de grotere MK5 CTV-serie. Voor deze serie hebben we nieuwe parallelle bunkerfunctionaliteiten toegevoegd om sneller te kunnen tanken. We lanceerden de eerste van zes innovatieve Commissioning Service Operation Vessels (CSOV's) op het water op Ha Long Shipyard in Vietnam, waar Damen de schepen bouwt. Deze CSOV's zullen worden uitgerust met dezelfde dual fuel-technologie.

We hebben van Lloyd's Register een principiële goedkeuring gekregen voor ons waterstof-opslagsysteem benedendeks. Dit opent de deur naar een breed scala aan implementatiemogelijkheden van onze dual fuel-technologie op het water.

H2 Industry

Bij de H2 Industry-divisie van CMB.TECH hebben we een dual fuel waterstoftechnologie die gebruik maakt van interne verbrandingsmotoren (H_2ICE). Samen met ondersteunende brandstofopslag- en distributie-systemen stelt het onze bredere industrie in staat om de impact op het milieu te verminderen door gebruik te maken van dual fual waterstof-motoren. We hebben deze technologie de afgelopen jaren getest en gelanceerd met een aantal vooraanstaande Original Equipment Manufacturers partners, zoals Volvo Penta en MAN.

Terwijl we onze technologieën verder ontwikkelen, hebben we verschillende interne mijlpalen met succes bereikt. We zijn gestart met de crashtests van onze samengestelde waterstofopslagsystemen en hebben een aftersales- en installatieteam opgericht.

We hebben aanzienlijke mogelijkheden geïdentificeerd om onze technologie verder in te zetten in industriële applicaties met vergelijkbare vermogen/gewichtsvereisten. Dit betekent dat we ons richten op havenapplicaties, energieopwekking en transportopties die allemaal in havens te vinden zijn. In 2025 zullen verschillende praktijktesten voor mobiele en stationaire applicaties met onze dual fuel-technologie worden uitgevoerd. Onder hen een RoRo tractor die gebruikt wordt voor het laden en lossen van voertuigen en andere vracht op en van de schepen, een straddle carrier en gensets.

De dual fuel-waterstoftruck van CMB.TECH kreeg goedkeuring voor het transport van gevaarlijke stoffen, dankzij de samenwerking met onze partners. Deze prestatie betekent een stap voorwaarts voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg met lage emissies en maakt de weg vrij voor een bredere toepassing van onze dual fuel-technologie.

We hebben het startschot gegeven voor de ontwikkeling van de eerste dual fuel-waterstof-diesellocomotief in Afrika. Dit proefproject moet de weg vrijmaken voor de omschakeling van de hele locomotiefvloot in Namibië in de toekomst.

JPNH_2YDRO, een joint venture tussen CMB.TECH, TSUNEISHI Facilities & Craft en Kambara Kisen, opende een R&D-centrum voor waterstofmotoren. Dit centrum is een baanbrekende testlocatie voor waterstof in Japan. Het is ontworpen om de ontwikkeling van waterstofmotoren in Japan vooruit te helpen en om te dienen als een belangrijk centrum voor de homologatie en goedkeuring van dual fuel-waterstofmotoren voor de Japanse markt.

Onze dual fuel-technologie toegepast

Dual fuel-waterstofvrachtwagens

Onze dual fuel-waterstofvrachtwagens zijn ontworpen om onafgebroken te werken, zelfs in situaties waar waterstof beperkt beschikbaar is. Als er geen waterstof beschikbaar is of als er geen waterstoftankstations beschikbaar zijn, schakelt de vrachtwagen naadloos over op diesel, zodat deze operationeel blijft.

Dual fuel-waterstof havenmateriaal

Onze dual fuel-waterstoftechnologie is ontworpen voor veelzijdige en betrouwbare prestaties in verschillende havenomgevingen. De technologie is gestandaardiseerd om te voldoen aan de operationele eisen van havens over de hele wereld en garandeert naadloze compatibiliteit en functionaliteit op verschillende toepassingen. Aangezien havenmateriaal vaak niet op de openbare weg kunnen rijden, zorgt onze dual fuel-technologie voor een ononderbroken werking in het geval van onderhoud aan waterstoftankstations. Momenteel ontwikkelen we een reeks machines, waaronder RoRo tractors en hybride straddle carriers, die allemaal zijn uitgerust met de dual fuel-technologie.

Gensets op dual fuel en 100% waterstof

Sinds 2018 hebben we 100% en dual fuel- waterstofgensets ingezet om verschillende evenementen van stroom te voorzien en zijn we gaan samenwerken met bedrijven als e-power en DBR om onze motoren te integreren in commerciële applicaties. Deze gensets bieden een veelzijdige oplossing voor het leveren van groene en betrouwbare stroom, met applicaties variërend van stroomvoorziening voor evenementen tot alternatieve maritieme stroomvoorziening. Bovendien hebben onze haalbaarheidsstudies het potentieel onderzocht van schepen die flexibele en groene opties bieden voor de energievoorziening van schepen. Uitgerust met waterstofgensets kunnen deze schepen als drijvende tankstations dienen en bijdragen aan de emissiereductie op zee en aan land.

Dual fuel-waterstoflocomotieven

In havengebieden en afgelegen regio's waar volledige elektrificatie van het spoor een uitdaging is, kunnen locomotieven op waterstof een oplossing bieden. Onze technologie maakt het mogelijk om bestaande locomotieven met minimale technische aanpassingen om te bouwen naar dual fuel waterstof, wat zowel robuustheid als eenvoud garandeert.

Om het potentieel voor duurzaam langeafstandstransport te demonstreren, hebben we een diesellocomotief gekocht en rusten we deze uit met de V12 BeHydro-motor, waardoor dual fuel-gebruik met groene waterstof mogelijk wordt. Het opslagsysteem voor gecomprimeerde waterstof wordt geïnstalleerd in een gestandaardiseerde 20-ft container en voorziet de locomotief van brandstof via een tender.

H2 Infra

Binnen H2 Infra wordt de benodigde technologie en infrastructuur ontworpen, ontwikkeld en geëxploiteerd om groene waterstof en ammoniak te produceren en te distribueren. Wij bieden waterstof- en ammoniakbrandstof aan onze klanten aan, hetzij door eigen productie, hetzij door inkoop bij derden. Op dit moment kunnen we niet volledig afhankelijk zijn van andere partijen voor de productie van groene moleculen. Als pionier creëren we vertrouwen in deze projecten en technologieën door ze tot leven te brengen, zoals we in 2021 deden met de opening van ons waterstoftankstation in Antwerpen.

Wij geloven dat havens het energiecentrum van de toekomst zijn en daarom het perfecte ecosysteem vormen om de productie van groene moleculen, de ontwikkeling van tankinfrastructuur en het gebruik van alternatieve brandstoffen aan te moedigen, zodat we de bevoorrading van onze schepen in de toekomst kunnen garanderen.

Onze waterstofproductie-site in Namibië zal naar verwachting in 2025 volledig operationeel zijn, waar een zonnepark van 6,5 hectare onze elektrolyser van 5 MW zal aandrijven om groene waterstof te produceren. De brandstof zal worden gebruikt voor vrachtwagens op waterstof, havenapparatuur, spoorwegapplicaties en kleine schepen. Deze strategische ontwikkeling is de verwezenlijking van onze visie. Het voorziet niet alleen in dringende infrastructuurbehoeften, maar versterkt ook de link tussen groene moleculen en maritieme activiteiten en versterkt het belang van de haven van Walvis Bay.

De eerste fase van het project richt zich op kleinschalige waterstof- en ammoniakproductie, met plannen voor latere uitbreiding met ammoniak-opslag en bunkeringfaciliteiten. De verwachte mijlpalen zijn operationele gereedheid tegen midden 2025 voor waterstofproductie en tanken, met ammoniakproductie die eind 2026 voltooid moet zijn.

1

Kleinschalige groene waterstof/ammoniak door Cleanergy Solutions

Fase 1 wordt uitgevoerd door Cleanergy Solutions Namibia, een joint venture (49%) met de Ohlthaver & List Group die waterstofproductieprojecten ontwikkelt in Namibië.

De eerste fase van ons project omvat de oprichting van een kleinschalige waterstof- en ammoniakproductiesite op Farm 58 nabij de haven van Walvis Bay, samen met een waterstoftankstation. De infrastructuur voor de waterstofproductie zal als eerste worden gerealiseerd, inclusief een 5MW zonnepark, een 5MW elektrolyser en een 5,9MWh accu-energieopslagsysteem (BESS). Wanneer dit volledig operationeel is, zullen een extra elektrolyser (5MW), ammoniakfabriek (4 mtpd) en zonnepark (8 MWp) worden toegevoegd aan de locatie om ammoniak te produceren. De totale verwachte waterstofproductie wordt geschat op ongeveer 500 ton per jaar. De ammoniaksite krijgt een capaciteit van vier ton per dag.

Onze ambitie met deze fase is veelzijdig. We willen een lokaal Namibisch team opzetten en opleiden, waardevolle ervaring opdoen in het navigeren door het regelgevende en technologische landschap van het land, vertrouwen opbouwen bij de overheid en de lokale gemeenschappen en aantonen dat we in staat zijn om complexe projecten in Namibië uit te voeren.

Momenteel is de bouw van de waterstofproductie-site bijna voltooid, waarna de ingebruikname zal volgen. Het FEED (Front-End Engineering Design) voor de ammoniakproductie is in volle gang en zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2025 worden afgerond. We verwachten dat het waterstofproductie- en tankstation medio 2025 operationeel zal zijn en dat de ammoniakproductie eind 2026 operationeel zal zijn. De totale investering voor deze fase wordt geschat op $ 60 miljoen.

2

Ammoniakopslag en bunkersite

In de tweede fase richten we ons op het opzetten van een import/export-ammoniakterminal met bunkermogelijkheden en een opslagcapaciteit van 55.000 ton. Deze terminal, geïntegreerd in de bestaande steiger die door Namcor wordt geëxploiteerd, zal dienen als een cruciaal knooppunt voor het bunkeren en opslaan van ammoniak, met als doel het gebruik van ammoniak als bunkerbrandstof om de scheepvaart een impuls te geven. Ons doel is om een unieke toegangspoort te creëren voor klanten die op zoek zijn naar groene brandstof, door gebruik te maken van de kosteneffectieve productie van groene ammoniak.

De FEED (Front-End Engineer Design) is afgerond en er is een niet-bindend Memorandum of Understanding MOU getekend met Namcor voor de bestaande aanlegsteiger. We verwachten dat de terminal in 2028 operationeel zal zijn. De terminal zal worden gevestigd in de noordelijke haven van Walvis Bay, met een optieovereenkomst van Namport voor een gebied van 15 hectare. De geschatte kapitaaluitgaven voor deze fase bedragen $ 200 miljoen.

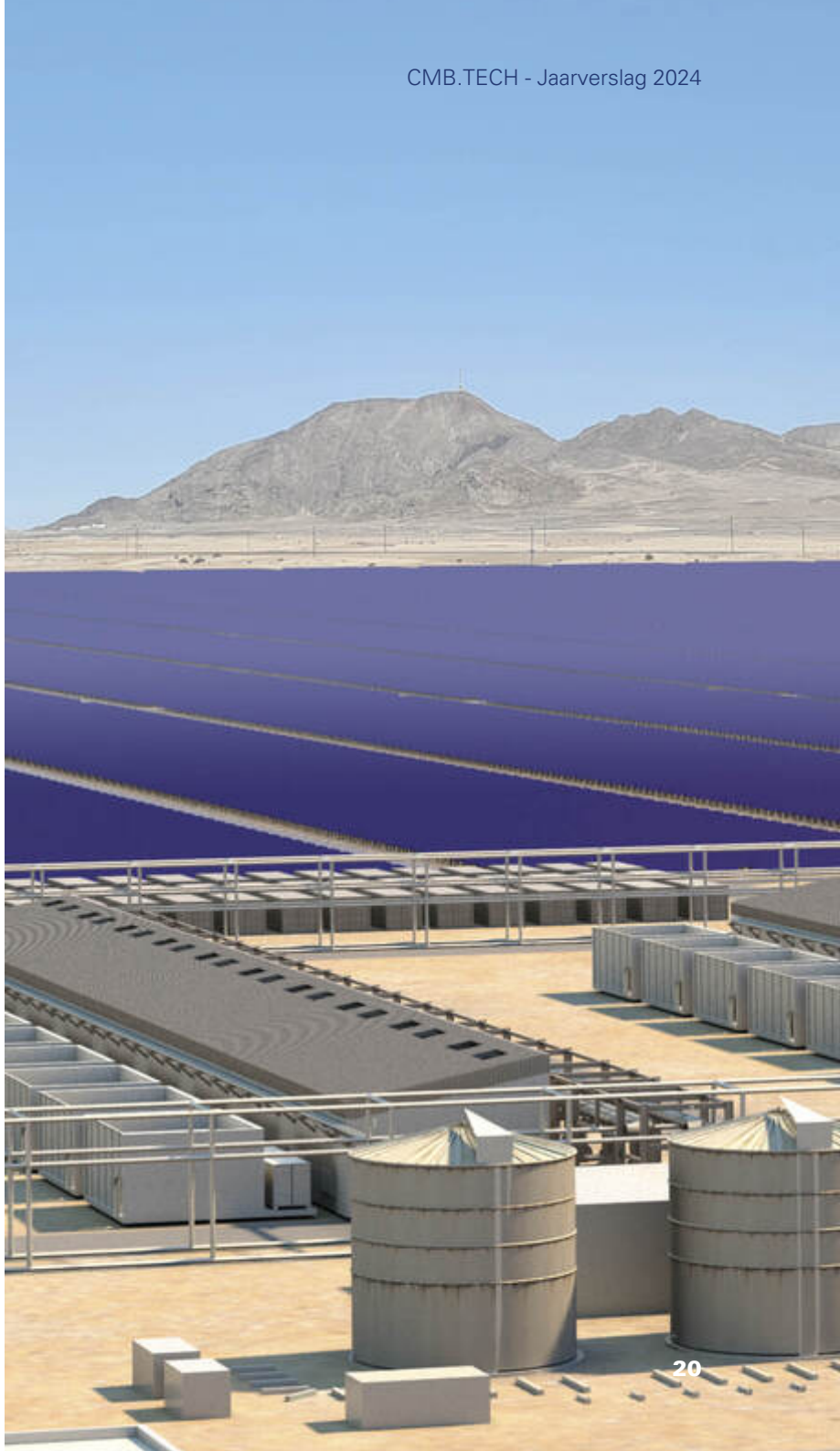
3

PV2Fuel: Ammoniakproductie

In de derde fase beginnen we aan een ambitieuze poging om groene ammoniakproductie-site op industriële schaal op te zetten. Deze fase omvat de ontwikkeling van een 900 MWp zonnepark om een 500 MW elektrolyser van stroom te voorzien, met een verwachte jaarlijkse productie van 200.000 ton ammoniak als eerste bouwsteen. Zodra het ontwerp is gevalideerd en de eerste site met succes draait, kunnen extra bouwstenen worden toegevoegd, waardoor Namibië een toonaangevend centrum wordt voor de goedkope productie van groene ammoniak.

Onze overkoepelende doelen zijn onder andere het veiligstellen van de beschikbaarheid van groene ammoniak tegen lage kosten op lange termijn, het verwerven van kennis over de productiekosten van groene ammoniak voor toekomstige afnameovereenkomsten en het vergemakkelijken van de opschaling van soortgelijke projecten om de wereldwijde vraag naar groene brandstoffen te ondersteunen. De FEED-ontwikkeling is aan de gang en een licentiegever voor ammoniak is geselecteerd. Het is de bedoeling dat deze fase in 2030 operationeel is. De geschatte kapitaaluitgaven voor deze fase bedragen $ 2,55 miljard.

Zodra de technologie, het bedrijfsmodel en de raamovereenkomsten met stakeholders zich hebben bewezen, kunnen ze snel worden opgeschaald. Als CMB.TECH zijn we goed gepositioneerd om deze opschaling te ondersteunen op basis van onze ervaring. De bezettingsgraad van de elektrolyser zal een cruciale rol spelen bij het verlagen van de gemiddelde kosten van ammoniak (LCOA), met de verwachting dat de kosten in de nabije toekomst aanzienlijk zullen dalen. Naarmate de productie verder wordt opgeschaald, zal groene ammoniak qua kosten kunnen concurreren met blauwe en grijze ammoniak, waardoor de wereldwijde overgang naar duurzame energieoplossingen wordt versneld. Met het hele jaar door overvloedig zonlicht, uitgestrekte stukken geschikt land en de strategische nabijheid van een grote haven voor export, is Namibië goed gepositioneerd om een wereldleider te worden in het leveren van groene brandstoffen aan energie-intensieve industrieën.



Operationele efficiëntie verbeteren

FAST-platform verkocht aan ZeroNorth

ZeroNorth heeft het beheer van het FAST-platform overgenomen, een stap die een belangrijke mijlpaal in onze innovatiereis betekent. De beslissing om de krachten te bundelen met ZeroNorth komt voort uit een doordachte overweging van de evolutie van FAST sinds haar oprichting.

'Fleet Automatic Statistics and Tracking' of 'FAST' is een ambitieus en innovatief digitaliseringsproject dat in 2018 van start ging. Het stelde CMB.TECH in staat om de volgende stap te zetten naar betere vlootprestaties en brandstofefficiëntie door gebruik te maken van realtime sensorgegevens en het verbeteren van de communicatie en samenwerking tussen de schepen en het vasteland. FAST bevat informatie over de route, snelheid en prestaties van het schip, evenals cruciale bunker-, vracht- en havenactiviteiten. Doorheen de jaren werden meer geavanceerde functies geïntegreerd, zoals Weather Routing Optimisation, Environmental Reporting en geavanceerde AI-modellen (artificiële intelligentie) om zowel de navigatie als het brandstofverbruik te verbeteren.

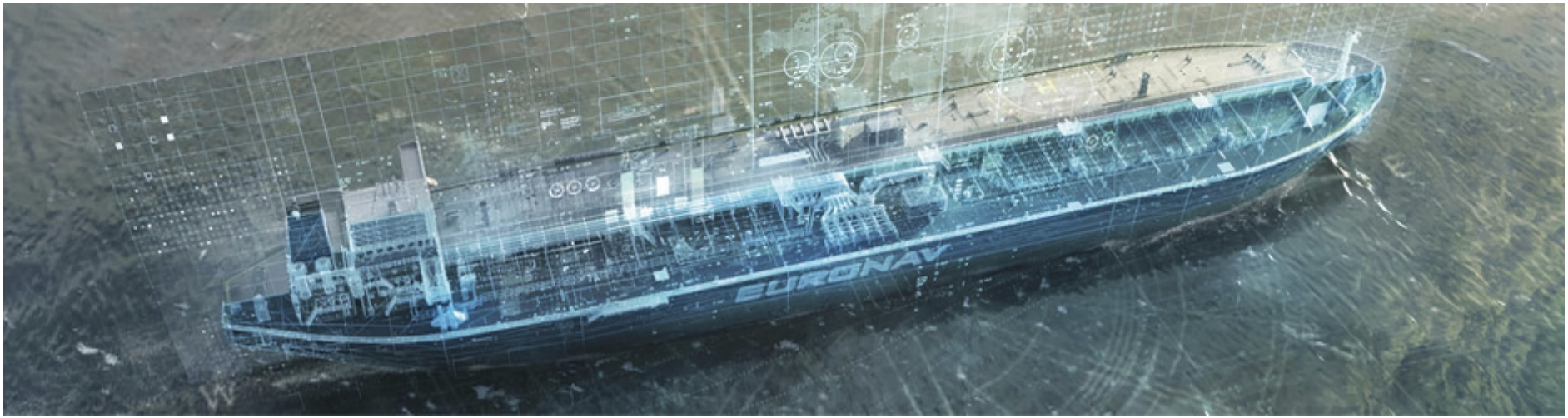
In het snel groeiende landschap van maritieme digitale oplossingen is FAST tot volle ontwikkeling gekomen, en deze samenwerking met ZeroNorth opent deuren naar een breder platform. ZeroNorth is toegewijd om de bestaande FAST-roadmap van CMB.TECH verder te ontwikkelen. Deze stap zal onze digitaliseringsreis nog verder versnellen, omdat de functionaliteiten van het gecombineerde platform de stand-alone mogelijkheden van beide platforms overtreffen.

Vlootprestatiebeheer & optimalisatie

De analyse van de vlootprestaties bij CMB.TECH gaat verder dan het traditionele gebruik van noon reports. Nu sensortechnologie is ingebed in een groot deel van de vloot, zijn prestatiebeoordelingen nauwkeuriger geworden. Dit stelt onze vlootprestatieteams in staat om verder te kijken dan het beoordelen van technische scheepsefficiëntie en proactieve beslissingen te nemen die direct van invloed zijn op de operationele efficiëntie.

We beoordelen de prestaties op basis van zowel theoretische als historische referentiepunten die we genereren met behulp van zowel empirische als datagestuurde methodologieën. Als de efficiëntie van een schip onder een aanvaardbare drempel daalt, onderzoeken we de hoofdoorzaak, of het nu gaat om vervuiling van de romp, motorslijtage of operationele inefficiënties.

In dit proces wordt de bemanning actief betrokken, waarbij een moderne gegevensarchitectuur het mogelijk maakt om dezelfde gegevens en inzichten aan land en aan boord beschikbaar te maken. In plaats van te vertrouwen op algemene aannames over weer- en zeeomstandigheden, ontvangen schepen geoptimaliseerde routeaanbevelingen op basis van live datafeeds. Deze inzichten helpen onze schepen onnodig brandstofverbruik te verminderen, aankomsttijden te verbeteren en aan de verwachtingen van charterpartijen te voldoen.



Figuur 3: Kerncijfers 2024

Waar we actief zijn

We creëren diverse, duurzame en hoogwaardige kasstromen. We belonen onze aandeelhouders.

We richten ons op waterstof voor kleine schepen en ammoniak voor grote schepen. Wij investeren in de groene maritieme waardeketen: scheepsactiva, havenactiva en H2/NH3-productie-infrastructuur.

We trekken de beste talenten aan en inspireren ze.

We bieden onze klanten betrouwbare, kwalitatieve en veilige diensten.

Bedrijf

18
aantal kantoren/locaties

2.500*
zeevarenden

252
personeel aan land

36/26
nationaliteiten: op zee/aan land

**De meeste van onze zeevarenden zijn in dienst via contracten met onze externe scheepsmanagementpartners.*

Figuur 3: Kerncijfers 2024

Financieel

$ 940.246
inkomsten

$ 3.905.046
totaal activa

CMBT LISTED EURONEXT CMBT LISTED NYSE

$ 4,44
winst per aandeel

$ 1.003.372
EBIT

$ 1,15
dividenden per aandeel

$ 1.169.401
EBITDA

$ 1.192.324
eigen vermogen
toe te schrijven aan
aandeelhouders van het bedrijf

$ 9,93
aandelenkoers CMBT US
op 31 december 2024

€ 9,81
aandelenkoers CMBT BB
op 31 december 2024

Operationele indicatoren

158
totaal
aantal schepen

14.440.518
draagvermogen

6,39
leeftijd van de vloot
(vergeleken met het globaal gemiddelde)

17.647
operationele
dagen

3.371.766
totale afstand
in nautische mijl

1.268
havenaanlopen

69
bezochte
landen

Hoogtepunten 2024

6 februari 2024

CMB.TECH nam de Suezmax Bristol (2024 - 156.851) in ontvangst.

7 februari 2024

Euronav (nu CMB.TECH NV) hield een Bijzondere Algemene Vergadering om de aankoop van 100% van de aandelen van CMB.TECH Enterprises NV goed te keuren voor een totale aankoopprijs van 1,150 miljard USD in contanten.

12 februari 2024

CMB.TECH kondigde, in samenwerking met Yara Clean Ammonia, North Sea Container Line en Yara International, de bestelling aan van 's werelds eerste containerschip aangedreven door ammoniak, Yara Eyde, aan.

14 februari 2024

De groep kondigde de lancering aan van het verplichte openbare overnamebod door CMB op alle aandelen van Euronav (nu CMB.TECH NV).

26 februari 2024

CMB.TECH kondigde aan dat ze een bestelling voor twee producttankers heeft afgesloten met China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou) Dingheng Co. (Yangzhou, China).

18 maart 2024

De groep bevestigde dat de aanvaardingsperiode van het verplichte openbare overnamebod uitgebracht door CMB NV (de "Bieder") op alle aandelen uitgegeven door Euronav NV (nu CMB.TECH) die nog niet in het bezit waren van CMB of haar verbonden ondernemingen (het "Bod"), afliep op 15 maart 2024.

22 maart 2024

CMB.TECH kondigde aan dat ze in totaal 4.719.534 van haar eigen aandelen had ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel.

29 maart 2024

CMB.TECH kondigde aan dat ze in totaal 2.620.931 eigen aandelen had ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel.

8 april 2024

De groep kondigde aan dat het in totaal 412.926 eigen aandelen had ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel.

12 april 2024

De groep nam de Bochem Casablanca (2024 - 25.000 dwt) in ontvangst.

15 april 2024

CMB.TECH kondigde aan dat ze 263.771 van haar eigen aandelen heeft ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel.

16 april 2024

CMB.TECH en Anglo-Eastern Univan Group kondigden een Heads of Agreement ("HoA") aan voor de verkoop en aankoop van Euronav Ship Management Hellas ("ESMH"), de scheepsbeheertak van Euronav (nu CMB.TECH).

2 mei 2024

Cleanergy Solutions Namibia (een joint venture tussen CMB.TECH en de Ohlthaver & List Group) verwelkomde Zijne Majesteit de Koning der Belgen en Zijne Excellentie dr. Nangolo Mbumba, President van de Republiek Namibië, in het waterstofproductie- en tankstation van Cleanergy in Walvis Bay, Namibië.

13 mei 2024

CMB.TECH nam de CMA CGM Baikal in ontvangst. Dit schip werd eerder verkocht en een meerwaarde van 15,6 miljoen USD werd geboekt in het tweede kwartaal van 2024.

16 mei 2024

De groep hield haar Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

23 mei 2024

CMB.TECH en Damen ondertekenden een samenwerkingsovereenkomst voor vier waterstof-aangedreven ASD Tugs. Deze schepen, gebouwd door Damen, zullen gebruik maken van innovatieve dual fuel-waterstoftechnologie van CMB.TECH die de uitstoot aanzienlijk zal verminderen.

24 mei 2024

De groep nam de Windcat 57 in ontvangst, de eerste CTV van de MK 5-serie, die door waterstof wordt aangedreven. Het schip wordt ingezet in Schotland.

10 juni 2024

FRS Windcat Polska bestelde samen met de scheepswerf ALU International uit Gdansk twee waterstofaangedreven nieuwbouw-CTV's voor de Poolse offshore windindustrie.

18 juni 2024

De groep rondde met succes de verkoop van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) aan Anglo- Eastern af.

24 juni 2024

CMB.TECH nam de vijfde super-eco Newcastlemax Mineral Deutschland (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

28 juni 2024

CMB.TECH nam de Bochem Shanghai (2024 - 25.000 dwt) in ontvangst.

2 juli 2024

De Buitengewone Algemene Vergadering keurde de naamsverandering van Euronav naar CMB.TECH goed.

15 juli 2024

De groep veranderende haar ticker van EURN naar CMBT.

5 augustus 2024

CMB.TECH nam de Newcastlemax Mineral Italia (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

6 augustus 2024

Het containerschip CMA CGM Etosha (2024 - 6.000 TEU) werd geleverd.

8 augustus 2024

De chemicaliëntanker Bochem New Orleans (2024 - 25.000 dwt) werd opgeleverd.

28 augustus 2024

De Newcastlemax Mineral Danmark (2024 – 210,000 dwt) werd opgeleverd.

4 september 2024

$JPNH_2YDRO$, een joint venture van CMB.TECH, TSUNEISHI Facilities & Craft en Kambara Kisen, hield een officiële ceremonie om het nieuwe R&D-centrum voor waterstofmotoren in te wijden.

26 september 2024

CMB.TECH verkocht twee Suezmaxen, Statia (2006, 150.205 dwt) & Sapphira (2008, 150.205 dwt) aan een volle dochteronderneming van CMB NV als onderdeel van de vlootverjonging.

1 oktober 2024

De naamsverandering van Euronav NV naar CMB.TECH NV, die goedgekeurd werd door aandeelhouders in de Buitengewone Algemene Vergadering van Euronav NV op 2 juli 2024, ging van kracht.

8 oktober 2024

De Newcastlemax Mineral Eire (2024 - 210.000 dwt) werd opgeleverd.

10 oktober 2024

De Suezmax Helios (2024 - 159.790 dwt) werd opgeleverd.

15 oktober 2024

De chemicaliëntanker Bochem Brisbane (2024 - 25.000 dwt) werd opgeleverd.

16 oktober 2024

Het containerschip CMA CGM Dolomites (2024 - 6.000 TEU) werd opgeleverd.

21 oktober 2024

De Newcastlemax Mineral Hellas (2024 - 210.000 dwt) werd opgeleverd..

23 oktober 2024

CMB heropende haar Belgisch openbaar overnamebod op alle aandelen van CMB.TECH die niet reeds in het bezit waren van CMB of met haar geaffilieerde personen.

21 november 2024

Het openbaar overnamebod, uitgebracht door CMB NV op alle aandelen van CMB.TECH, die niet reeds in het bezit waren van CMB of daaraan verbonden personen, was verstreken.

22 november 2024

De Newcastlemax Mineral Espana (2024 - 210.000 dwt) werd opgeleverd.

25 november 2024

De Suezmax Orion (2024 - 157.717 dwt) werd opgeleverd.

9 december 2024

CMB.TECH verkocht drie Suezmaxen, Selena (2007, 150.205 dwt), Cap Victor (2007, 158.853 dwt) & Cap Felix (2008, 158.765 dwt).

18 december 2024

De groep heeft, in samenwerking met Damen Shipyards, de tweede Windcat-CSOV met succes te water gelaten in Vietnam.

Activiteiten en realisaties

Overzicht van het jaar 2024

Het eerste kwartaal

Tijdens het eerste kwartaal van 2024 realiseerde de groep een nettowinst van 495.2 miljoen USD of 2,46 USD per aandeel (eerste kwartaal 2023: een nettowinst van 175.0 miljoen USD of 0,87 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (earnings before interest, taxes, deprecation and amortisation - een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 550,5 miljoen (eerste kwartaal 2023: 258,5 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse langetermijn time charter tarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van het bedrijf uitgebaat binnen de TI Pool, bedroegen ongeveer 41.700 USD per dag (eerste kwartaal 2023: 51.400 USD per dag). De gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van CMB.TECH onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 46.300 USD per dag (eerste kwartaal 2023: 48.500 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot Suezmax-vloot bedroeg ongeveer 58.000 USD per dag (eerste kwartaal 2023: 70.600 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.700 USD per dag (eerste kwartaal 2023: 31.700 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de drogebulk spotvloot bedroeg ongeveer 23.924 USD per dag. De TCE van de containervloot onder long term charter contracten bedroeg 29.378 USD per dag. De TCE van de spotvloot van chemicaliëntankers bedroeg 25.545 USD per dag en de TCE van de Windcat-vloot onder long term charter contracten bedroeg 2.889 USD per dag.

Januari

Op 8 november 2023 verkocht de groep de ULCC Oceania (2003 - 441.561 dwt) voor 43,1 miljoen USD. Het schip werd opgenomen als een vast actief aangehouden voor verkoop per 31 december 2023 en had een boekwaarde van 8,3 miljoen USD. Het schip werd op 15 januari 2024 geleverd aan haar nieuwe eigenaar. Een meerwaarde van 34,8 miljoen USD werd in het eerste kwartaal van 2024 opgenomen in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

Op 4 december 2023 sloot de groep een sale and leaseback-overeenkomst voor de Suezmax Cedar (2022 - 157.310). Het schip werd verkocht en opnieuw verhuurd onder een 14-jarig bareboatcontract. Het schip werd op 10 januari 2024 opgeleverd aan haar nieuwe eigenaar.

Februari

Op 6 februari 2024 nam CMB.TECH de Suezmax Bristol in ontvangst (2024 - 156.851 dwt).

Op 7 februari 2024 hield de groep een Bijzondere Algemene Vergadering om de aankoop van 100% van de aandelen van CMB.TECH Enterprises NV goed te keuren voor een totale aankoopprijs van 1,150 miljard USD in contanten.

De aandeelhouders stemden in met het vrijwillig ontslag van mevrouw Grace Reksten Skaugen, de heer Ole Henrik Bjorge, de heer Cato H. Stonex, de heer John Fredriksen en de heer Patrick De Brabandere als leden van de Raad van Toezicht. Ze keurden de coöptatie goed van de heer Patrick Molis en mevrouw Catharina Scheers als onafhankelijke leden van de Raad van Toezicht, de heer Bjarte Bøe en Debemar BV, vast vertegenwoordigd door de heer Patrick De Brabandere, als leden van de Raad van Toezicht. De aandeelhouders keurden ook de tussentijdse kwijting van de Raad van Toezicht goed: Grace Reksten Skaugen, Ole Henrik Bjorge, Cato H. Stonex, John F. Fredriksen en Patrick De Brabandere.

Op 12 februari 2024 kondigde CMB.TECH Enterprises, in samenwerking met Yara Clean Ammonia, North Sea Container Line en Yara International, de bestelling aan van 's werelds eerste containerschip aangedreven door ammoniak, Yara Eyde aan. Dit toonaangevende schip, gebouwd in Qingdao Yangfan Shipbuilding, is een belangrijke mijlpaal in het vergroenen van de scheepvaart en zal op groene ammoniak varen tussen Noorwegen en Duitsland. Dit schip is eigendom van Delphis, een merk van CMB.TECH, en wordt beheerd door NCL Oslofjord AS. Deze samenwerking zet een nieuwe standaard voor duurzaam maritiem transport.

Op 12 februari 2024 nam de groep in Frankrijk de TSM Windcat 56 in ontvangst.

Op 14 februari 2024 kondigde de groep de lancering aan van het verplichte openbare overnamebod door CMB op alle aandelen van Euronav (nu CMB.TECH). De aanvaardingsperiode met betrekking tot het bod opende op 14 februari 2024 en sloot op 15 maart 2024. De biedprijs bedroeg 17,86 USD per aandeel in contanten, zijnde 18,43 USD per aandeel min 0,57 USD dividend per aandeel betaald op 20 december 2023.

Op 26 februari 2024 kondigde de groep aan dat ze een bestelling voor twee producttankers heeft afgesloten met China Merchants Jinling Shipyard Dingheng Co. (Yangzhou, China). De schepen worden naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026 opgeleverd en zijn bij oplevering vanaf de scheepswerf voor 10 jaar gecharterd aan een sterke tegenpartij.

Op 27 februari 2024 kondigde CMB.TECH aan dat zij op de hoogte waren gebracht van het feit dat bepaalde fondsen beheerd door FourWorld Capital Management LLC ("FourWorld") een klacht hebben ingediend bij de United States District Court for the Southern District of New York in verband met het Amerikaanse overnamebod van CMB op de aandelen van het bedrijf. CMB.TECH is niet betrokken bij deze procedure. Op 14 maart 2024 werd de groep geïnformeerd dat de vordering is afgewezen door de United States District Court for the Southern District of New York.

Maart

Op 4 maart 2024 kondigde CMB.TECH aan dat zij op de hoogte is gebracht dat bepaalde fondsen beheerd door FourWorld Capital Management LLC ("FourWorld") eveneens een verzoek hebben ingediend bij de Rechtbank van Koophandel in België in verband met het Belgische bod van CMB op de aandelen van de groep. CMB.TECH is niet betrokken in deze procedures. Op 15 maart 2024 werd CMB.TECH geïnformeerd dat de Rechtbank van Koophandel in België het verzoek om de afsluiting van het Belgische bod op te schorten heeft afgewezen.

Op 18 maart 2024 bevestigde de groep dat de aanvaardingsperiode van het verplichte openbare overnamebod uitgebracht door CMB NV (de "Bieder") op alle aandelen uitgegeven door Euronav NV (nu CMB.TECH NV) die nog niet in het bezit waren van CMB of haar verbonden ondernemingen (het "Bod"), afliep op 15 maart 2024. Tijdens de aanvaardingsperiode werden 69.241.955 aandelen in Euronav NV (nu CMB.TECH NV) , die 31,47% van de uitstaande aandelen van Euronav NV (nu CMB.TECH NV) vertegenwoordigden, aangeboden in het Bod. Bijgevolg bezat de Bieder in totaal 177.147.299 aandelen in Euronav NV (nu CMB.TECH NV), wat 80,51% van de uitstaande aandelen in Euronav NV (nu CMB.TECH NV) vertegenwoordigde. Rekening houdend met de 17.790.716 eigen aandelen aangehouden door Euronav NV (nu CMB.TECH NV) en de 24.400 aandelen aangehouden door Saverco NV, bezaten de Bieder en de met haar verbonden personen samen 194.962.415 aandelen, wat 88,61% van de uitstaande aandelen in Euronav NV (nu CMB.TECH NV) vertegenwoordigde.

Op 19 maart 2024 nam de groep de Newcastlemax Mineral France (2024 - 210,000 dwt) in ontvangst.

Op 20 maart 2024 kondigde Euronav NV (nu CMB.TECH NV) aan dat de Raad van Toezicht, op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 16 mei 2024, voorstelde om 4,57 USD per aandeel uit te keren aan alle aandeelhouders. Deze uitbetaling werd voorgesteld als een combinatie van een dividend en een terugbetaling uit de uitgiftepremie.

Op 20 maart 2024 kondigde het bedrijf aan dat het de VLCC Nectar (2008 - 307.284 dwt), VLCC Newton (2009 - 307.208 dwt) en VLCC Noble (2008 - 307.284 dwt) had verkocht. Deze transactie heeft een meerwaarde gegenereerd van ongeveer 79 miljoen USD. De schepen werden respectievelijk op 12 juni 2024, 19 juni 2024 en 27 mei 2024 opgeleverd aan hun nieuwe eigenaren.

Op 20 maart 2024, concludeerde de groep een bestelling voor twee Newcastlemaxes en één bijkomende VLCC bij Qingdao Beihai Shipyard (China). De schepen worden naar verwachting opgeleverd in het eerste en tweede kwartaal van 2027. Het bedrijf had op dat moment vijf VLCC's en nog 24 Newcastlemaxen op bestelling bij Qingdao Beihai Shipyard.

Op 22 maart 2024 kondigde de groep aan dat ze in totaal 4.719.534 van haar eigen aandelen heeft ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel. Na deze transacties bezat CMB.TECH 22.510.249 aandelen (10,23% van het totale aantal uitstaande aandelen).

Op 29 maart 2024 kondigde het bedrijf aan dat het in totaal 2.620.931 eigen aandelen heeft ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel. Na deze transacties bezat het bedrijf 25.131.181 aandelen (11,42% van het totale aantal uitstaande aandelen).

Het tweede kwartaal

Voor het tweede kwartaal van 2024 noteerde CMB.TECH een nettowinst van 184,4 miljoen USD of 0,95 USD per aandeel (tweede kwartaal 2023: een nettowinst van 161,8 miljoen USD of 0,80 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 261.2 miljoen USD (tweede kwartaal 2023: 247.6 miljoen USD). Voor het tweede kwartaal van 2024 bedroegen de gemiddelde dagelijkse langetermijn charter tarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van het bedrijf uitgebaat binnen de TI Pool, ongeveer 50.500 USD per dag (tweede kwartaal 2023: 55.000 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van CMB.TECH onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 47.000 USD per dag (tweede kwartaal van 2023: 50.750 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot Suezmax-vloot bedroeg ongeveer 49.500 USD per dag (tweede kwartaal 2023: 68.000 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van CMB.TECH onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.750 USD per dag (tweede kwartaal 2023: 30.500 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot drogebulkvloot bedroeg ongeveer 36.731 USD per dag. De TCE van de containervloot onder long term charter contracten bedroeg 29.378 USD per dag. De TCE van de chemicaliënvloot bedroeg 27.307 USD per dag. De TCE van de chemicaliënvloot met long term charters bedroeg 19.306 USD per dag. De TCE van de Windcat-vloot onder long term charter contracten bedroeg 2.759 USD per dag.

April

Op 4 april 2024, kondigde het bedrijf twee nieuwbouw ice classed suezmax-schepen die besteld zijn bij Shipbuilding gechartered heeft aan Valero. De schepen worden naar verwachting opgeleverd in april en mei van 2026. Beide chartercontracten gaan in bij oplevering van de schepen.

Op 8 april 2024 kondigde de groep aan dat ze op de hoogte werd gebracht dat bepaalde fondsen beheerd door FourWorld Capital Management LLC ("FourWorld") eveneens een vordering hebben ingesteld bij de Ondernemingsrechtbank in Antwerpen, België.

Op 8 april 2024 kondigde de groep aan dat het in totaal 412.926 eigen aandelen had ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel. Na deze transacties bezat het bedrijf 25.544.107 aandelen (11,61% van het totale aantal uitstaande aandelen).

Op 12 april 2024 nam het bedrijf de Bochem Casablanca (2024 - 25.000 dwt) in ontvangst.

Op 15 april 2024 kondigde de groep aan dat ze in totaal 263.771 van haar eigen aandelen had ingekocht op de New York Stock Exchange en op Euronext Brussel. Na deze transacties bezit het bedrijf nu 25.807.878 aandelen (11,73% van het totale aantal uitstaande aandelen).

Op 16 april 2024 kondigden Euronav NV (nu CMB.TECH NV) en Anglo-Eastern Univan Group een Heads of Agreement aan voor de verkoop en aankoop van Euronav Ship Management Hellas ("ESMH"), de ship management tak van Euronav. Euronav NV (nu CMB.TECH NV) en Anglo-Eastern hadden de intentie om hun krachten te bundelen door deze verkoop, waarbij laatstgenoemde de verantwoordelijkheid op-neemt voor het ship management van de schepen die onder ESMH vielen.

Mei

Op 2 mei 2024 verwelkomde Cleanergy Solutions Namibia (een joint venture tussen CMB.TECH en de Ohlthaver & List Group) Zijne Majesteit de Koning der Belgen en Zijne Excellentie dr. Nangolo Mbumba, President van de Republiek Namibië, in het waterstofproductie- en tankstation van Cleanergy in Walvis Bay, Namibië. Het station wordt verwacht medio 2025 operationeel te zijn en zal de eerste van haar soort zijn in Afrika.

Op 13 mei 2024 nam CMB.TECH de CMA CGM Baikal in ontvangst. Dit schip werd eerder verkocht en een meerwaarde van 15,6 miljoen USD werd geboekt in het tweede kwartaal van 2024.

Op 16 mei 2024 hield de groep haar Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die de jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2023 goedkeurde, alsook de bruto-uitkering van 4,57 USD per aandeel voor het boekjaar 2023. Alle andere besluiten voorgesteld door de Raad van Toezicht van de groep werden eveneens goedgekeurd.

Op 23 mei 2024 ondertekenden CMB.TECH en Damen een samenwerkingsovereenkomst voor vier ASD Tugs aangedreven door waterstof. Deze schepen, gebouwd door Damen, zullen gebruik maken van de innovatieve dual fuel-waterstoftechnologie van CMB.TECH die de uitstoot aanzienlijk zal verminderen. Eerder die dag presenteerde classificatiebureau Lloyd's Register aan CMB.TECH en Damen een principiële goedkeuring (approval in principle - AiP) voor de waterstoftoepassing die in de sleepboten zal worden geïnstalleerd.

Op 24 mei 2024 nam het bedrijf de Windcat 57 in ontvangst, de eerste CTV van de MK 5 serie, die door waterstof wordt aangedreven. Het schip wordt ingezet in Schotland.

Juni

Op 10 juni 2024 bestelde FRS Windcat Polska samen met de scheepswerf ALU International uit Gdansk twee nieuwbouw-CTV's aangedreven door waterstof voor de Poolse offshore windindustrie. Het contract bevat de mogelijkheid om in een later stadium extra schepen aan te kopen. De CTV's zullen Windcat's nieuwste MK5-scheepsontwerp hebben. De twee schepen zullen in 2025 opgeleverd worden.

Op 18 juni 2024 rondde de groep met succes de verkoop van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) aan Anglo-Eastern af. Deze transactie genereerde een meerwaarde van 19,7 miljoen USD.

Op 24 juni 2024, nam CMB.TECH de vijfde super-eco Newcastlemax Mineral Deutschland (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

Op 28 juni 2024, nam CMB.TECH de Bochem Shanghai (2024 – 25,000 dwt) in ontvangst.

Het derde kwartaal

Tijdens het derde kwartaal van 2024 behaalde CMB.TECH een nettowinst van 98,1 miljoen USD hetzij 0,49 USD per aandeel (derde kwartaal 2023: 114,6 miljoen USD hetzij 0,57 USD per aandeel). De EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 177,1 miljoen USD (derde kwartaal 2023: 209,6 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse time chartertarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de groep uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 39.700 USD per dag (derde kwartaal 2023: 42.250 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 46.700 USD per dag (derde kwartaal van 2023: 48.250 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot Suezmax-vloot bedroeg ongeveer 37.200 USD per dag (derde kwartaal 2023: 42.750 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.750 USD per dag (derde kwartaal 2023: 30.250 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot drogebulkvloot bedroeg ongeveer 31.271 USD per dag. De TCE van de containervloot onder long term charter contracten bedroeg 29.378 USD per dag. De TCE van de spot chemicaliënvloot bedroeg 25.489 USD per dag. De TCE van de chemicaliënvloot onder long term charter contracten bedroeg 19.306 USD per dag. De TCE van de Windcat-vloot met long term charter contracten bedroeg 3.075 USD per dag.

Juli

Op 2 juli 2024 hield Euronav NV (nu CMB.TECH NV) een Buitengewone Algemene Vergadering en Bijzondere Algemene Vergadering ter goedkeuring van de naamsverandering van Euronav naar CMB.TECH. De Buitengewone Algemene Vergadering keurde dit besluit goed en de naamsverandering werd effectief op 1 oktober 2024. De groep stelde ook 1,15 USD/aandeel voor in Q2 2024. Deze uitkering werd betaald op 18 juli 2024. Alle andere besluiten werden ook goedgekeurd.

Op 2 juli 2024 diende de groep een aanvraag in om haar ticker te wijzigen van EURN naar CMBT. Deze wijziging was effectief vanaf 15 juli op Euronext en NYSE. Bovendien lanceerde de groep ook een nieuwe bedrijfswebsite: https://cmb.tech.

Op 9 juli 2024 heeft de groep een bestelling geplaatst voor nog een Commissioning Service Operation Vessel, waarmee de reeks van zes Windcat 'Elevation Series' CSOV's is voltooid.

Op 19 juli 2024 tekende CMB.TECH in Hong Kong een scheepsmanagementovereenkomst met Anglo-Eastern voor het technisch- en bemanningsbeheer op de eerste Windcat CSOV.

Augustus

Op 5 augustus 2024 nam de groep de Newcastlemax Mineral Italia (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

Op 6 augustus 2024 werd het containerschip CMA CGM Etosha (2024 - 6.000 TEU) opgeleverd.

Op 8 augustus 2024 werd de chemicaliëntanker Bochem New Orleans (2024 - 25.000 dwt) opgeleverd.

Op 20 augustus 2024, kondigde het bedrijf de uitbreiding aan van onze Windcat vloot met de bestelling van één extra CSOV. Dit is de zesde bestelling voor de toekomstbestendige Elevation Series CSOV die samen met Damen is ontwikkeld. De eerste CSOV werd op 16 oktober 2024 opgeleverd.

Op 28 augustus 2024 nam de groep de Newcastlemax Mineral Danmark (2024 - 210.000 dwt) in ontvangst.

September

JPNH₂YDRO, een joint venture tussen CMB.TECH, TSUNEISHI Facilities & Craft en Kambara Kisen, heeft op 4 september 2024 een officiële ceremonie gehouden om het nieuwe R&D centrum voor waterstofmotoren in te huldigen. Dit innovatieve centrum is een baanbrekende waterstoftestsite in Japan, ontworpen om de ontwikkeling van waterstofmotoren te bevorderen. Uitgerust met een testbank voor motoren met nauwkeurige meetinstrumenten en een waterstoftankstation dat waterstof kan leveren aan schepen, ligt de focus van het centrum op het op de markt brengen van waterstofmotoren voor schepen en industriële applicaties aan land. Deze motoren zullen, eens volledig ontwikkeld, samen met andere applicaties, geïmplementeerd worden in schepen die gebouwd worden door de Tsuneishi Group.

De lancering van dit R&D center is een significante stap voorwaarts in de ontwikkeling van waterstofmotoren in Japan. Het zal een centraal referentiepunt zijn voor de homologatie en goedkeuring van dual fuel-waterstofmotoren voor de Japanse markt, wat de positie van JPNH₂YDRO versterkt in het streven naar groene energieoplossingen.

In september 2024 werd het bedrijf geïnformeerd dat de rechtbank van koophandel in België de vorderingen grotendeels heeft verworpen die werden ingediend door bepaalde fondsen beheerd door FourWorld Capital Management, LLC ("FourWorld") in verband met het verplichte openbare overnamebod van CMB NV ("CMB") op de aandelen van de groep. De rechtbank stelde echter vast dat de prijszetting van bepaalde schepen verkocht door Euronav (nu CMB.TECH) aan Frontline bepaalde bijzondere onrechtstreekse voordelen inhield voor Frontline. De rechtbank berekende deze voordelen op 0,52 USD per aandeel van Euronav (nu CMB.TECH).

De groep heeft twee Suezmaxen, Statia (2006, 150.205 dwt) & Sapphira (2008, 150.205 dwt), verkocht aan een dochtervennootschap van CMB NV, als onderdeel van de vlootverjonging. De verkoop leverde een meerwaarde op van 61,4 miljoen USD. De schepen werden geleverd aan hun nieuwe eigenaar op 26 september 2024. De procedure voor transacties tussen verbonden partijen naar Belgisch recht werd toegepast bij de verkoop. Meer informatie is te vinden in de wettelijke aankondiging. Het advies van het comité van onafhankelijke bestuurders is beschikbaar op de bedrijfswebsite.

Het vierde kwartaal

Tijdens het vierde kwartaal van 2023 boekte de groep een nettowinst van 93,1 miljoen USD, hetzij 0,48 USD per aandeel (vierde kwartaal 2023: nettowinst van 406,6 miljoen USD, hetzij 2,01 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 180,4 miljoen USD (vierde kwartaal 2022: 477,7 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse langetermijn charter tarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de CMB.TECH uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 37.400 USD per dag (vierde kwartaal 2023: 41,700 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot onder long term charter contracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 46.300 USD per dag (vierde kwartaal van 2023: 47.500 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks verhandeld door CMB.TECH op de spotmarkt bedroeg ongeveer 38.300 USD per dag (vierde kwartaal 2023: 42.800 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van CMB.TECH onder long term charter contracten inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 31.800 USD per dag (vierde kwartaal 2023: 30.700 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de spot drogebulkvloot bedroeg ongeveer 29.800 USD per dag. De TCE van de containervloot onder long term charter contracten bedroeg 29.400 USD per dag. De TCE van de spot chemicaliënvloot bedroeg 25.500 USD per dag. De TCE van de chemicaliënvloot onder long term charter contracten bedroeg 19.300 USD per dag. De TCE van de Windcat-vloot onder long term charter contracten bedroeg 2.900 USD per dag.

Oktober

Op 1 oktober 2024, is de naam van Euronav NV gewijzigd naar CMB.TECH NV. Dit werd goedgekeurd door de aandeelhouders tijdens de Buitengewone Algemene Vergadering van Euronav NV (nu CMB.TECH NV) op 2 juli 2024. De nieuwe naam reflecteert de nieuwe strategie, die gericht is op vlootdiversificatie en vergroening. CMB.TECH is een gediversifieerde en future-proof maritieme groep. De groep bezit en exploiteert meer dan 150 zeeschepen: ruwe-olietankers, drogebulkschepen, containerschepen, chemicaliëntankers, offshore windschepen en havenschepen. Euronav blijft het merk van de ruwe-olietanker- en offshore olie-activiteiten. CMB.TECH blijft genoteerd op Euronext Brussel en de NYSE onder het tickersymbool CMBT.

Op 8 oktober 2024 werd de Newcastlemax Mineral Eire (2024 - 210.000 dwt) opgeleverd.

Op 10 oktober 2024 werd de Suezmax Helios (2024 - 159.790 dwt) opgeleverd.

Op 14 oktober 2024 heeft CMB.TECH samen met Damen Shipyards de eerste Windcat-CSOV met succes te water gelaten in Vietnam.

Op 15 oktober 2024 werd de chemicaliëntanker Bochem Brisbane (2024 - 25.000 dwt) opgeleverd.

Op 16 oktober 2024 werd het containerschip CMA CGM Dolomites (2024 - 6.000 TEU) opgeleverd.

Op 21 oktober 2024 werd de Newcastlemax Mineral Hellas (2024 - 210.000 dwt) opgeleverd.

In oktober 2024 vernam CMB.TECH NV dat CMB aankondigde dat, in navolging van een bevel van de

Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten ("FSMA") van 7 oktober 2024, ze een latere nabetaling zouden doen van 0,52 USD (oftewel 0,47 EUR) per aandeel ten gunste van alle aandeelhouders die reeds hun aandelen in het bod dat afliep op 15 maart 2024 hadden ingebracht en een heropening van het bod zouden doen aan een aangepaste prijs van 12,66 USD per aandeel. CMB had een mededeling gepubliceerd overeenkomstig artikel 8, §1 van het Belgisch Koninklijk Besluit van 27 april 2007 op de openbare overnamebiedingen met betrekking tot haar intentie om de heropening van het bod uit te brengen, welke hier kan worden geraadpleegd: https://www.cmb.be/mandatory-bid. Deze nabetaling werd op 31 oktober 2024 door CMB uitgevoerd.

Op 23 oktober 2024 heeft CMB haar Belgisch openbaar overnamebod op alle aandelen in CMB.TECH die niet reeds in het bezit zijn van CMB of met haar verbonden personen, heropend, in overeenstemming met de toepasselijke Belgische wetgeving, en heeft gelijktijdig een nieuw Amerikaans bod uitgebracht in overeenstemming met de toepasselijke U.S. federale effectenwetgeving (het "Nieuwe U.S. Bod"), gericht aan U.S. aandeelhouders in de zin van Rule 14d-1(d) onder de Securities Exchange Act van 1934, zoals gewijzigd (samen de "Heropening"). De aanvaardingsperiode van de heropening liep van 23 oktober 2024 tot en met 21 november 2024 om 16:00 (Belgische tijd) (10:00 New York City-tijd). De prijs van de heropening bedroeg 12,66 USD per aandeel, zijnde USD 18,95 per aandeel (zoals verhoogd met 0,52 USD) verminderd met uitkeringen voor een totaal van 6,29 USD per aandeel.

November

Op 22 november 2024 kondigde CMB.TECH aan dat de aanvaardingsperiode van de heropening van het openbaar overnamebod uitgebracht door CMB NV ("CMB" of "de Bieder") op alle aandelen in CMB.TECH die niet reeds in het bezit waren van CMB of personen die ermee verbonden zijn (de "Heropening") afliep op 21 november 2024.

Tijdens de aanvaardingsperiode werden 1.579.159 aandelen van CMB.TECH aangeboden in het bod. Bijgevolg bezit de Bieder in totaal 178.726.458 aandelen van CMB.TECH. Rekening houdend met de 25.807.878 eigen aandelen aangehouden door CMB.TECH en de 24.400 aandelen aangehouden door Saverco NV, bezitten de Bieder en de met haar verbonden personen samen 204.558.736 aandelen. Dit vertegenwoordigt 92,04% van de stemrechten in CMB.TECH.

Op 22 november 2024 werd de Newcastlemax Mineral Espana (2024 - 210.000 dwt) opgeleverd.

Op 25 november 2024 werd de Suezmax Orion (2024 - 156.790 dwt) opgeleverd.

December

Op 9 december 2024 kondigde CMB.TECH aan drie Suezmaxen verkocht te hebben, Selena (2007, 150.205 dwt), Cap Victor (2007, 158.853 dwt) & Cap Felix (2008, 158.765 dwt), aan een volle dochteronderneming van CMB NV tegen marktwaarde als onderdeel van de vlootverjonging. De verkoop zal een meerwaarde van 70,930 miljoen USD genereren. De schepen werden in december 2024 aan hun nieuwe eigenaar geleverd.

Op 18 december 2024 heeft de groep, in samenwerking met Damen Shipyards, de tweede Windcat-CSOV met succes te water gelaten in Vietnam.

Gebeurtenissen na het einde van het boekjaar eindigend op 31 december 2024

CMB.TECH heeft de Suezmax Cap Lara (2007, 158.826 dwt) verkocht. De verkoop zal een meerwaarde van 18,78 miljoen USD genereren. Het schip zal in het eerste kwartaal van 2025 aan de nieuwe eigenaar worden opgeleverd.

Op 7 januari 2025 nam het bedrijf de Newcastlemax Mineral Portugal (2025 - 210.754 dwt) in ontvangst.

Op 13 januari 2025 heeft Windcat Workboats International BV, een dochteronderneming van CMB.TECH, een dual fuel nieuwbouw-multifunctioneel havenvaartuig aangedreven door waterstof besteld bij Neptune Construction. De levering staat gepland voor eind 2025, begin 2026.

Op 23 januari 2025 nam de groep de Newcastlemax Mineral Osterreich (2025 - 210.761 dwt) in ontvangst.

Op 27 januari 2025 werd de VLCC Alsace (2012 - 299.999 DWT) met succes geleverd aan haar nieuwe eigenaar. Een meerwaarde van ongeveer 27,46 miljoen USD zal worden geboekt in het eerste kwartaal van 2025.

De Windcat 6 is ook verkocht, na 18 jaar dienst. De verkoop zal een meerwaarde van 0,25 miljoen USD genereren. Het schip werd eind januari 2025 aan de nieuwe eigenaar opgeleverd.

Op 4 maart 2025 heeft CMB.TECH NV aangekondigd dat het, via haar dochteronderneming, een overeenkomst voor de aankoop van aandelen heeft afgesloten met Hemen Holding Limited ("Hemen"), voor de overname van 81.363.730 aandelen in Golden Ocean Group Limited (wat overeenkomt met ongeveer 40,8% van de uitstaande aandelen en stemrechten van Golden Ocean en wat alle Golden Ocean aandelen omvat die aangehouden worden door Hemen), voor een prijs van 14,49 USD per aandeel.

Op 24 maart 2025 kondigde CMB.TECH aan dat het een overeenkomst heeft getekend met Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. ("MOL") en MOL CHEMICAL TANKERS PTE. LTD. ("MOLCT") voor negen schepen die aangedreven zullen worden door ammoniak. Deze schepen behoren tot de eerste Newcastlemax drogebulkcarriers en chemicaliëntankers ter wereld die op ammoniak zullen varen. De schepen worden naar verwachting opgeleverd tussen 2026 en 2029. Drie Newcastlemax-schepen van 210.000 dwt, uitgerust met ammoniakmotoren, die reeds in bestelling zijn bij Qingdao Beihai Shipyard, zullen gezamenlijk eigendom zijn van CMB.TECH en MOL en door MOL worden gecharterd voor een periode van telkens 12 jaar. Verder zijn er zes chemicaliëntankers besteld bij China Merchants Jinling Shipyard (Yangzhou): twee tankers met ammoniakmotoren en vier tankers die ammonia-ready zijn. Ze worden voor respectievelijk 10 en 7 jaar verhuurd aan MOLCT.

In maart 2025 nam het bedrijf de CTV Hydrocat 60 in ontvangst.

Op 21 maart 2025 kondigde Golden Ocean Group Limited de benoeming aan door de Raad van Bestuur van de heer Patrick De Brabandere en de heer Patrick Molis als Bestuurders van het bedrijf. Rekening houdend met deze wijzigingen bestaat de Raad van Bestuur momenteel uit de heer James O'Shaughnessy, mevrouw Tonesan Amissah, de heer Patrick De Brabandere en de heer Patrick Molis.

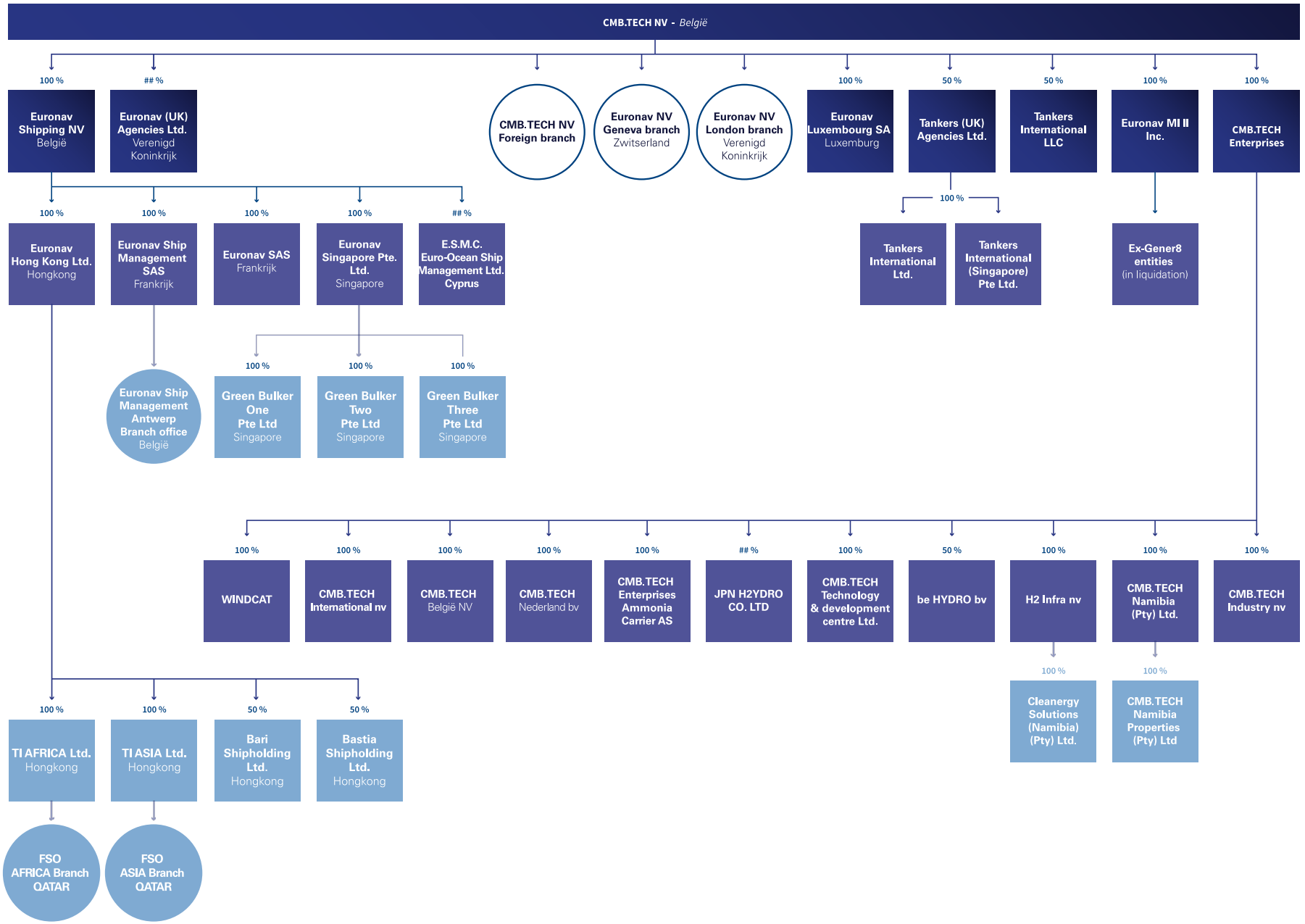
Op 27 maart 2025 heeft CMB.TECH NV een Schedule 13D/A gefiled om te rapporteren dat CMB.TECH NV indirect 7,347,277 bijkomstige aandelen in Golden Ocean heeft verworven op de vrije markt na de aandelenaankoop. Op 27 maart 2025, bezat CMB.TECH NV in totaal 88,711,007 aandelen, in Golden Ocean, wat overeenkomt met ongeveer 44.5% van de uitstaande stemgerechtigde aandelen van Golden Ocean.

Op 3 april 2025, heeft CMB.TECH NV een Schedule 13D/A gefiled om te rapporteren dat CMB.TECH NV indirect 9,689,297 bijkomstige aandelen in Golden Ocean heeft verworven op de vrije markt na de aandelenaankoop. Op 3, april 2025, bezat CMB.TECH NV in totaal 98,400,304 aandelen in Golden Ocean, wat overeenkomt met ongeveer 49.4% van de uitstaande stemgerechtigde aandelen van Golden Ocean.

De CMB.TECH-groep

De CMB.TECH-groep

Figuur 5: Structuur van de CMB.TECH-groep op 31 december 2024



Euronav Ship Management SAS

Euronav Ship Management SAS, met hoofdkantoor in Nantes, Frankrijk, en een bijkantoor in Antwerpen, België, is naast het traditionele scheepsbeheer verantwoordelijk voor de offshore-projecten van CMB.TECH en het beheer van de schepen aangewend voor de offshore-industrie. Dit omvat deelname aan de aanbestedingsprojecten, de conversiewerken en ook het beheer van deze schepen met inbegrip van bemanningsbeheer, technische aankopen, boekhouding en kwaliteitsborging. Het kantoor in Nantes zorgt ook voor het bemanningsbeheer voor enkele ruwe-olietankers van CMB.TECH.

Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Hong Kong Ltd. is de holdingmaatschappij van twee volle dochterondernemingen en twee 50%-joint ventures (in liquidatie). De volle dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd. vallen, zijn (i) TI Asia Ltd. en (ii) TI Africa Ltd. TI Asia Ltd. en TI Africa Ltd. zijn eigenaars van respectievelijk de FSO Asia en de FSO Africa, beide momenteel werkzaam in het Al Shaheen-veld voor de kust van Qatar. De 50% joint venture vennootschappen zijn Bastia Shipholding Limited en Bari Shipholding Limited. Beide zijn voor 50% eigendom van Ridgetuf LLC en waren voorheen eigenaar van respectievelijk de Suezmaxen Bastia en Bari. Aangezien beide schepen zijn verkocht, worden de bedrijven momenteel geliquideerd.

Euronav Shipping NV

Na de overname van vijftien VLCC's in januari 2014, werden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV opgericht als dochterondernemingen van Euronav NV (nu CMB.TECH NV), respectievelijk in januari en februari 2014. De groep centraliseerde geleidelijk haar scheepsmanagementactiviteiten in Euronav Shipping NV. In de loop van 2019 werden de twee Franse dochterondernemingen Euronav SAS en Euronav Ship Management SAS (inclusief het Antwerpse kantoor), alsook de dochteronderneming in Hongkong Euronav Hong Kong Ltd., ondergebracht in Euronav Shipping NV. Met het oog op de verdere vereenvoudiging en standaardisering van de groepsstructuur, fuseerden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV met ingangsdatum 1 juli 2021, waarbij Euronav Shipping NV de overblijvende vennootschap is. Daarnaast heeft Euronav Shipping NV in Q1 2023 100% van de aandelen van Euronav Singapore Pte. Ltd. en E.S.M.C. Eur-Ocean Ship Management (Cyprus) Limited gekocht van Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Luxembourg S.A.

Euronav Luxembourg S.A werd opgericht te Luxemburg in mei 1995 en is een 100%-dochteronderneming van CMB.TECH NV. Euronav Luxembourg S.A. houdt zich bezig met de aankoop, de verkoop, de chartering en het nautisch beheer van schepen. De vennootschap verricht ook financiële activiteiten binnen de groep. In 2021 gaf de vennootschap een Nordic Bond uit die de bestaande Nordic Bond uit 2017 verving.

Euronav MI II Inc.

In het vierde kwartaal van 2017 integreerde Euronav NV (nu CMB.TECH NV) een nieuwe 100%-dochteronderneming, Euronav MI Inc., onder de bestaande wetgeving van de Republiek van de Marshalleilanden, met het oog op de nakende fusie (de 'fusie') met Gener8 Maritime Inc. ('Gener8'). Volgend op de fusieovereenkomst gesloten tussen Euronav (nu CMB.TECH) en Gener8 op 20 december 2017, fuseerde Euronav MI Inc. met en in Gener8 op het tijdstip van het voltrekken van de fusie op 12 juni 2018, waarbij Gener8 de overlevende vennootschap werd, in 100% eigendom van Euronav NV. Tegelijk werd de naam van de overlevende vennootschap gewijzigd naar Euronav MI II Inc.

Als ultieme moedervennootschap van de Gener8-groep, voor voltrekking van de fusie, bezit Euronav MI II Inc. nog steeds bepaalde directe en indirecte dochterondernemingen, die veelal dienden als rederij voor speciale doeleinden binnen de Gener8-groep. Na de verkoop van de activa in deze vennootschappen (aan Euronav NV (nu CMB.TECH NV) of, in geval van niet-kernactiva, aan derde partijen) is Euronav (nu CMB.TECH) bezig de groepsstructuur te vereenvoudigen door bovenstaande dochterondernemingen te ontbinden.

Euronav Singapore

In december 2024 richtte Euronav Singapore Pte Ltd. drie volle dochterondernemingen op: Green Bulker One Pte Ltd., Green Bulker Two Pte Ltd. en Green Bulker Three Pte Ltd. De oprichting van de dochterondernemingen biedt een ondersteunend kader voor de bouw, de levering en het beheer van schepen uit het nieuwbouwprogramma (nieuwe ammoniak-ready en ammoniak-fitted schepen).

Tankers UK Agencies Ltd. (TI Pool)

In 2017 werd de bedrijfsstructuur van de 'Tankers International Pool' (TI Pool) hervormd. In de nieuwe structuur werden de aandelen van Tankers UK Agencies Ltd. (TUKA), op dat moment volledig in bezit van Tankers International LLC (TI LLC), een vennootschap opgericht naar het recht van de Marshalleilanden, verdeeld onder de twee overblijvende oprichters van de TI Pool (namelijk Euronav NV (nu CMB.TECH NV) en International Seaways Inc.) om een 50/50 joint venture te vormen.

Bijkomend werden twee nieuwe vennootschappen, Tankers International Ltd. (TIL) en Tankers International (Singapore) Pte. Ltd. opgericht naar respectievelijk het recht van het Verenigd Koninkrijk en het recht van Singapore, die nu volledig eigendom van TUKA zijn. TIL werd de uiteindelijke eigenaar van alle schepen in de TI Pool aangezien nu alle schepen verhuurd worden aan TIL aan een chartertarief dat bestaat uit het gemiddeld spottarief verwezenlijkt door de TI pool vermenigvuldigd met het aantal poolpunten toegewezen aan elk schip.

Deze nieuwe structuur liet de TI Pool toe een kredietlijn op te zetten om de werkingskapitaalvereisten te verlagen voor deelnemers aan de TI Pool, wat potentieel extra deelnemers kan aantrekken. Tankers International (Singapore) Pte. Ltd. werd opgericht ter ondersteuning van de scheepsactiviteiten ten oosten van Suez en om bijstand te verlenen aan de in het oosten gevestigde klanten van de groep.

CMB.TECH ENTERPRISES NV

In februari 2024 rondde Euronav (nu CMB.TECH NV) de overname van CMB.TECH Enterprises NV af na de goedkeuring van de transactie tijdens de BAV op 7 februari. CMB.TECH Enterprises bouwt, bezit, exploiteert en ontwerpt grote maritieme en industriële applicaties die werken op waterstof en ammoniak. CMB.TECH Enterprises biedt ook waterstof- en ammoniakbrandstof aan haar klanten, hetzij door eigen productie of door inkoop bij derde producenten. CMB.TECH Enterprises is actief in de volledige waterstofwaardeketen via haar verschillende divisies: Marine, H2 Industry en H2 Infra.

CMB.TECH International NV, CMB.TECH België NV & CMB.TECH Nederland BV

In de loop van 2021 en 2022 richtte CMB.TECH CMB.TECH International NV, CMB.TECH Belgium NV en CMB.TECH Netherlands op. Deze entiteiten bezitten en exploiteren verschillende schepen uit het nieuwbouwprogramma (container- en drogebulkschepen, chemicaliëntankers en CSOV's).

Windcat-groep

In december 2019 heeft CMB NV een bindende definitieve koopovereenkomst gesloten voor de overname van Windcat Workboats Holdings Limited ('Windcat') van SEACOR Marine. De Windcat-groep behoort tot de toonaangevende aanbieders van offshore windondersteuning in Europa en bezit & exploiteert, rechtstreeks of via haar joint ventures, een vloot van meer dan 50 CTV's in de Europese offshore windsector. Naast haar activiteiten in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en België is Windcat ook actief op de Duitse, Franse en Poolse markt via haar joint venture-partners, respectievelijk FRS Windcat Offshore Logistics, TSM Windcat en FRS Windcat Polska.

CMB.TECH Technology and Development Centre Ltd.

CMB.TECH Technology & Development Centre is het hart van de innovatie- en ontwikkelingsactiviteiten. Het team telt meer dan 60 bekwame en gepassioneerde ingenieurs die werken aan de nieuwste state-of-the-art technologieën voor onze industriële en maritieme applicaties; het team heeft toegang tot een werkplaats voor prototyping en retrofitting.

In combinatie met de modelstudio, computerondersteunend ontwerp en engineering wordt een grote verscheidenheid aan applicaties ontwikkeld, gebouwd en getest. De testfaciliteiten omvatten drie dyno testcellen uitgerust met een waterstoftoevoer waar hogesnelheidsmotoren tot 1MW getest kunnen worden. Ons engineeringteam heeft een uitgebreide en bewezen staat van dienst van 20 jaar in het ontwikkelen van koolstofarme en -vrije oplossingen voor de maritieme- en landindustrie.

CMB.TECH Industry NV

CMB.TECH Industry nv ontwikkelt, test en implementeert waterstof- en ammoniak aangedreven verbrandingsmotoren voor verschillende industrieën, waaronder scheepvaart, transport, havens, mijnbouw, spoorwegen en energieopwekking. De geavanceerde technologie is gebaseerd op bestaande dieselmotoren die met de steun van de OEM worden omgebouwd tot dual fuel.

Naast waterstofmotoren hebben ze ook verschillende waterstof subsystemen ontwikkeld, zoals gestandaardiseerde H_2-opslagoplossingen, H_2-bunkeringtechnologie en H_2-controlesystemen.

CMB.TECH Industry nv heeft lokale dual fuel workshops opgericht op strategische locaties. Deze werkplaatsen fungeren als centrale hubs voor technische expertise en kennisuitwisseling en zorgen voor efficiënt onderhoud en service van de dual fuel-systemen.

JPN H_2YDRO CO. Ltd (50%)

JPN H_2YDRO is een joint venture tussen CMB.TECH, Kambara Kisen en Tsuneishi Facilities and Craft. JPN H_2YDRO ontwikkelt waterstofapplicaties en produceert waterstof voor de Japanse markt. Daarnaast is het ook eigenaar en beheerder van de Hydrobingo, een veerboot op waterstof die gebruik maakt van verbrandingsmotoren met dual fuel-waterstof-diesel. Het schip werd in 2021 te water gelaten en wordt ingezet in de Japanse binnenzee. Tot slot werd er een ultramodern waterstofonderzoeks- en ontwikkelingsfaciliteit gebouwd in Tsuneishi.

BeHydro (50%)

BeHydro is een 50/50 joint venture tussen CMB.TECH NV en Anglo Belgian Corporation NV gevestigd in Gent, België. BeHydro bouwt dual fuel-diesel-waterstof- en monofuel-waterstofmotoren voor de scheepvaart, spoorwegen en energie-industrie.

H2 Infra NV

H2 Infra NV biedt haar klanten waterstof- en ammoniakbrandstof aan, hetzij door eigen productie, hetzij door aankoop bij derden. Naast eigenaar van het eerste multimodale waterstoftankstation in Antwerpen, is H2 Infra ook voor 49% aandeelhouder van Cleanergy Solutions (Namibië) (Pty) Ltd.

Cleanergy Solutions (Namibië) (Pty) Ltd (49%)

In 2022 richtte de groep Cleanergy Solutions (Namibië) op, een joint venture met Ohlthaver & List, een Namibisch bedrijf. Cleanergy bouwt momenteel de Hydrogen Dune in Namibië, die groene waterstof zal produceren voor lokale applicaties zoals vrachtwagens, locomotieven en haven- en mijnbouwapparatuur.

CMB.TECH Namibia (Pty) Ltd

Via haar volle dochteronderneming CMB.TECH Namibia (Pty) Ltd, is CMB.TECH vertegenwoordigd in Namibië en promoot haar waterstof- en ammoniakproductieprojecten en -applicaties. In september 2024 richtte CMB.TECH Namibia een volle dochteronderneming op, CMB.TECH Namibia Properties (Pty) Ltd. De oprichting van de dochteronderneming biedt een ondersteunend kader voor het beheer van gebouwd en ongebouwd onroerend goed in Namibië.

Ammonia Carrier AS

De oprichting van Ammonia Carrier biedt een ondersteunend kader voor de bouw, levering en het beheer van schepen in het kader van het nieuwbouwprogramma (nieuwe schepen die op ammoniak kunnen varen), die voornamelijk tussen Noorwegen en Duitsland varen en bijtanken in Noorwegen.

Ship Management bij CMB.TECH

CMB.TECH vertrouwt haar ship management-tak voor de meerderheid van haar vloot toe aan Anglo-Eastern. CMB.TECH en Anglo-Eastern werken al lang succesvol samen.

Op 18 juni 2024 rondde de groep de verkoop van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) aan Anglo-Eastern met succes af. Dit versterkt de wereldwijde aanwezigheid van Anglo-Eastern en garandeert continuïteit in het beheer van de tankervloot.

Anglo-Eastern beheert een grote variëteit aan schepen en is daarmee de perfecte partner voor CMB.TECH. Beide bedrijven focussen op vlootdiversificatie. De samenwerking is interactief en biedt mogelijkheden om kennis te delen, wat ruimte biedt voor groei, aanpassingsvermogen en flexibiliteit.

CMB.TECH vertrouwt op de samenwerking met de externe ship management partners, maar is vastbesloten om eersteklas management te garanderen en om alle aspecten van het dagelijkse beheer van de volledige vloot nauwlettend in de gaten te houden.

Een toegewezen team van CMB.TECH houdt toezicht op alle externe ship managers en zorgt ervoor dat de diensten die aan onze schepen worden geleverd in overeenstemming zijn met de normen van de groep. Er worden regelmatig vergaderingen gehouden met alle externe partners om de vinger aan de pols te houden, de standpunten en behoeften op elkaar af te stemmen en op die manier een betrouwbare en goed presterende vloot te garanderen.

Voor sommige specifieke activiteiten houdt CMB.TECH het ship management in-house.

Windcat beheert haar crew transfer vessels volgens de hoogste operationele veiligheidsnormen. Om deze normen te handhaven, is het team nauw betrokken bij alle dagelijkse operationele aspecten en zorgt het ervoor dat het werk wordt uitgevoerd in overeenstemming met de eisen van de charterers en de interne veiligheidseisen.

Ook het management van FSO Africa, FSO Asia en Daishan wordt gecoördineerd door een intern, ervaren team dat zowel op het hoofdkantoor van CMB.TECH als op de site aanwezig is. Deze schepen zijn uniek vanwege de specifieke engineering- en logistieke vereisten voor afgelegen offshore-omgevingen. Het managementteam is gespecialiseerd in alle technische en operationele aspecten en staat te allen tijden in nauw contact met het personeel aan boord.

Het beheer van onze olietankers die onder de Franse vlag varen, wordt gedaan door Euronav Ship Management SAS in ons kantoor in Nantes.

De groep gebruikt een reeks duidelijk gedefinieerde Key Performance Indicators (KPI's) voor de ship management-diensten en gestandaardiseerde inspectierapporten voor het meten van:

- Gezondheids- en veiligheidsprestaties;
- Milieuprestaties;
- Prestaties op het gebied van beveiliging (inclusief cyberbeveiliging);
- Behoud en welzijn van bemanning en personeel aan wal;
- IT- en innovatieoplossingen;
- Navigatieprestaties;
- Betrouwbaarheid van schepen
- Energie-efficiëntie van schepen;
- Doorlichting en havenstaatcontroles;
- Gepland en geconditioneerd onderhoud;
- Droogdokplanning, upgrades en reparaties;
- Efficiëntie van aankoop; en operationeel concurrentievermogen

Het is door voortdurende en gecombineerde inspanningen dat CBM.TECH in staat is om voor haar vloot uitstekende resultaten te laten zien op al deze aspecten.

Vloot en markten

Marktoverzicht [1]

De wereldwijde scheepvaartmarkt is de afgelopen jaren sterk beïnvloed door verhoogde geopolitieke risico's, met 2024 als bijzonder cruciaal jaar. Belangrijke geopolitieke gebeurtenissen, waaronder het aanhoudende conflict tussen Rusland en Oekraïne, aanhoudende onrust in het Midden-Oosten, sancties tegen Iran en Rusland en verschuivingen in handelsroutes door omleidingen van de Rode Zee, hebben samen zwaar gewogen op het marktsentiment. Daarnaast hebben schommelingen in de Chinese vraag en de mogelijke oplegging van Amerikaanse importtarieven de situatie nog complexer gemaakt, met gevolgen voor zowel de wereldwijde handelsvolumes als de goederenstromen.

Vanuit het perspectief van de aanbodzijde bieden de segmenten Very Large Crude Carrier (VLCC) en droge bulk (Capesize/Newcastlemax) bijzonder aantrekkelijke investeringsmogelijkheden. Na verschillende jaren van beperkte kapitaalinvesteringen vertonen deze marktsegmenten tekenen van potentiële krapte. Voor de VLCC-tankers bedraagt het percentage van de vloot dat ouder is dan 20 jaar momenteel 16,1%. Het orderboek voor nieuwbouwschepen is momenteel slechts 9,3% van de bestaande vlootomvang, wat wijst op een aanzienlijk aanbodtekort. Oudere schepen moeten geleidelijk uit de vaart worden genomen en charteraars zijn steeds terughoudender om tankers van meer dan 20 jaar oud in te zetten. Dit benadrukt de dringende noodzaak van vlootvernieuwing.

Voor de Capesize-vloot zien we een vergelijkbare situatie: 28,2% van de vloot is ouder dan 15 jaar, terwijl het orderboek voor nieuwbouwschepen slechts 7,8% van de huidige vloot beslaat. Dit duidt op een trend waarbij de nieuwe capaciteit niet voldoende is om de verouderende schepen te vervangen, wat kan leiden tot een mogelijke krapte in het aanbod binnen dit segment.

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, IEA, UBS, WEO, Goldman Sachs.

	Tankers	Droge bulk	Containers	Chemicaliën	Offshore wind
Vraagzijde	• Tonmijl ruwe olie: + 2,3 % in 2024 + 1,9 % in 2025 • Wereldvraag naar olie (IEA): + 0,9 mb/d in 2024 + 1,2 mb/d in 2025	• Ijzererts tonmijl Capesize: + 5,7 % in 2024 + 1,4 % in 2025 • China reële groei BBP: + 4,9 % in 2024 + 4,7 % in 2025	• TEU-mijl: + 17,7 % in 2024 + 3,0 % in 2025 • Groei containervolume: + 5,4 % in 2024 + 2,8 % in 2025	• Tonmijl: + 4,0 % in 2024 + 3,5% in 2025 • Groei BBP wereldwijd: + 3,2 % in 2024 + 3,3 % in 2025	• Momenteel is er wereldwijd 76,7 GW aan offshore windcapaciteit actief • 9,0 % groei (6,5 GW) in 2024 • Jaarlijks groeipercentage (CAGR) 2025-2035 van 13,0 %
Aanbodzijde	• OB/F ver onder historische gemiddelden (VLCC 9,3 %, Suezmax 15,9 %) • In 2025 vlootgroei van 1,2 % versus tonmijlsgroei van 1,9 % • Tegen 2030, 32 % van de Suezmax-vloot > 20 jaar zijn (+ 244 Suezmax, orderboek op 110 Suezmax)	• OB/F ver onder historische gemiddelden (Capesize 7,8 %) • Vraag naar ijzererts vloot + 1,4 % versus aanbod Capesize-vloot van 1,3 % • Tegen 2030 zal 40 % van de Capesize-bulkschepen > 20 jaar zijn (+ 823 Capesize, orderboek op 136 Capesize)	• De vloot van boxschepen groeide met 10,1 % in 2024 en zal naar verwachting met 5,5 % groeien in 2025 • Historisch hoge OB/F: 27,0 % in 2024 hefboom-werking over alle maten	• OB/F-verhouding op 14,3 % van de huidige vloot van chemicaliëntenkers van roestvrij staal • 9 % van de vloot is momenteel 28 jaar of ouder	• OB/F-verhouding op 16,1 % voor CTV's en 51,3 % voor CSOV's • 14 CSOV's gepland voor levering aan Europese eigenaars in 2025

EURONAV
The ocean is our environment

VLCC	Suezmax
2024	*2024*
14 + 5	**19** + 2
Q4'25	*Q4'25*
14	**19**
Q4'26	*Q4'25*
17	**21**
Q4'27	*Q4'27*
19	**21**
gem. leeftijd CMBT	*gem. leeftijd CMBT*
9,6	**7,6**
gem. leeftijd **industry**	*gem. leeftijd* **industry**
12,4	**12,6**
OB/F	*OB/F*
9,3 %	**15,9 %**
doorverkoop	*doorverkoop*
149 *mUSD*	**96** *mUSD*
5j oude waarde	*5j oude waarde*
114 *mUSD*	**76** *mUSD*

Euronav - tankermarkt [1]

Euronav-vloot op het water

In 2024 ontving CMB.TECH twee super-eco Suezmax-tankers (Helios, Orion) en verkocht het in de loop van het jaar nog 22 tankers. Dit weerspiegelt duidelijk de strategie van CMB.TECH om oude schepen te recycleren naar een future-proof vloot, zowel voor ruwe-olietankers als voor gediversifieerde eindmarkten. De huidige vloot op het water bestaat nog steeds uit 14 VLCC's, 19 Suezmaxen en 2 FSO's. Daarnaast zijn er 5 super-eco dual fuel- ammonia-ready VLCC's in bestelling, met leveringen in 2026/2027 (CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding), en twee super-eco Suezmaxen met leveringen in Q2 2026 (Daehan Shipbuilding).

In 2024 steeg het orderboek voor zowel VLCC's als Suezmaxen. Eind 2024 bedroeg de ratio orderboek/vloot voor VLCC's 9,3% en voor Suezmaxen 15,9%. De gemiddelde leeftijd bereikte het hoogste niveau in 25 jaar: 12,4 jaar voor VLCC's en 12,6 jaar voor Suezmaxen. De waarde van de tankeractiva is gedaald sinds ze midden 2024 hun hoogtepunt bereikten, hoewel een krappe scheepswerfmarkt de nieuwbouwprijzen zeer hoog houdt.

Marktdynamieken

Na een sterke prestatie in de eerste helft van 2024 daalden de spotprijzen voor ruwe-olietankers in de tweede helft van het jaar, waardoor ze niet konden profiteren van de gebruikelijke seizoensgebonden opleving door de wintervraag. Ondanks deze zwakkere afsluiting van het jaar, bleven de inkomsten van de Very Large Crude Carriers (VLCC) en Suezmax-tankers van Euronav boven hun respectievelijke historische 10-jaargemiddelden. Dit wijst op de onderliggende veerkracht van de markt, zelfs in moeilijke omstandigheden. De 10-jaargemiddelden voor de VLCC- en Suezmax-inkomsten bedragen respectievelijk 35.251 USD/dag en 32.439 USD/dag, wat de blijvende sterkte in deze segmenten aantoont. In 2024 realiseerde Euronav een TCE voor VLCC's van 44.600 USD/dag en voor Suezmaxen van 45.600 USD/dag.

Het transport van ruwe olie over zee werd aanzienlijk beïnvloed door verschillende factoren. De belangrijkste hiervan was een daling van de Chinese vraag, waarbij het land in 2024 zijn import van ruwe olie met ongeveer 200.000 vaten per dag verminderde. Zwakke economische groei, een verschuiving naar vrachtwagens die op LNG rijden en een groei van de verkoop van elektrische voertuigen met 50,0% jaar-op-jaar in november 2024, hebben allemaal de Chinese vraag naar olie aangetast. Deze daling werd verder verergerd door een strategische verschuiving in China's bevoorrading met ruwe olie, waarbij het land de import over langere afstanden uit de Atlantische regio verving door olie uit Rusland en Iran, waarvoor sancties golden. De gesanctioneerde invoer van ruwe olie, met name uit Iran, speelde een belangrijke rol bij het veranderen van de marktdynamiek. De stroom Iraanse olie naar China, rechtstreeks of via tussenpersonen zoals Maleisië, bedroeg gemiddeld 1,2 miljoen vaten per dag in heel 2024. Dit aanzienlijke volume vertaalde zich naar een schatting van 250 VLCC's per jaar en vertegenwoordigde een aanzienlijk deel van de markt dat gewijd was aan de gesanctioneerde handel.

Daarnaast werd het wereldwijde aanbod van ruwe olie beperkt door de aanhoudende productiebeperkingen van OPEC+, die het hele jaar van kracht bleven. Ook de niet-OPEC-productie presteerde ondermaats, met name door een teleurstellende Braziliaanse productie, wat het beschikbare aanbod voor de internationale markten verder beperkte. Deze aanbodfactoren droegen bij aan de algehele daling van de vraag naar transport over zee.

Bijgevolg daalde de vraag naar ruwe tonmijl, met uitzondering van gesanctioneerde handel, in 2024 met 3,5% ten opzichte van het voorgaande jaar. Striktere handhaving van de sancties tegen Iran en Rusland zou het wereldwijde aanbod kunnen beperken en de vraag naar langeafstandsvervoer van ruwe olie door de gereguleerde vloot kunnen aanwakkeren. Bovendien kan de markt, met beperkte nieuwe tankercapaciteit die beschikbaar komt, een gunstig klimaat zien voor tariefherstel in 2025.

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, Jefferies, OPEC.

B

BOCIMAR

Newcastlemax

2024
10 + 20

Q4'25
19

Q4'26
30

Q4'27
30

gem. leeftijd CMBT
0,43

gem. leeftijd **industry**
11,3

OB/F
7,8 %

doorverkoop
75
mUSD

5j oude waarde
62
mUSD

Bocimar - Drogebulkmarkt [1]

Bocimar-vloot op het water

In 2024 nam CMB.TECH acht super-eco ammonia-ready Newcastlemax-schepen van 210.000 DWT in ontvangst: (Mineral Luxembourg, Mineral France, Mineral Deutschland, Mineral Italia, Mineral Danmark, Mineral Eire, Mineral Hellas en Mineral Espana). De huidige vloot op het water bestaat uit tien Newcastlemax-schepen. Daarnaast zijn er achttien super-eco dual fuel Newcastlemaxen, waarvan 8 ammonia-ready en 10 ammonia-fitted, in bestelling, met leveringen in 2025/2026 (CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding), en twee coasters van 5.000 DWT met leveringen in Q3/Q4 2026 (Dung Quat Shipyard).

In 2024 is het orderboek voor Newcastlemax-schepen licht gestegen, maar het blijft het meest gunstige van alle scheepvaartsegmenten. Eind 2024 bedroeg de verhouding tussen orderboek en vloot voor Newcastlemax-schepen 7,6%. De gemiddelde leeftijd steeg tot een record van 11,3 jaar, het hoogste in 15 jaar. De prijzen voor drogebulkgoederen zijn relatief stabiel gebleven op een hoog niveau. In februari zorgde een eerste golf van verkoop- en aankooptransacties ervoor dat de waarde van tweedehands-Capesize-schepen met 40,0% steeg. Ondanks de terugval van de spot- en time charter tarieven zijn de waarden in het laatste kwartaal van het jaar slechts licht gedaald. De time charter tarieven liggen vandaag ongeveer op het niveau van de gemiddelden in 2023, hoewel de tweedehandswaarden 30,0% hoger blijven.

Vraag en aanbod in 2024

Na een moeilijk jaar voor de drogebulksector in 2023 kenden de Capesize-tarieven in 2024 verschillende belangrijke stijgingen, waarbij ze tijdens piekperiodes de 30.000 USD/dag overschreden. De Newcastlemax-schepen van Bocimar haalden in 2024 een gemiddelde van 30,600 USD/dag, wat het herstel van de marktdynamiek weerspiegelt. De drijvende kracht achter de prestaties van de Capesize-markt was de aanhoudende Chinese vraag naar ijzererts, met een stijging van de invoer van bijna 5,0% op jaarbasis.

Ondanks de toename van de ijzerertsinvoer daalde de Chinese staalproductie in 2024 met 3,0%. Deze krimp werd veroorzaakt door een trage binnenlandse economie en een zwakke interne vraag, wat resulteerde in een stijging van de staalexport met 22,0%. De dynamiek van de Capesize-markt, vooral de schommelingen in het vierde kwartaal, kan worden toegeschreven aan het verschil tussen geïmporteerde en binnenlandse ijzerertsprijzen. In het derde kwartaal bedroegen de binnenlandse ijzerertsprijzen in China gemiddeld 114 USD per ton, terwijl de totale invoerkosten van geïmporteerd ijzererts 104 USD per ton waren. Dit verschil van 10 USD per ton leidde tot een aanzienlijke stijging van de invoer, wat op zijn beurt de Capesize-tarieven omhoog dreef, tegen de gebruikelijke seizoensgebonden trends in. Toen dit prijsverschil in het vierde kwartaal kleiner werd, daalden de ijzerertsvolumes op de spotmarkt, wat leidde tot een daling van de Capesize-tarieven.

Verschillende bijkomende factoren droegen bij aan de zwakkere Newcastlemax-markt in het vierde kwartaal. Een aanhoudende vlootgroei van ongeveer 3,0% per jaar, een trage vraag buiten China, minder congestie in de havens, hevige regenval in Brazilië en een plateau in de tonmijlgroei wogen samen op de marktprestaties.

2024 markeerde een cruciale ontwikkeling met de definitieve investeringsbeslissing (FID) voor het Simandou-project in Guinee. Dit belangrijke ijzerertsproject zal naar verwachting eind 2025 in productie gaan, met een aanloopfase van 30 maanden om een jaarcapaciteit van 120 miljoen ton te bereiken.

De laatste jaren is de export van bauxiet van West-Afrika naar China sterk toegenomen, wat bijdraagt aan de veranderende dynamiek van de drogebulkmarkt. Historisch gezien waren langeafstandsreizen van Brazilië naar China een belangrijke motor voor hogere tarieven voor drogebulkgoederen. De stijging van de West-Afrikaanse handel zorgde voor een bijkomende buffer die de markttarieven ondersteunde.

Capesize-ladingen uit West-Afrika maakten in 2021 minder dan 30,0% uit van de Capesize-ladingen in Brazilië. Sindsdien zijn de West-Afrikaanse Capesize-ladingen aanzienlijk gestegen. De West-Afrikaanse ladingen zijn nu gelijk aan 55,0% van de ladingen in Brazilië.

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, Morgan Stanley, Jefferies, Arrow, Rio Tinto.

DELPHIS

6,000 TEU

2024
4 + 1

Q4'25
4

Q4'26
5

Q4'27
5

gem. leeftijd CMBT
1,0

gem. leeftijd **industry**
13,9

OB/F
6,4 %

doorverkoop
96
mUSD

5j oude waarde
79
mUSD

Delphis - Containermarkt [1]

Delphis-vloot op het water

De Delphis-vloot omvat de volgende containerschepen: (i) vier containerschepen van 6.000 twenty-foot equivalent units (TEU) die ammonia-ready zijn (leveringen in 2024: CMA CGM Zingaro, CMA CGM Etosha, CMA CGM Dolomites) en (ii) één containerschip van 1.400 TEU dat een nieuwbouwschip in aanbouw is (momenteel verwacht voor levering in 2026 bij Qingdao Yangfan Shipbuilding) uitgerust met een dual fuel-ammoniakmotor.

Het nieuwbouwprogramma van Delphis, uitgevoerd onder gunstige langetermijnchartercontracten met CMA CGM (6.000 TEU - 10 jaar) en Yara/OCL (1.400 TEU - 15 jaar), benadrukt de inzet van het bedrijf voor modernisering en duurzaamheid. Het schip van 1.400 TEU zal 's werelds eerste containerschip zijn dat op dual fuel-ammoniak vaart, wat de toewijding van Delphis toont om de vloot future-proof te maken te midden van veranderende regelgeving.

In 2024 bedroeg het aanbod van containerschepen 30,9 miljoen TEU (~11,0%). Het totale orderboek voor containerschepen ten opzichte van de vloot steeg tot 27,0%, maar OB/F in het segment van 3.000-6.000 TEU bedroeg slechts 6,4%. De gemiddelde leeftijd van alle containerschepen bedroeg 13,78 jaar - en 13,99 jaar voor de categorie 6.000-7.999 TEU.

Vraag en aanbod in 2024

De containervaart beleefde in 2024 een van zijn sterkste jaren, alleen overtroffen door de buitengewone post-COVID-jaren van 2021 en 2022. Na een uitdagend 2023, gekenmerkt door aanzienlijke voorraadvermindering bij retailers en de initiële impact van een aanzienlijke golf nieuwbouwleveringen, waren de verwachtingen voor 2024 aanvankelijk somber. Het jaar nam echter een onverwachte wending door geopolitieke verstoringen.

Eind december 2023 leidde een reeks Houthi-aanvallen in de Rode Zee tot grootschalige routeverleggingen door zeevervoerders. Door deze verschuiving werd ongeveer 90,0% van de scheepscapaciteit in de Rode Zee omgeleid via de langere route van Kaap de Goede Hoop, wat een impact had op meer dan 700 schepen. Aangezien de Rode Zee traditioneel goed is voor meer dan 20,0% van de handel in containerschepen, heeft deze omleiding effectief meer dan 12,0% van de vlootcapaciteit uit de reguliere activiteiten gehaald.

Ondanks de instroom van nieuwe scheepsleveringen, met een toename van 11,0% in 2024, werden deze capaciteitsverminderingen ruimschoots gecompenseerd door een robuuste groei van 6,0% in handelsvolumes, vooral langs hoofdroutes en vaarroutes tussen Azië en zich ontwikkelende economieën. Dit leidde tot een gemiddelde geschatte capaciteitsbenutting van 88,0% voor het jaar. Zonder de omleidingen van de Rode Zee zou de bezettingsgraad aanzienlijk lager zijn geweest, dichter bij 75,0%. De resulterende TEU-mijlgroei voor 2024 was een opmerkelijke 17,7% jaar-op-jaar.

Het sterke vrachtklimaat gedurende 2024 moedigde zeevervoerders aan om langerlopende charters af te sluiten. De gemiddelde charterduur is meer dan verdubbeld tot 22 maanden medio 2024, vergeleken met 10 maanden tijdens de voorgaande periode van 18 maanden. Bovendien stegen de driejarige termijntarieven voor schepen van 6.500 TEU van 20.000 USD/dag naar 50.000 USD/dag in het afgelopen jaar. Dankzij deze strategische verschuiving konden reders hun orderportefeuille aanzienlijk vergroten en de kwaliteit van hun inkomsten verbeteren.

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, Jefferies.

B

BOCHEM

2024
6 + 4

Q4'25
7

Q4'26
10

Q4'27
10

gem. leeftijd CMBT
0,8

gem. leeftijd **industry**
12,45

OB/F
12,7 %

doorverkoop
50
mUSD

5j oude waarde
42
mUSD

Bochem - Chemicaliënmarkt [1]

Bochem-vloot op het water

In 2024 nam Bochem vier roestvrijstalen chemicaliëntankers (25.000 DWT) in ontvangst: Bochem Casablanca, Bochem Shanghai, Bochem New Orleans en Bochem Brisbane. Hiermee komt de vloot op zes roestvrijstalen chemicaliëntankers op het water (25.000 DWT). De schepen zijn ammonia-ready. Verder breidt de vloot uit met twee roestvrijstalen chemicaliëntankers (25.000 DWT) die ammonia-ready zijn, met oplevering tegen het vierde kwartaal van 2025 (China Merchants Jinling Shipyard), en twee bitumentankers (17.000 DWT) die op dual fuel kunnen varen, met oplevering tegen het vierde kwartaal van 2026 (China Merchants Jinling Shipyard).

Twee chemicaliëntankers zijn actief in de Stolt Pool, zes chemicaliëntankers hebben langlopende timechartercontracten (TC 10 jaar) en twee bitumentankers hebben langlopende timechartercontracten (TC 10 jaar).

De totale chemische overzeese handel in 2024 kende een bescheiden toename, van 382 miljoen ton naar 386 miljoen ton, wat neerkomt op een groei van 1,0% op jaarbasis. De groei in tonmijlen was meer uitgesproken, met een toename van 3,5% doordat handelsroutes werden omgeleid van de Rode Zee, wat bijdroeg aan een grotere vraag naar scheepscapaciteit. Het orderboek voor nieuwe roestvrijstalen chemicaliëntankers groeide verder en bereikte 203 schepen, wat een orderboek/vloot (OB/F) verhouding van 12,7% vertegenwoordigt. Ondanks deze toename in bestellingen staat de vloot voor grote uitdagingen vanwege haar snel verouderende profiel. De oplevering van nieuwe schepen blijft beperkt, met slechts 111 verwachte leveringen vanaf 2026 of later.

Wat betreft de waardering van activa, toont een vergelijkende analyse van J19-tankers - de 'werkpaarden' van de chemische handel - en de waarde van medium range-tankers (MR) aan dat de waardering van chemicaliëntankers in lijn ligt met hun historische verhouding ten opzichte van MR-waarden. Deze overeenstemming suggereert dat, ondanks de huidige marktdynamiek, de prijszetting van chemicaliëntankers consistent blijft met historische langetermijntendensen, wat een maatstaf is voor de stabiliteit in de waardering van activa.

Vraag en aanbod in 2024

De wereldwijde chemische productie groeide in 2024 met +2,7% (tegenover +1,7% in 2023). In Europa en de VS stabiliseerde de productie op respectievelijk ~0,8% en ~1,0% in 2024. Aziatische opkomende markten stabiliseerden met 3,2% en China met ~4,0%.

De sector van de chemicaliëntankers bleef sterk presteren in 2024, ondanks een zekere versoepeling van de marktomstandigheden in de tweede helft van het jaar. De timechartertarieven op één jaar voor een schip met een draagvermogen van 19.999 DWT bedroegen gemiddeld 20.771 USD/dag, wat 36,7% boven de trend op tien jaar lag. Deze aanzienlijke premie onderstreept de sterke vraag naar chemicaliëntankers tijdens het voorbije jaar.

In de eerste helft van 2024 stegen de chartertarieven tot recordhoogte door een combinatie van factoren. Verstoringen in de Rode Zee-regio creëerden logistieke uitdagingen die het aanbod van beschikbare schepen verkleinden, terwijl de sterke marktomstandigheden in de sector van zuivere petroleumproducten (CPP) de vraag naar chemicaliëntankers verder aanwakkerde (in lijn met de wereldwijde groei van het BBP). Bovendien droeg de beperkte groei van de vloot bij tot het krappe evenwicht tussen vraag en aanbod, wat de hoge chartertarieven verder ondersteunde. In 2024 werden de activiteiten van het Panamakanaal weer normaal.

Tegen het tweede semester van 2024 steeg het aandeel van chemicaliën die over zee vervoerd worden door productentankers van 9,0% naar 16,0%. Dit resulteerde in een zwakker dan verwacht tweede semester van het jaar. Bovendien verminderde het verstoringseffect van de Rode Zee doordat spelers uit Azië en de Stille Oceaan de getroffen vaargebieden betraden om de leemtes op te vullen. De winterse seizoensgebondenheid van de markt voor chemicaliëntankers heeft dus teleurgesteld en de spotmarkten zullen in de tweede helft van 2024 gematigd blijven.

[1] Analyse op basis van eigen gegevens Clarksons SIN, BASF.

Windcat - Offshore windmarkt [1]

Windcat-vloot op het water

In 2024 werden vier CTV's geleverd: TSM Windcat 59, TSM Windcat 56, Windcat 57 en Hydrocat 58. Windcat 57 en alle toekomstige MK5-nieuwbouwschepen zijn standaard uitgerust met een dual fuel-motor aan boord. Deze motoren zijn gezamenlijk ontwikkeld door MAN en CMB.TECH. De schepen worden geleverd met het volledige waterstofsysteem van CMB.TECH geïnstalleerd, dat tot 458 kg gecomprimeerde waterstof kan vervoeren.

Daarnaast zijn er 8 CTV's in bestelling (TSM Windcat 59, Hydrocat 58, Hydrocat 60, Windcat 63, FRS Windcat 62, FRS Windcat 64, FRS Windcat 61 en FRS Windcat 65). Naast de CTV's zijn er 6 CSOV's in bestelling (Ha Long Shipbuilding) met leveringen vanaf Q2 2025 tot Q1 2027. De CSOV's uit de 'Elevation Series' zijn ontworpen door Damen Shipyards in samenwerking met Windcat en CMB.TECH. Het resultaat is een revolutionair nieuw ontwerp met bestaande schepen. De schepen zijn 87m lang, 20m breed, bieden plaats aan 120 mensen aan boord en worden aangedreven door waterstof.

Europese nieuwbouwbestellingen voor CSOV's bereikten 8 spectaculaire orders in 2024 (2023: 20), en 35 orders voor CTV's in 2024 (2023: 81). De meeste nieuwe scheepsbestellingen waren voor Europese 'speculatieve' schepen, wat het overaanbod op de Chinese markt benadrukt. Al deze nieuwe bestellingen omvatten batterij-integratie en/of ontwerpen voor dual fuel-capaciteit met behulp van methanol of waterstof.

De totale offshore windvloot bedroeg 1600 schepen met een orderboek van 234, wat resulteert in een verhouding orderboek/vloot van 14,6% (18,3% in 2023). Meer specifiek bereikte de W2W-markt (Walk-to-Work-vloot die CSOV's omvat) 109 schepen met een orderboek van 56 (OB/F 51,3%), en de CTV-markt 683 schepen met een orderboek van 110 (OB/F 16,1%).

Vraag en aanbod in 2024

De offshore windenergiesector zette zijn robuuste groei voort in 2024, met een wereldwijde actieve capaciteit die met 9,0% toenam, een toename van 6,5 GW tot een totaal van 76,7 GW. Van deze totale capaciteit bevindt zich 39 GW buiten China, met een groei van 4,7 GW in 2024. Daarnaast was er nog eens ~50 GW in aanbouw, het grootste totaal ooit. Deze groei onderstreept de gestage vooruitgang van de sector, die nu goed is voor 0,4% van de wereldwijde energievoorziening, tegenover 0,1% in 2014. Wereldwijd zijn er 333 operationele windparken, waarvan 190 buiten China. Het totale aantal turbines staat op 13.943, waarvan 7.269 buiten China. De internationalisering van de industrie is duidelijk, met actieve projecten in 20 landen, tegenover 13 in 2014.

De wereldwijde investeringen in nieuwe offshore windprojecten lieten in 2024 een gemengd beeld zien, met CAPEX-toezeggingen die met 35,0% j-o-j daalden tot 37,7 miljard USD. Europa kende een scherpere daling, met investeringen die met 50,0% daalden tot 8,1 miljard USD. Ondanks de hoge kosten nam de inflatiedruk enigszins af. De sector kreeg in verschillende regio's te maken met uiteenlopende overheidssteun en steun van financiële markten, wat het belang van projecteconomie benadrukt. Het enthousiasme voor drijvende windprojecten nam af.

De Europese markt voor 'wind'-schepen bleef robuust, vooral tijdens de zomermaanden. De Europese CSOV-markt werd effectief volledig benut in de zomer - een verdere groei op jaarbasis. De totale vraag naar CTV's blijft stijgen op jaarbasis als we kijken naar de maandelijkse CTV-activiteit. De chartertarieven voor CTV's en CSOV's stegen met respectievelijk ongeveer 10,0% en 17,0% op jaarbasis.

Bovendien zijn W2W-eigenaars dit jaar herhaaldelijk afgehaakt bij W2W-charters in de sector hernieuwbare energie om traditionele werkopdrachten te zoeken en uiteindelijk de gezonde tarieven en termijncontracten in de offshore olie- en gasindustrie na te jagen.

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN/RIN, TGS 4C Offshore, CSO Shipbrokers.

Havenschepen op waterstof

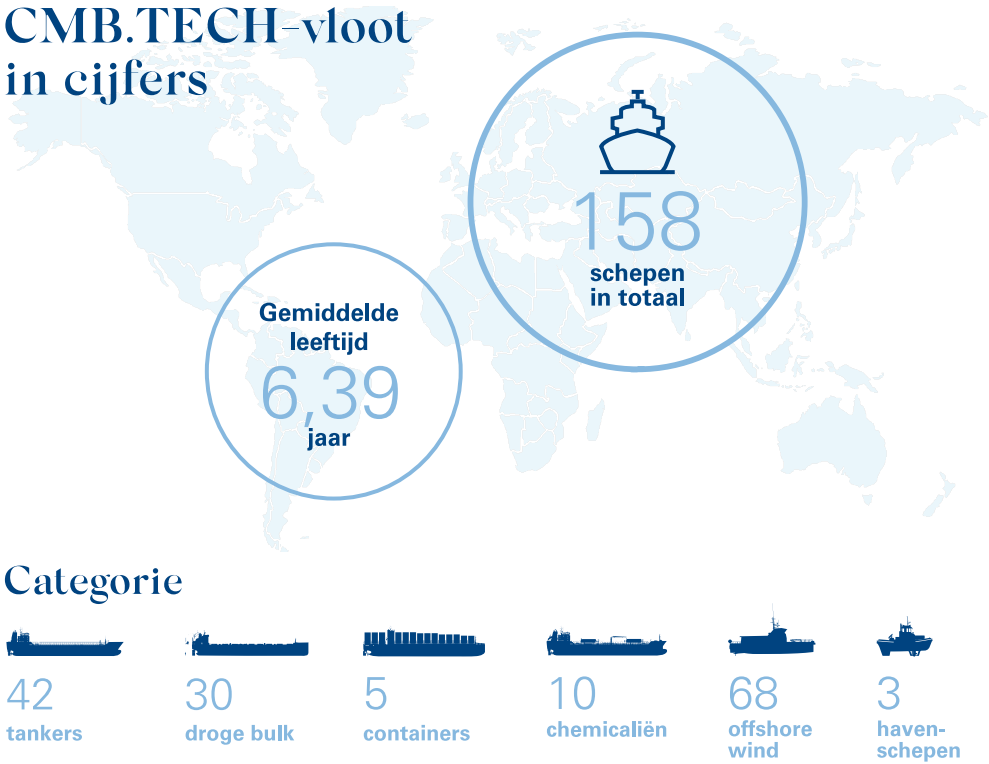
CMB.TECH bezit, exploiteert en ontwerpt havenschepen op waterstof, waaronder twee veerboten Hydroville en Hydrobingo, en een sleepboot, Hydrotug 1. De Hydroville, gebouwd in 2017, en de HydroBingo, gebouwd in 2021, zijn 's werelds eerste veerboten op waterstof. De Hydroville vaart vanuit Europa en de HydroBingo vanuit Japan (via de joint venture JPNH2YDRO). Ze worden allebei aangedreven door dual fuel-waterstofmotoren. De Hydrotug 1, gebouwd in 2022-2023, is 's werelds eerste sleepboot op waterstof. Het schip is een sleepboot met een bollard pull van 65 ton en is operationeel in de Port of Antwerp-Bruges. In Q1 2025 heeft CMB.TECH een nieuwbouw multifunctional port utility vessel (MPHUV) op waterstof besteld (scheepswerf: Neptune construction).

Sleepboten zijn wereldwijd van cruciaal belang voor havenactiviteiten en helpen bij het manoeuvreren van schepen en het verplaatsen van vracht. Havens maken steeds meer gebruik van groenere technologieën om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. De Hydrotug 1 schept een precedent voor milieuvriendelijke havenactiviteiten. Het benadrukt de levensvatbaarheid van waterstof als groene energiebron in en rond havens en in de bredere maritieme sector. Nu de bezorgdheid over klimaatverandering toeneemt, is er wereldwijd een groeiende vraag naar sleepboten op waterstof. Deze schepen hebben het potentieel om een revolutie teweeg te brengen in de havenactiviteiten, door aan te sluiten bij de emissiereductiedoelstellingen en wettelijke mandaten.

CMB.TECH-vloot

Op 31 december 2024 was CMB.TECH eigenaar en beheerder van meer dan 150 schepen. Onze vloot (inclusief nieuwbouwschepen en schepen in charter) bestaat uit:

Figuur 12: CMB.TECH-vloot in cijfers



Op 31 december 2024 bestond de vloot van CMB.TECH, inclusief schepen in charter, uit de volgende schepen:

Tabel 4: TCE tarieven

	Eigendom	Nieuwbouw
Euronav		
VLCC	14	5
Suezmax	19	2
FSO	2	
Bocimar		
Newcastlemax	10	18
Coaster	0	2
Bochem		
Chemicaliëntanker	6	2
Producttanker	0	2
Delphis		
Containerschip 6000 TEU	4	0
Containerschip 1400 TEU	0	1
Windcat		
CTV	54	8
CSOV	0	6
Havenschepen		
Sleepboot	1	
Ferry's	2	

TCE Tarieven

De gemiddelde time charter tarieven (TCE, een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) kunnen als volgt worden samengevat:

In USD per dag	**Volledig jaar 2024**	**Volledig jaar 2023**
RUWE-OLIETANKERS		
VLCC		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt (in TI Pool)*	44.600	47.600
Gemiddeld time charter tarief**	46.600	48.500
SUEZMAX		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ***	45.600	55.700
Gemiddeld time charter tarief	31.000	30.500
FSO		
Gemiddeld time charter tarief**	87.330	
DROGEBULKSCHEPEN		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt ***	30.600	
CONTAINERSCHEPEN		
Gemiddeld time charter tarief	29.400	
CHEMICALIENTANKERS		
Gemiddeld tarief behaald op de spotmarkt *	25.600	
Gemiddeld time charter tarief	19.900	
OFFSHORE WIND		
Gemiddeld time charter tarief	2.973	

**Schepen in de TI Pool & Stolt Pool die in eigendom zijn van CMB.TECH (Technische offhire dagen niet inbegrepen)*
***Inclusief winstdeelname indien van toepassing*
****Rapportage van belasting naar ontlading, in lijn met IFRS 15*

MINERAL NEDERLAND
MINERAL BELGIE
QBS
CMB
CSTC

Duurzaamheidsrapport

Duurzaamheid

Brief van de CEO

Geachte aandeelhouders,

In 2024 werd Euronav CMB.TECH. We evolueerden van een pure ruwe-olietankerrederij naar een future-proof en gediversifieerde maritieme groep.

Dit is een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van ons bedrijf en het volgende hoofdstuk in onze waardecreatie. Onze duurzaamheidsstrategie is een belangrijk onderdeel van wat we doen. We houden ons niet alleen aan strenge internationale normen, we gaan verder dan deze normen en investeren veel in de ontwikkeling van oplossingen die onze impact op het milieu kunnen verlagen en ons bedrijf duurzamer kunnen maken.

We hebben meer door waterstof aangedreven schepen te water gelaten, we zijn blijven werken aan de ontwikkeling van onze ammoniakmotoren en -schepen (het eerste schip wordt in 2026 opgeleverd), we hebben onze waterstofproductiefaciliteit in Walvis Bay (Namibië) ingehuldigd en we hebben ons R&D-centrum voor waterstofmotoren in Japan geopend. We zijn ook blijven werken aan het verbeteren van de prestaties van onze bestaande vloot door de installatie van energiezuinige apparatuur en het nauwkeurig digitaal monitoren van onze activiteiten.

We willen bewijzen dat koolstofarme oplossingen werken en dat ze rendabel kunnen zijn. Voor onze klanten en voor CMB.TECH. Daarom luidt onze slogan "Decarbonise Today to Navigate Tomorrow."

Met vriendelijke groet,

Alexander Saverys

CEO

Kerncijfers duurzaamheid 2024

GOLD | Top 5%
ecovadis
Sustainability Rating
DEC 2024

MOODY'S RATINGS
SQS2
Very good

IMO CII Score A
Bocimar
Bochem

IMO CII Score B
Euronav
Delphis

0,29
Frequentiegraad ongevallen met verzuim (LTI) onder de bemanning per miljoen blootstellingsuren

0
Olielekkages

Kerncijfers duurzaamheid 2024

Tabel 5: Kerncijfers duurzaamheid 2024

Maatstaf	Eenheid	CMB.TECH 2024	Euronav 2023	2022
Beheer van broeikasgasemissies	Zie pagina	pagina 73-79	pagina 50-54	p.60-64
Energiemix (1) totaal verbruikte energie, (2) percentage zware stookolie, (3) percentage hernieuwbare energie	Gigajoules, percentage (%)	1) 22.467.353 2) 85% 3) 0%	1) 27.636.524 (exclusief TC-out-verbruik) 2) 65% 3) 0%	1) 30.610.912 2) 72% 3) 0%
Luchtemissies van de volgende verontreinigende stoffen: (1) NOx (met uitzondering van N2O), (2) SOx	Ton (t)	1) 52.669 2) 4.784	1) 64.409 2) 5.992	1) 59.486 2) 5.701
Aantal en totaal volume van olie verliezen en lozingen in het milieu	Aantal, kubieke meter (m^3) of ton	0	0	0
Havenstaatcontrole: (1) aantal tekortkomingen en (2) aanhoudingen ontvangen van regionale organisaties voor havenstaatcontrole (PSC)	Aantal	1) 97 tekortkomingen 2) 1 aanhoudingen	1) 46 tekortkomingen 2) 0 aanhoudingen	1) 52 tekortkomingen 2) 0 aanhoudingen
Corruptierisico's: aantal aanlopen in havens of netto-inkomsten in landen die de 20 laatste posities bekleden in de Corruption Perception Index van Transparency International	Aantal of waarde (rapporteringsvaluta)	29	16	16
Beleid en doelstellingen	Zie pagina	p 84	p 49	p 58

Tabel 6: Kerncijfers duurzaamheid 2024

Activiteitmaatstaf	Eenheid	CMB.TECH 2024	Euronav 2023	2022	Referentiestandaard
Aantal werknemers aan boord van schepen*	Aantal	2.500	3.000	3.278	TR-MT-000.A
Totale afstand afgelegd door schepen	Zeemijlen	3.371.766	4.213.571	4.046.580	TR-MT-000.B
Operationele dagen	Dagen	17.647	24.474	23.807	TR-MT-000.C
Draagvermogen	Duizend ton draagvermogen	14.440.518	17.129.865	16.690.929	TR-MT-000.D
Aantal schepen in de totale scheepsvloot	Aantal	158	68	70	TR-MT-000.E
Aantal havenaanlopen van schepen	Aantal	1.268	1.553	1.852	TR-MT-000.F

**De meeste van onze zeevarenden zijn in dienst op basis van contracten met onze externe ship management partners.*

Duurzaamheidsstrategie

De tijden veranderen en het doel van de groep is duidelijk: een lage koolstofuitstoot tegen 2050. Maar 2050 is nog ver weg. Er is een dringendere aanpak nodig. Daarom zetten we ons in om de koolstofintensiteit van de internationale scheepvaart te verminderen. We hebben een duidelijk tijdschema opgesteld met tussentijdse doelen tussen nu en 2050.

Om dit doel te bereiken, volgen, meten en kwantificeren we de broeikasgas- en CO_2-uitstoot van onze gediversifieerde vloot. Om de impact op het milieu te meten, gebruiken we een uitgebreide reeks maatstaven die internationaal erkend en aanvaard zijn door de maritieme sector en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als universele Key Performance Indicators.

1. Kortetermijndoelen

- Het naleven van de Poseidon Principles en het hebben van een vlootbrede CII-rating van een C of beter op geconsolideerde basis per maritieme divisie.
- De koolstofintensiteit van de CMB.TECH-vloot verlagen door het implementeren van verdere fasen van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor nieuwe schepen en de Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI).
- CMB.TECH verbindt zich ertoe zich te concentreren op het bestellen van lage koolstofemissie fitted/ready nieuwbouwschepen.

2. Middellangetermijndoelen:

- Vermindering van de koolstofintensiteit van onze vloot met minstens 40% tegen 2030 ten opzichte van 2008. Dit betekent een vermindering van de EEOI in gCO_2/TN met ten minste 40% en een vermindering van de AER in gCO_2/DWTN met ten minste 40%.
- Geleidelijke uitbreiding van onze koolstofarme dual fuel-vloot op het water.
- Produceren, verbruiken, en/of aankopen van koolstofarme ammoniak (NH_3) tegen 2030.

3. Langetermijndoelstelling:

- Vanaf 20250 een koolstofarme vloot bezitten en beheren - ter ondersteuning van de IMO GHG-strategie van 2023 om absolute broeikasgasemissies van nul tegen of rond 2050 te bereiken.

Disclaimer: De hierboven genoemde meetgegevens zijn niet-bindende doelstellingen op basis van de huidige kennis, wetgeving en geschatte technologische gereedheid. Bovendien kunnen deze doelstellingen onderhevig zijn aan veranderingen, zowel in positieve als in negatieve zin, afhankelijk van het gebruik van alternatieve koolstofarme brandstoffen door onze charteraars op de vloot met timechartercontracten.

Vergroening van de industrie

CMB.TECH is toonaangevend in de vergroening van de maritieme industrie. We ontwikkelen en investeren in innovatieve technologieën die de toekomst van de scheepvaart kunnen herdefiniëren. Wij geloven dat waterstof en ammoniak de industrie kunnen vergroenen. Er zijn al verschillende door waterstof aangedreven schepen operationeel en we hebben een uitgebreid orderboek met meer schepen die door waterstof kunnen worden aangedreven en veel diepzeeschepen die door ammoniak zullen worden aangedreven.

We zijn niet alleen gebruikers van koolstofarme brandstoffen; we produceren, distribueren en transporteren ook waterstof en ammoniak en spelen zo een integrale rol op het gebied van koolstofarme brandstoffen. CMB.TECH volgt niet alleen het traject van de 2023 IMO BKG-strategie, maar neemt het voortouw.

Decarbonise Today, Navigate Tomorrow

Bij CMB.TECH willen we de maritieme industrie vergroenen. In onze maritieme divisie bouwen, bezitten, beheren en ontwerpen we een future-proof vloot die wordt aangedreven door waterstof of ammoniak. In onze H2 Infra-divisie biedt CMB.TECH waterstof- en ammoniakbrandstof aan haar klanten, hetzij door eigen productie of door inkoop bij derden. In onze divisie H2 Industry ontwerpt en bouwt CMB.TECH haven- en industriële applicaties om op waterstof te werken - in samenwerking met toonaangevende OEM's en havenbedrijven. Ons goed uitgeruste onderzoeks- en ontwikkelingscentrum wordt aangestuurd door hoogopgeleide ingenieurs die gespecialiseerd zijn in waterstofsystemen.

Fossiele brandstoffen, zoals de scheepsdiesel die wij gebruiken, zijn nog steeds goedkoper, gebruiksvriendelijker en overal ter wereld ruim beschikbaar. Er zijn veel investeringen nodig om nieuwe koolstofarme technologieën op gang te krijgen: hernieuwbare elektriciteit om koolstofarme brandstoffen te produceren, bunker-/brandstofinfrastructuur en voldoende beschikbaarheid van koolstofarme brandstoffen in belangrijke havens, betaalbare technologie en een regelgevend kader en/of marktconforme maatregelen om de kostenkloof tussen conventionele en koolstofarme brandstoffen te dichten. We verwachten dat dit nog wel even zal duren.

Daarom blijven we hard werken aan het verbeteren van de energie-efficiëntie van onze bestaande schepen door middel van operationele en technische maatregelen. Deze maatregelen worden ook geïmplementeerd op onze dual fuel-nieuwbouwschepen op waterstof en ammoniak.

Operationele energie-efficiëntiemaatregelen

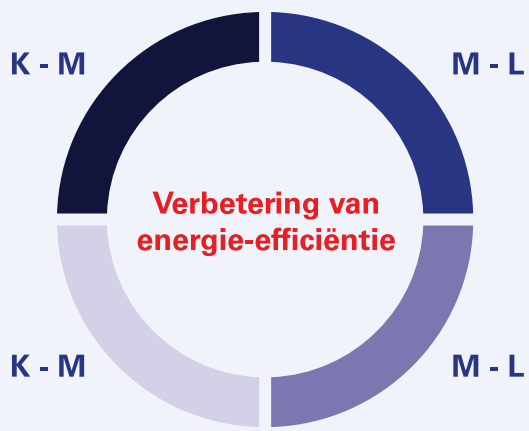
Er zijn verschillende operationele maatregelen die de energie-efficiëntie van een schip kunnen verbeteren. Het verlagen van de snelheid van het schip is bijvoorbeeld een zeer doeltreffende maatregel om het energieverbruik van de hoofdmotor van een schip te verminderen. Energieverlies kan worden verminderd/beperkt door de wrijving van de romp te verminderen (rompcoating en -reiniging) of door de efficiëntie van de propellers te verbeteren (schoonmaken en polijsten).

De operationele koolstofintensiteit van een schip, zoals gemeten door de CII-metriek, kan ook worden verbeterd door de tijd te verkorten waarin een schip CO_2-uitstoot genereert zonder enige afstand af te leggen, bijvoorbeeld door de tijd ten anker of aan de kade te verminderen of door gebruik te maken van landstroom.

Weerrouteringstools, CII-monitoring, operationele efficiëntie en optimalisatie van de reissnelheid, scheepsontwerp, motorinnovaties en digitale transformatieplatforms zijn enkele van de vele hefbomen die onze dagelijkse milieuprestaties bevorderen.

Bij CMB.TECH hebben we een toegewijd team dat werkt aan reisoptimalisatie door gebruik te maken van weerrouteringen en andere operationele efficiëntieverbeteringen. Onze innovatieteams werken aan geavanceerde digitale oplossingen zoals het ZeroNorth-platform om besluitvorming op basis van data mogelijk te maken voor real-time prestatieverbeteringen. Onze medewerkers van Operations en Chartering maken deel uit van toonaangevende industriële coalities die zich richten op kortetermijnacties die de industrie-uitstoot aanzienlijk kunnen verminderen (zoals Global Maritime Forum Short Term Action Taskforce en Getting to Zero Coalition).

Figuur 14: Verbetering van energie-efficiëntie



Motortechnologie voor groene brandstoffen H2 en NH3

- CMB.TECH H2 Infra: productie van NH3/H2 (Antwerpen, Walvis Bay)
- CMB.TECH Industry: eigen H2-verbranding
- Proefproject voor het gebruik van biobrandstoffen aan boord van de vloot

Operationele energie-efficiëntieverbeteringen

- Geavanceerde weerrouteringsalgoritmen
- Vracht- en rompoptimalisatie
- Rompreiniging
- Platform ZeroNorth aan boord van de CMB.TECH-vloot

Portfolio-effect

- Techniek van efficiënte schepen
- Future-proof nieuwbouwprogramma (#48 in bestelling)
- Hergebruik van kapitaal van oudere tankertonnage in een future-proof gediversifieerde vloot

Technische verbeteringen op het gebied van energie-efficiëntie

- Verschillende technische maatregelen zijn geanalyseerd, getest en geïnstalleerd aan boord van de CMB.TECH-vloot (o.a. energiebesparing door Mewis-kanaal, propellerkapvinnen, aandrijving met variabele frequentie, LED-verlichting)

Technische energie-efficiëntiemaatregelen

Er zijn verschillende technische maatregelen die de energie-efficiëntie van een schip kunnen verbeteren. Een aantal daarvan kan alleen worden toegepast op nieuwbouwschepen, terwijl anderen ook kunnen worden aangepast/toegepast op bestaande schepen. Een nieuw schip kan worden ontworpen met het oog op een optimale hydrodynamica en aerodynamica en kan worden uitgerust met efficiënte apparatuur (motoren, propellers enz.), die idealiter wordt ontworpen/geselecteerd als onderdeel van een algehele optimalisatie om efficiëntieverliezen in de interactie tussen de verschillende ontwerpelementen tot een minimum te beperken.

Onze technische teams werken samen met motorontwerpers en -producenten om ervoor te zorgen dat de nieuwste energiezuinige technologieën deel uitmaken van onze vergroeningsinspanningen. Onze scheepsmanagementteams maken gebruik van het droogdok van onze schepen om technologieën voor energiebeheer- en besparing te installeren. Tussen 2022 en 2027 zijn meer dan 100 retrofitprojecten gepland. In combinatie met het verjongingseffect van onze vloot, zal onze koolstofintensiteit (gemeten in AER) naar verwachting ten minste op één lijn liggen met het AER-traject van de Poseidon Principles.

Voorbeelden van de huidige maatregelen op de bestaande vloot: Propeller Boss Cap Fins, Mewis Duct® energiebesparende voorzieningen, aanpassing van de bulbsteven, nieuwe propellerontwerpen op basis van het operationele profiel van de vloot, frequentieregelaars voor zeewaterpompen, frequentieregelaars voor machinekamerventilatoren, hoogwaardige aangroeiwerende coatings, brandstofefficiëntieverhogers en LED-verlichting.

Voor de schepen in aanbouw heeft het technische team van CMB.TECH de volgende aanvullende maatregelen genomen: maatstaf nemen van de prestatie van rompcoatings, toevoeging van batterijtechnologieën aan bepaalde vlootsegmenten, voldoen aan EEDI fase 3, maatstaf nemen van de prestaties van hoofd- en generatormotoren, verschillende rompvormen vergelijken en de meest efficiënte selecteren op basis van een operationeel profiel, verschillende propellerontwerpen vergelijken en de meest efficiënte selecteren, afvalwarmte gebruiken om elektriciteit op te wekken, asgeneratoren monteren, hoogefficiënte roeren monteren en VFD's (Variable Frequency Drives) installeren voor de belangrijkste pompen en ventilatoren.

Portfolio-effect & groene brandstoffen

CMB.TECH heeft als doel de koolstofintensiteit van de vloot tegen 2030 met minstens 40% te verminderen ten opzichte van 2008. Dit betekent een vermindering van de EEOI in gCO_2/TN met ten minste 40% en een vermindering van de AER in gCO_2/DWTN met ten minste 40%. Daarnaast streeft CMB.TECH naar een gebruik van 5% tot 10% koolstofarme brandstoffen in 2030.

Vandaag de dag heeft CMB.TECH al een vloot van dual fuel-waterstofschepen op het water en een toegezegd bestelplan van dual fuel-ammoniakschepen. CMB.TECH ontwierp en leverde 's werelds eerste kleinschalige dual fuel-waterstofpassagiersveerboot, -sleepboot en -crew transfer vessel (CTV). Deze zijn allemaal met succes in gebruik genomen en zijn tot op heden nog steeds operationeel. Daarnaast heeft CMB.TECH 11 schepen op dual fuel-ammoniak in bestelling.

Naast de dual fuel-motortechnologie rust CMB.TECH een selectie van de nieuwbouwvloot uit met power plug-in systemen en elektrische batterijen. Zo zullen de zes CSOV's een opslagcapaciteit hebben van 994 kWh per schip en in staat zijn om 3MW te leveren, samen met een 2000kW stroomkabel voor zowel onshore als offshore stroomverbindingen. Verder zal biofuel-blending toegepast worden voor geselecteerde schepen binnen de vloot als onderdeel van de strategie om te voldoen aan zowel internationale als lokale regelgeving en om de duurzaamheidsdoelstellingen van CMB.TECH te halen.

Industriële samenwerkingen

CMB.TECH erkent ook het belang van samenwerking en partnerschappen voor het bevorderen van innovatie en is actief betrokken bij de activiteiten van prominente spelers uit de industrie, technologiebedrijven en onderzoeksinstituten om kennis uit te wisselen en zo de toekomst van maritieme activiteiten vorm te geven en de scheepvaart koolstofvrij te maken.

Door haar betrokkenheid bij door de EU gefinancierde R&D-projecten, zoals de Digital Twin 4Green Shipping (DT4GS) en het OPTIWISE-project, ondersteunt CMB.TECH actief vergroeningsinspanningen. Daarnaast maakte CMB.TECH deel uit van de Short-Term Actions Taskforce van het Global Maritime Forum dat zich ontwikkelde tot een nieuwe werkstroom genaamd: 'Driving operational efficiency through collaboration'. CMB.TECH neemt verder deel aan de SYNERGETICS-projecten (dual fuel-motor) en een ESA-project dat werkt aan Scope 3-emissies.

Duurzaamheid bij CMB.TECH

Duurzaamheid is een kernwaarde bij CMB.TECH omdat het van invloed is op de gezondheid en het succes op lange termijn van de mensen, de groep en de omgeving waarin het bedrijf opereert. Het omvat een toewijding aan veiligheids- en milieumaatregelen, evenals een innovatieve benadering van het gebruik van technologie en informatie. Het duurzaamheidsbeleid van CMB.TECH sluit aan bij het doel van de Sustainable Development Goals van de VN: een 'gedeelde blauwdruk voor vrede en welvaart voor mensen en de planeet, nu en in de toekomst'. Om dit te bereiken heeft CMB.TECH doelen geïdentificeerd die het kan beïnvloeden en deze gekoppeld aan belangrijke milieu-, sociale en governance (ESG) kernprestatie-indicatoren (KPI).

Figuur 15: CMB.TECH SDGs

Transparante rapportering (CSRD/Taxonomy)

CSRD en EU Taxonomy

De EU Taxonomy is een regelgevend classificatiesysteem dat tracht te identificeren welke economische activiteiten als duurzaam gelden. CMB.TECH besprak de EU Taxonomy voor het eerst in de loop van het jaarverslag 2021, voornamelijk op kwalitatieve informatie over de relevantie van de EU Taxonomy met het kernbedrijfsmodel en de verwachtingen van het bedrijf. Activiteiten die in aanmerking komen zijn degenen die onder de Taxonomy-verordening vallen.

De Non-Financial Reporting Directive (NFRD) is van toepassing op ondernemingen met een gemiddeld aantal werknemers gedurende het specifieke boekjaar van meer dan 500 en een balanstotaal van meer dan € 20 miljoen of een netto-omzet van meer dan € 40 miljoen op de balansdatum. CMB.TECH werd niet geclassificeerd als NFRD omdat het aantal werknemers onder de drempel van 500 lag.

Het duurzaamheidsrapportagelandschap in de EU is aanzienlijk geëvolueerd door de introductie van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die vanaf 31 december 2024 de NFRD vervangt. Aanvankelijk zou de CSRD, samen met de EU Taxonomy en de aankomende Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), de rapportagevereisten uitbreiden naar meer bedrijven in 2025, 2026 en 2028. In januari 2025 schetste de Europese Commissie echter de hoofdlijnen voor haar Competitiveness Compass (Kompas voor concurrentievermogen), waarin de noodzaak werd benadrukt om de regelgeving te vereenvoudigen en de rapportagelast te verminderen met ten minste 25% voor alle bedrijven en 35% voor kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's).

Op 26 februari 2025 introduceerde de Commissie een omnibuspakket om de rapportage te stroomlijnen en tegelijkertijd de transparantie te behouden, met voorstellen voor wijzigingen in het toepassingsgebied en de timing van de CSRD, EU Taxonomy en CSDD. CMB.TECH is gedefinieerd als beursgenoteerde KMO voor zowel CSRD (<1000 werknemers) als EU Taxonomy (<1000 werknemers).

KMO's met effecten die genoteerd zijn op gereglementeerde markten in de EU hebben geen rapportageverplichtingen meer onder CSRD en EU Taxonomy. Daarom zal CMB.TECH alleen op vrijwillige basis en per geval rapporteren over duurzaamheid en taxonomie-gerelateerde informatie.

Materialiteit

Dubbele materialiteitsbeoordeling onder CSRD

De CSRD leidde tot de creatie van de ESRS (European Sustainability Reporting Standards) ontwikkeld door EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) als onderdeel van de Europese Green Deal.

De dubbele materialiteitsbeoordeling is de basis en het uitgangspunt voor verslaglegging volgens de ESRS. In januari 2024 werd een gedetailleerde dubbele materialiteitsbeoordeling gestart om de meest materiële ESG-onderwerpen van CMB.TECH te identificeren en om beleid, acties en doelstellingen te ontwikkelen om negatieve effecten te minimaliseren, risico's te beperken en kansen te benutten. Er is rekening gehouden met zowel het perspectief van impactmaterialiteit (inside-out perspectief) als financiële materialiteit (outside-in perspectief).

Impactmaterialiteit identificeert de gevolgen (feitelijke of potentiële, positieve of negatieve) die het bedrijf heeft op mensen of het milieu op de korte, middellange of lange termijn. Financiële materialiteit identificeert de risico's en kansen die effecten veroorzaken op de kasstromen, ontwikkeling, prestaties, positie, kapitaalkosten of toegang tot financiering van het bedrijf over de korte, middellange of lange termijn.

Aangezien op 30 juni 2024 de maritieme activiteiten 100% van de inkomsten en 98% van de CAPEX bijdroegen, worden de andere activiteiten als niet materieel beschouwd voor de dubbele materialiteitsbeoordeling. Huidige en toekomstige investeringen zijn gericht op maritieme activiteiten.

Identificatie van IRO's

CMB.TECH heeft een analyse uitgevoerd van het jaarverslag van CMB.TECH en de verslagen van haar gelijken per activiteit om potentiële materiële ESG-onderwerpen te identificeren op basis van de ESRS 1 AR 16 richtlijnen.

CMB.TECH identificeerde de materiële IRO's met betrekking tot ESG-onderwerpen voor haar eigen activiteiten en in haar upstream en downstream waardeketen. Door een uitgebreide lijst van invloeden, risico's en kansen samen te stellen, kon CMB.TECH deze prioriteren voor verdere beoordeling en analyse.

De IRO's werden gevalideerd door het coördinatiecomité van CMB.TECH.

Begrip van belanghebbenden en gebruikers van duurzaamheidsverklaringen

CMB.TECH heeft objectieve criteria toegepast met geschikte kwalitatieve drempels om de materialiteit van de door ons gedefinieerde effecten te beoordelen.

De groep is in gesprek gegaan met interne en externe belanghebbenden om gebieden te identificeren waar CMB.TECH de meeste waarde kan toevoegen aan het creëren van een positieve impact op mens en milieu. Om hun meningen en belangen te begrijpen, werd een vragenlijst verstuurd.

De vragenlijst bestond uit twee vragen:

De impactmaterialiteit, dat wil zeggen de impact die CMB.TECH heeft op het gerelateerde onderwerp (inside-out impact).

De financiële materialiteit, d.w.z. de impact die het gerelateerde onderwerp heeft op CMB.TECH (outside-in impact).

Mogelijke scores variëren van 1 tot 10.

Financiële materialiteitsbeoordeling

Duurzaamheidsrisico's en -kansen worden beoordeeld op basis van de waarschijnlijkheid dat ze zich voordoen en de potentiële omvang van hun financiële effecten op de korte, middellange en lange termijn. Daarom heeft de coördinatiecommissie de lijst met potentiële materiële risico's en kansen doorgenomen en een aantal objectieve kwalitatieve drempelwaarden toegepast, die zijn vertaald naar kwantitatieve drempelwaarden om de verwachte financiële effecten in te schatten.

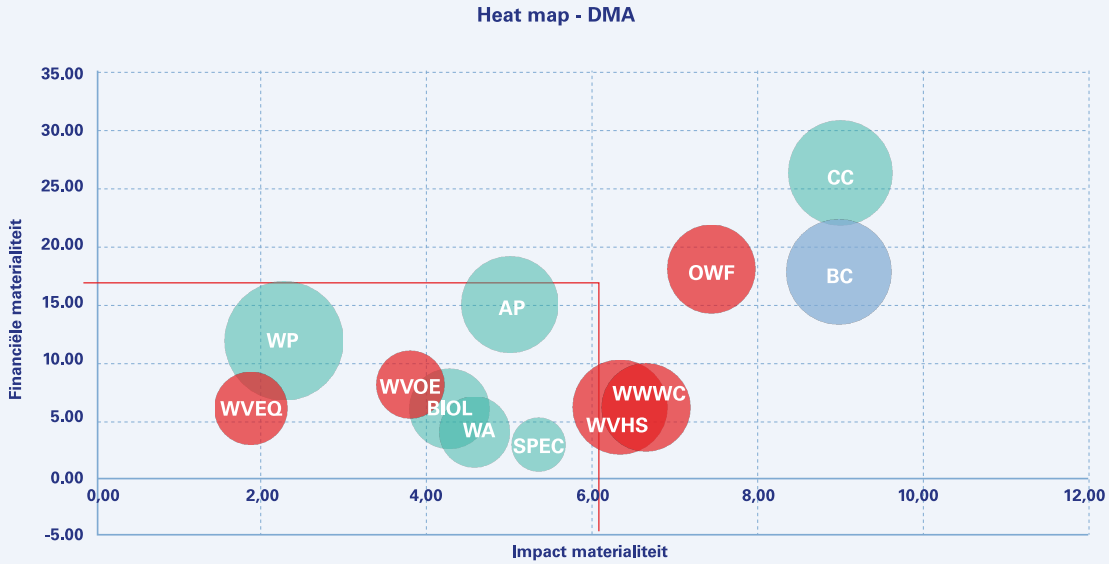
Consolidatie van impact en financiële materialiteit

Figuur 16 hieronder toont de correlatie tussen de impactmaterialiteit (x-as) en de financiële materialiteit (y-as). Onderwerpen met een hogere score worden geacht een grotere impact te hebben.

CSRD- en EU Taxonomy-rapportage

KMO's met effecten die genoteerd zijn op gereglementeerde markten in de EU hebben geen rapportageverplichtingen meer onder CSRD en EU Taxonomy. Daarom zal CMB.TECH alleen per geval en op vrijwillige basis rapporteren over duurzaamheid en taxonomie-gerelateerde informatie. De DMA-analyse zal worden gebruikt als inspiratiebron bij het bepalen van de duurzaamheidsstrategie en de onderwerpen van het duurzaamheidsverslag.

Figuur 16 – Eindscore materialiteitsbeoordeling



Tabel 7 – Overzicht van gebruikte afkortingen

Subonderwerp	Afkorting
Zakelijk gedrag	BC
Klimaatverandering	CC
Directe gevolgen van biodiversiteitsverlies	BIOL
Gelijke behandeling en kansen	WVEQ
Gezondheid & veiligheid	WVHS
Invloed op de staat van soorten	SPEC
Andere werkgerelateerde rechten	WVOE
Eigen personeel	OWF
Luchtvervuiling	AP
Waterverontreiniging	WP
Afval	WA
Arbeidsomstandigheden	WVWC

Tabel 8 – Overzicht van materiële onderwerpen

Algemeen zakelijk thema	Materieel onderwerp	ESRS
Milieu	Klimaatverandering	ESRS E1 (1-9)
Milieu	Verontreiniging van lucht en water	ESRS E2 (1-4 + 6)
Sociaal	Own workforce	ESRS S1 (1-17)
Sociaal	Workers in the value chain – working conditions	ESRS S2
Sociaal	(other than health and safety) Workers in the value chain – health & safety	ESRS S2
Bestuur	Zakelijk gedrag	ESRS G1 (1-6)

Betrokkenheid van belanghebbenden

Figuur 17: Betrokkenheid van belanghebbenden

	Klanten	Investeerders & aandeelhouders	Zeevarenden / Werknemers	Maatschappij	NGO / Betrokken partijen	Milieu
Achterban	• Eigenaren van de vracht • Pools • Scheepseigenaren • Charteraars • Handelaren • Raffinaderijen • NGO & IOC	• Obligatiebeleggers • Institutionele beleggers • Particuliere beleggers • Sectoranalyse	• Zeevarenden • Werknemers • Makelaars	• Lokale gemeenschappen • Goede doelen • Academische wereld • Media	• NGO's • Politieke organen • Regelgevende instanties, bijv. IMO • Industriefora, bijv. ITOPF	• Regelgevende instanties (EU) • Vlaggenstaten • Mondiale regelgevende instanties, bijv. IMO • Industriefora, bijv. ITOPF
Betrokkenheid	• Charterpartijen • Strategische afstemming • Delen van gegevens • Operationele feedback • Directe vergaderingen • Samenwerkingsverbanden	• Elk kwartaal een earnings call • Conferenties voor investeerders • Website & persberichten • Directe bijeenkomsten • Roadshows	• Gerichte conferenties • Training en introductie-programma's • Veiligheidscomités • Betrokkenheid bij hoger personeel	• Maatschappelijke initiatieven • Openbaarmaking van veiligheidsinformatie • Lokale ondersteuning	• Directe vergaderingen • Conferenties • Paneldiscussies	• NGO's • Toezichthouders • Lobbygroepen • Scheepvaartinstanties • Banken • Poseidon principles
Onderwerpen	• Kwaliteit van de service • Kosten • Leeftijd schip • Efficiëntie • Toekomstige brandstoffen	• Operationele prestaties • Strategische doelstellingen • Bestuur • ESG-compliance • Operationele efficiëntie	• Zeevarendenbeweging • Geestelijke gezondheid • Veiligheid • Gelijke kansen • Ethisch gedrag • Arbeidsomstandigheden	• Ondersteunende initiatieven • Donatie aan goede doelen • Pastorale zorg voor lokale werknemers	• Naleving • Toekomstige regelgeving • Autoriteit over wetgeving • Vorm en effecten van toekomstige regelgeving	• Omvang en reikwijdte van emissiereducties • Redcutietraject • Verordening • Initiatieven bijv. Carbon Capture • Koolstofprijsstelling

Actieve samenwerking met financiële instellingen op het gebied van ESG

CMB.TECH heeft zich met haar financieringsprofiel proactief gepositioneerd voor de toekomst. Sinds 2020 is CMB.TECH begonnen haar bestaande kredietfaciliteiten om te zetten in kredietfaciliteiten met specifieke doelstellingen voor uitstootvermindering. Deze leningen bevatten voorwaarden met duidelijke doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen tijdens de looptijd te verminderen. De doelstellingen waren onmiddellijk van kracht, waarbij naleving gedurende de eerste 12 maanden werd beloond met een verlaagde rentecoupon.

Duurzame financiering

CMB.TECH bekijkt elke financieringsmogelijkheid vanuit een duurzame invalshoek, samen met haar syndicaat van partnerbanken die dezelfde waarden delen.

De huidige ESG-gerelateerde faciliteiten omvatten de volgende KPI's:

- Een verlaging van de Annual Efficiency Ratio (AER). In elke leningsovereenkomst is een tabel toegevoegd met de gemiddelde nagestreefde AER voor zowel VLCC's als Suezmaxen.
- Verbruiksplafond. Deze KPI is specifiek voor de lening gekoppeld aan de FSO-schepen. Voor elk kwartaal wordt een doelstelling voor het brandstofverbruik berekend. Alle brandstofverbruiksaspecten worden in aanmerking genomen, evenals de hoeveelheid ruwe olie die wordt verwerkt. Deze KPI wordt behaald als het werkelijke brandstofverbruik van een schip onder het doelverbruik ligt.

Daarnaast bevatten de bareboat-leaseovereenkomsten met Ocean Yield een duurzaamheids-KPI gebaseerd op de CII-prestaties van de schepen. De doelstelling is het behalen van een CII-rating van A of B op de opleveringsdatum en op de eerste dag van elk kalenderjaar daarna.

Kwaliteitsscore duurzaamheid

SQS5
Slecht

SQS4
Matig

SQS3
Goed

SQS2
Heel goed

SQS1
Uitstekend

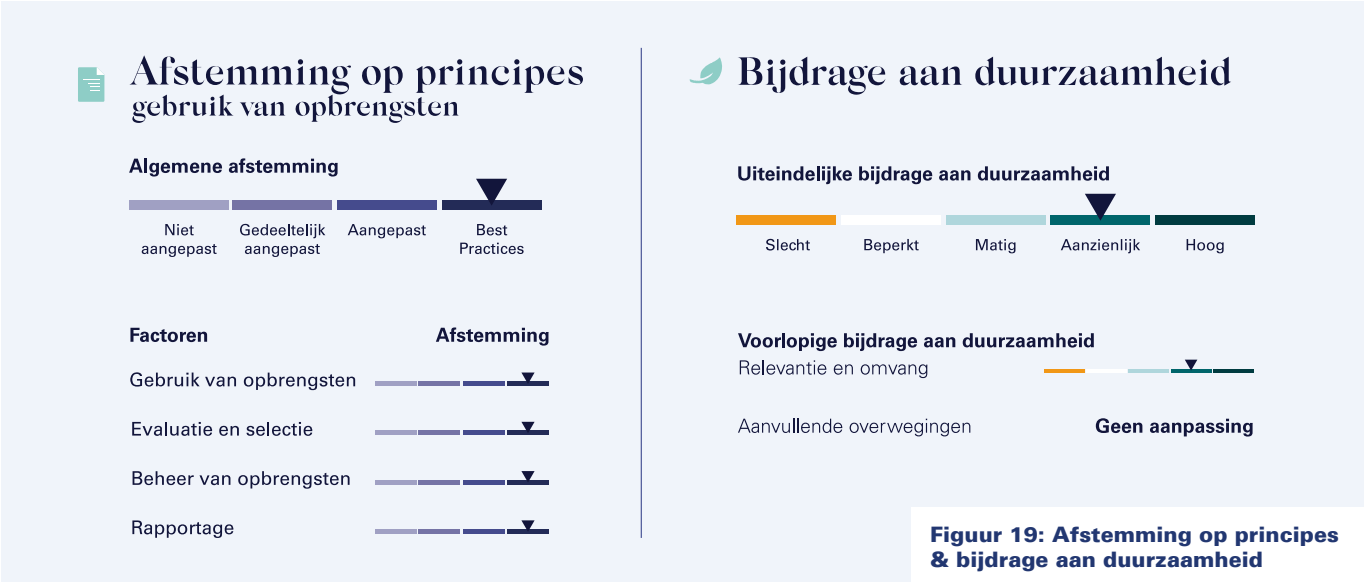
Groen Financieringsraamwerk

In 2021 stelde CMB, het moederbedrijf van CMB.TECH, een Groen Financieringsraamwerk op, dat onafhankelijk werd geverifieerd door MOODY's. Het bevestigde dat het raamwerk in lijn is met de vier kerncomponenten van de Green Bond Principles 2021 van ICMA en de APLMA/LMA/LSTA Green Loan Principles 2021.

In 2024 publiceerde CMB haar eerste Groene Financieringsverslag op basis van dit kader. Het verslag beschrijft een totaal financieringsbedrag van 8,8 miljoen euro voor investeringen, uitgaven en kosten in verband met groene projecten die in aanmerking komen, met name Hydrotug I. Daarnaast heeft een onafhankelijke externe auditor het Groene Financieringsverslag geverifieerd.

In 2024 begon CMB.TECH met de ontwikkeling van een vernieuwd Groen Financieringsraamwerk om beter aan te sluiten bij haar strategie van diversificatie, vergroening en versnelde optimalisatie. In Q1 2024 heeft MOODY's het bijgewerkte raamwerk geverifieerd en kende het een SQS2-schaal (zeer goed) toe. Deze beoordeling weerspiegelt de sterke vergroeningsambities van CMB.TECH en onderstreept haar inzet om de economische, milieugerelateerde en maatschappelijke uitdagingen in de maritieme sector aan te pakken, terwijl ze een positieve bijdrage levert aan duurzame oplossingen.

MOODY'S SCORE: "We hebben een SQS2 Duurzaamheidskwaliteitscore (zeer goed) toegekend aan het groene financieringskader van CMB.TECH d.d. januari 2025. CMB.TECH heeft een gebruiksdoelenkader opgesteld om projecten te financieren in twee goedgekeurde groene categorieën: schone transportmiddelen en hernieuwbare energie. Het kader is afgestemd op de vier kerncomponenten van de Green Bond Principles (GBP) 2021 van de International Capital Market Association (ICMA) (inclusief bijlage 1 van juni 2022) en de Green Loan Principles (GLP) 2023 van de Asia Pacific Loan Market Association, de Loan Market Association en de Loan Syndications and Trading Association (LMA/APLMA/LSTA). CMB.TECH heeft ook de best practices voor alle vier de componenten geïmplementeerd. Het kader toont een aanzienlijke bijdrage aan duurzaamheid."



Figuur 19: Afstemming op principes & bijdrage aan duurzaamheid

Rapportagekaders

De informatie in dit verslag voorziet investeerders en andere belanghebbenden van duurzaamheids- en ESG-informatie. Het duurzaamheidsverslag wordt ingevuld door vrijwillige rapportage van niet-financiële gegevens. De rapportagestructuur volgt het Global Reporting Initiative (GRI), een wereldwijd gebruik om de economische, ecologische en sociale effecten van het bedrijf te rapporteren. Het volgt ook de principes die zijn opgesteld door de TCFD (Task Force for Climate-related Financial Disclosure), een raamwerk om te rapporteren over bestuur, risicobeheer en klimaatgerelateerde doelen en strategieën. Het richt zich voornamelijk op de financiële impact van ESG-risico's en maakt gebruik van bestaande gerapporteerde processen. De Sustainability Accounting Standards Board (SASB) voor de sector zeetransport wordt gebruikt om financiële duurzaamheidsinformatie te verstrekken. De emissie-informatie in dit rapport is ook afgestemd op de vereisten voor gegevensrapportage van het GHG-protocol. Tot slot is de duurzaamheidsstrategie van CMB.TECH afgestemd op veel van de 17 Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties. Het rapport en de gegevens hebben betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2024.

Milieu

Milieubenadering

De noodzaak om de scheepvaart te vergroenen wordt steeds dringender nu zowel regeringen als het publiek steeds meer de uitdagingen erkennen die de door de mens veroorzaakte klimaatverandering met zich meebrengt. In 2023 verhoogde de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) haar ambities voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen door de scheepvaart. Vanaf januari 2024 heeft de Europese Unie een koolstofprijzingsmechanisme voor de sector ingevoerd, gevolgd door de implementatie van FuelEU Maritime in januari 2025.

De omvang van de klimaatverandering zal grotendeels afhangen van de hoeveelheid broeikasgasemissies die in de atmosfeer terechtkomen. Om de wereldwijde temperatuurstijging te beperken, is samenwerking binnen de hele sector essentieel. Maar net zo belangrijk is de verantwoordelijkheid van individuele belanghebbenden om direct actie te ondernemen om de uitstoot te verminderen. Uitstel van actie vergroot alleen maar de inspanningen die in de toekomst nodig zijn. De meest kritieke stappen in de richting van emissievrije scheepvaart moeten nu worden genomen - en niet pas in 2030 of 2050 - omdat dit decennium beslissend zal zijn voor het traject van de sector.

Bij CMB.TECH is onze duurzaamheidsstrategie opgebouwd rond korte-, middellange- en langetermijndoelstellingen. Zoals het gezegde luidt, "meten is weten". Door ervoor te zorgen dat onze emissiegegevens duidelijk zichtbaar zijn, kunnen we referentiepunten vaststellen en continue jaarlijkse verbeteringen bijhouden, waardoor we zinvolle vooruitgang boeken in de richting van een duurzamere scheepvaartindustrie.

Monitoring van broeikasgasemissies

CMB.TECH is een pionier op het gebied van klimaatgerelateerde prestatietransparantie in de scheepvaartindustrie en biedt volledige Scope 1, 2 en 3 openbaarmaking van haar CO_2-uitstoot en voetafdruk, in overeenstemming met het GHG-protocol. De koolstofuitstoot wordt berekend door een extern bureau.

In 2024 heeft CMB.TECH haar Scope 1-, Scope 2- en Scope 3-emissies uitgebreid naar alle activiteiten van de nieuwe gecombineerde groep. Daarnaast omvatten Scope 3-emissieberekeningen nu ook aangekochte goederen, diensten en kapitaalgoederen (onder andere alle emissies die worden uitgestoten voor alle materialen die worden gebruikt om een nieuwbouwschip te bouwen), waardoor alle relevante Scope 3-categorieën zijn opgenomen. Als gevolg van technische beperkingen is de enige ontbrekende categorie de koelmiddelen aan boord van de vloot van Bocimar, Delphis, Bochem en Windcat - toe te voegen in 2025.

Tabel 9: Totale CO_2-emissies CMB.TECH

					Euronav	CMB.TECH
Type uitstoot	**2019 tCO_2e**	**2020 tCO_2e**	**2021 tCO_2e**	**2022 tCO_2**	**2023 tCO_2e**	**2024 tCO_2e**
Scope 1 (Rechtstreeks)	**3.129.547**	**3.082.765**	**2.392.017**	**2.155.984**	**2.226.796**	**1.336.590**
Scope 2 (Onrechtstreekse energie)	**248**	**232**	**199**	**157**	**175**	**544**
Scope 3 (Andere onrechtstreekse uitstoot)	**625.565**	**638.578**	**805.064**	**653.262**	**789.791**	**2.464.714**
Zakenreizen	11.104	6.422	8.932	14.545	12.757	1.724
WTT Brandstoffen	610.910	604.217	535.093	484.141	506.136	303.585
WTT and T&D (elektriciteit)	58	59	80	54	50	138
WTT Brandstof - biobrandstof ontlucht (B30/B50)	-	-	271	-	-	-
WTT Zakenreizen	1.212	703	978	1.593	1.477	-
Upstream geleasde activa	-	27.177	211.939	-	-	-
Downstream geleasde activa	-	-	259.711	152.929	269.371	437.045
Totaal	**3.755.360**	**3.721.576**	**3.197.280**	**2.809.404**	**3.016.762**	**3.801.847**

Luchtverontreinigende stoffen - NOx - massaprestatie-indicator (ton)	**52.669**
Luchtverontreinigende stoffen - SOx - massaprestatie-indicator (ton)	**4.784**

Om de voetafdruk van de waardeketen van Euronav te meten, heeft EcoAct het GHG Protocal Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting en rapportagestandaard gevolgd. Deze standaard biedt eisen en richtlijnen voor bedrijven om een inventarisatie van broeikasgasemissies op te stellen en te rapporteren waarin ook de uitstoot als gevolg van activiteiten in de waardeketen wordt meegenomen. De berekeningsmethode voor broeikasgasemissies is gebaseerd op de operationele controlemethode. NOx- en SOx-massa wordt berekend in overeenstemming met de Shipping KPI Standard gepubliceerd door BIMCO (PI008 & PI009).
Scope 1: BKG Emissies van de activa van Euronav die rechtstreeks door de onderneming worden beheerd, met inbegrip van de verbranding van brandstof door voertuigen en schepen en het verbruik van energie in onze gebouwen.
Scope 2:BKG Emissies van ingevoerde energie, zoals aangekochte elektriciteit, warmte of stoom.
Scope 3:BKG Emissies van niet-eigen bronnen die verband houden met de activiteiten van de Vennootschap - inclusief de TC-vloot.

- Sinds verslagjaar 2023 volgt CMB.TECH de richtlijnen van de Baltic and International Maritime Council (BIMCO) voor de registratie en rapportage van de broeikasgasemissies van schepen. Volgens deze richtlijnen moeten de feitelijke emissies van gebruikte brandstof worden verantwoord onder Scope 1, door de entiteit die ervoor betaalt. Bij een tijdcharter ligt de verantwoordelijkheid voor de registratie en rapportage van Scope 1-emissies daarom bij de time charterer. Daarom heeft CMB.TECH alle emissies van tijdcharters opgenomen onder Scope 3: Downstream geleasede activa. De verslagjaren 2021, 2022 en 2023 zijn dienovereenkomstig herberekend (zie tabel 4).

- Aangezien het vlootprofiel in 2024 aanzienlijk is veranderd, wordt er geen vergelijking gemaakt tussen 2023 en 2024. Bovendien zijn de Scope 3-emissiecategorieën aangevuld met kapitaalgoederen en ingekochte goederen en diensten - daarom verschillen de totale absolute emissies aanzienlijk. In absolute termen heeft CMB.TECH 3.801.847 tCO2e uitgestoten. De totale NOx-uitstoot bedraagt 52.669 ton (0,0248 g/TKM) en de totale SOx-uitstoot bedraagt 4.784 ton (0,00225 g/TKM).
- EEOI wordt gezien als een goede maatstaf om de efficiënte exploitatie en het gebruik van een scheepsvloot aan te tonen. Waar AER/CII de CO_2-uitstoot weergeeft in termen van het transportwerk dat een schip per vrachtcapaciteit verricht, verwijst EEOI naar de vracht die tijdens een bepaalde reis wordt vervoerd. Terwijl de EEOI zich voor de berekening van het werk baseert op de verplaatsingen van geladen schepen, houdt de jaarlijkse efficiëntieverhouding (AER) rekening met de verplaatsingen van ballast en lading (cfr. het stimuleren van ballasttrajecten). Aangezien de samenstelling van de vloot in 2024 aanzienlijk is gewijzigd, wordt er geen vergelijking gemaakt met historische cijfers.

Tabel 10: Totale emissies

	Euronav	Bocimar	Delphis	Bochem
	2024	2024	2024	2024
EEOI gCO_2/TNM	5,97	3,77	12,25	2,63
AER gCO_2/DWTNM	2,4	1,67	6,75	8,42
IMO CII rating	B	A	B	A

EEOI/Energy Efficiency Operational Index: Uitstoot (gCO_2) per transporteenheid (cargo ton miles)
AER/Annual Efficiency Ratio: Uitstoot (gCO_2) per ton aan dwt van een schip maal aantal mijl afgelegd in die periode
Bron: alle berekeningen door het fleet performance team van CMB.TECH

De belangrijkste veranderingen in 2024 en operationele factoren die de milieuprestaties van CMB.TECH bepalen:

- Nieuwbouwaankoop / Scheepsverkoop: Het bestellen van nieuwbouwschepen of het verkopen van schepen is in de eerste plaats een commerciële beslissing die van toepassing is op het operationele profiel van de hele vloot en de noodzaak om in te spelen op markttrends en/of regelgeving. Nieuwe motorontwerpen en -technologieën leiden echter tot een inherente vermindering van het verbruik van stookolie en kunnen een bijdrage leveren aan het vergroenen van de vloot. Een indicatieve efficiëntieverbetering tussen twee schepen geleverd in 2012 en 2023 is 53,4% in het brandstofolieverbruik bij een bepaalde snelheid/belasting. (Mineral Maureen HHI 2012 versus super-eco Mineral Belgie Beihei 2023).
- CMB.TECH nam de volgende schepen in ontvangst: Helios, Orion, Mineral Danmark, Mineral Deutschland, Mineral France, Mineral Italia, Mineral Luxembourg, Mineral Eire, Mineral Espana, Mineral Hellas, CMA CGM Zingaro, CMA CGM Etosha, CMA CGM Baikal, CMA CGM Dolomites, Bochem New Orleans, Bochem Casablanca en Bochem Shanghai.
- De CMB.TECH-transactie omvatte: CMA CGM Masai Mara, Bochem Houston, Mineral Belgie, Mineral Nederland, Bochem Rotterdam, CMA CGM Zingaro, Mineral Luxemburg en 52 CTV's.
- CMB.TECH verkocht de volgende schepen: Andaman, Dominica, Hatteras, Derius, Alboran, Delos, Desirade, Alice, Aquitaine, Oceania, Doris, Aral, Anne, Camus, Noble, Nectar, Newton, CMA CGM Baikal, Sapphira, Statia, Selena, Cap Victor en Cap Felix.
- In 2024 zijn de Statia, Selena, Newton, Fraternity en Cap Victor in droogdok gegaan. De impact van het droogdok in 2024 op de energie-efficiëntie zal voor de toekomst beperkt zijn, aangezien vier van de vijf droogdokschepen in hetzelfde jaar zijn verkocht. Voor het schip Fraternity werd de schroef geschilderd en werd de aangroeiwerende verf vernieuwd tijdens het droogdok:
- Overzicht van het uitstaande CMB.TECH-nieuwbouwprogramma voor 31 december 2024: vijf eco-type VLCC's, twee eco-type Suezmaxen, achttien Newcastlemax-bulkschepen (waarvan tien uitgerust met dual fuel-ammoniak), twee drogebulkcoasters (5.000 dwt), zes CSOV's, twee chemicaliëntankers (25.000 dwt), twee dual fuel-bitumentankers, een containerschip (1.400 TEU) op dual fuel-ammoniak en zes CTV's.
- Met betrekking tot energie-efficiënte technologieën aan boord van de opgeleverde nieuwbouwvloot zijn de volgende investeringen gedaan: modern CFD-geoptimaliseerd rompontwerp (19), boegvormige golf-geïnduceerde besparingen (20), wekegaliserende duct of superstream-duct (10), propellerbosskapvinnen (8), scheepsspecifiek ontworpen propeller (19), roerbol (9), volledig vrijstaand roer (20), schachtgenerator (8) en massastroommeters (20).
- Operationele efficiëntie is een andere directe en gemakkelijk haalbare manier om emissies en brandstofverbruik te verlagen. Dergelijke operationele efficiëntieverbeteringen kunnen Just-in-Time aankomstoperaties omvatten en worden aangedreven door een verlaging van de gemiddelde reissnelheid.
- Het ZeroNorth-project, met zijn digitale transformatie en mogelijkheden om gegevens te delen, informeert onze besluitvorming en kan resulteren in besparingen als gevolg van operationele maatregelen die worden geactiveerd door weloverwogen beslissingen aan boord.

In het jaar 2024 is de samenstelling van de CMB.TECH-vloot aanzienlijk veranderd - een weerspiegeling van de CMB.TECH-strategie van diversificatie, vergroening en versnelde optimalisatie. Het lopende verjongings- en diversificatieprogramma van de vloot had een aanzienlijke impact gedurende 2024 en zal ook de operationele prestaties voor de komende jaren bepalen - zoals wordt bevestigd door het lopende nieuwbouwprogramma (met zesenveertig schepen die nog zullen worden opgeleverd in 2025, 2026 en 2027).

De verslagperiode 2024 resulteerde in een Jaarlijkse Efficiëntieverhouding & CII-rating van: Euronav (2,4 B), Bocimar (1,67 A), Delphis (6,75 B) en Bochem (8,42 A). Voor de EEOI werden de volgende prestaties behaald: Euronav (5,97), Bocimar (3,77), Delphis (12,25), en Bochem (2,63), inclusief alle vloot in eigendom van CMB.TECH behalve: schepen in TC-IN, CTV's, FSO's en schepen gebruikt als opslagplatforms.

CMB.TECH voldoet aan de IMO 2030-doelstelling als de huidige snelheid van AER-reductie aanhoudt (of zelfs versnelt). Verwacht wordt dat CMB.TECH tegen 2030 een vlootbrede capaciteitsgewogen gemiddeld AER van 2,18 gCO_2/TNM zal bereiken tegenover een IMO-gebaseerd traject van 2,32 tegen 2030.

CMB.TECH overgangsplan

In 2024 besloot CMB.TECH om in zee te gaan met een van de bekende classificatiebureaus die advies en technische ondersteuning biedt om het overgangsplan voor de vloot van CMB.TECH te ontwikkelen. Het resultaat van deze oefening is een gedetailleerde beschrijving van de vereisten voor individuele schepen om te voldoen aan de 2050 NetZero-ambitie van CMB.TECH, IMO's tussentijdse controlepunten in 2030 en 2040, om te voldoen aan de Poseidon Principles en om een jaarlijks CII-niveau van A/B/C te garanderen (op geconsolideerde basis per divisie).

Het transitieplan definieert zowel de operationele maatregelen, de vereiste CAPEX-investering, de impact op de OPEX en de bijkomende FuelEx (cfr. Biobrandstoffen, ammoniak, waterstof).

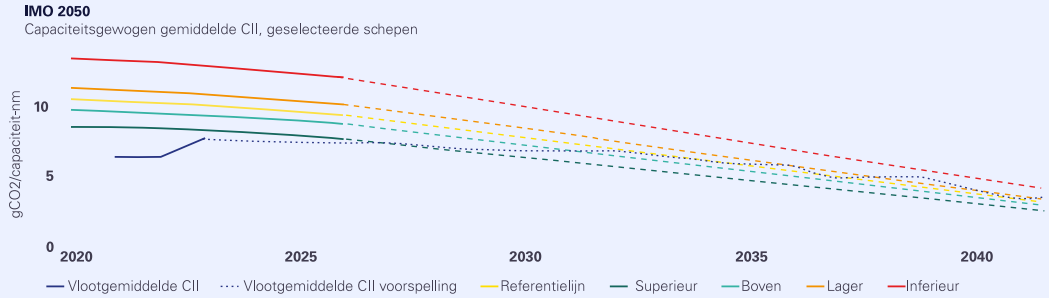
De volgende grafieken tonen vloottrajecten op geconsolideerde basis voor elke maritiem merk. Voor de vloot die momenteel in gebruik is, zijn deze trajecten gebaseerd op feitelijke operationele parameters van 2023 en 2024 - gebaseerd op snelheid, brandstofverbruik, handelspatronen en AER - en op huidige en geplande efficiëntiemaatregelen, zowel operationeel als technisch.

Voor de nieuwbouwvloot worden operationele parameters van zusterschepen gebruikt, aangevuld met scheepsspecifieke modelleringsgegevens uit tests van hoofd- en hulpmotoren, rapporten van proefvaarten, stoombalansplannen, analyses van elektrische belasting en technische EEDI-bestanden. De volgende nieuwbouwschepen zijn uitgesloten omdat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn: een schip van 1400 TEU, twee coasters van 5000 DWT, tien Newcastlemax-schepen, vijf VLCC's en twee bitumentankers. Bovendien zijn CTV's en CSOV's niet opgenomen, omdat er geen AER-gegevens beschikbaar zijn.

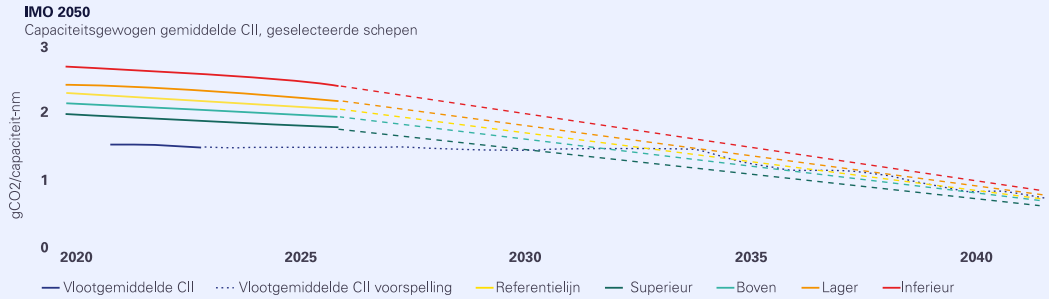
Op scheepsniveau is het transitieplan gericht op het vaststellen van een vergroeningspad dat in lijn is met de IMO 2023 BKG-strategie en naleving van de CII-regelgeving garandeert tot het einde van de levensduur van het schip, gedefinieerd als 20 jaar. Tijdens de modelleringsfase werden de volgende technische en operationele maatregelen overwogen om op lange termijn te voldoen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van CMB.TECH: operationele verbeteringen, wrijvingsarme coatings, Mewis Ducts, aanpassing van propellers, bijmengen van biobrandstof, walstroom/cold ironing, ammoniak retrofitting/toepassing van ammoniak met lage CO_2-uitstoot (geleidelijke implementatie), snelheidsverlaging en het afwaarderen van motoren.

Dankzij deze analyse is CMB.TECH nu in staat om de belangrijkste strategische vragen te beantwoorden: "In welke maatregelen moeten we investeren?" en 'Wat zijn de verwachte kosten van onze duurzaamheidsstrategie?'. Deze beoordeling is gebaseerd op historische gegevens en theoretische modellen. De operationele prestaties zullen voortdurend worden getoetst aan het theoretische overgangsplan en indien nodig worden aangepast aan veranderende technische ontwikkelingen, brandstofprijzen en -beschikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van regelgeving.

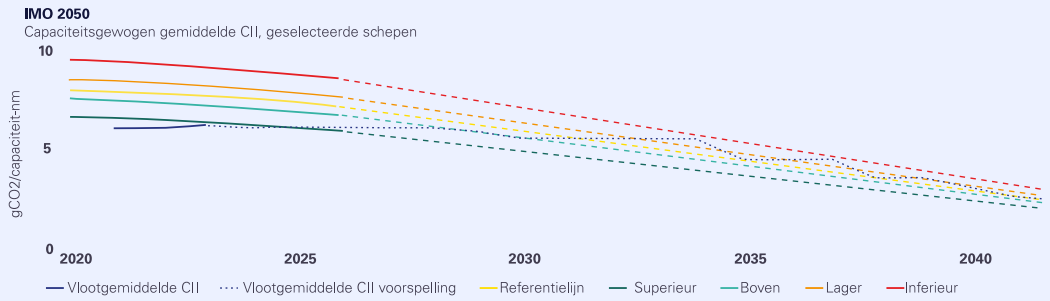
BOCHEM



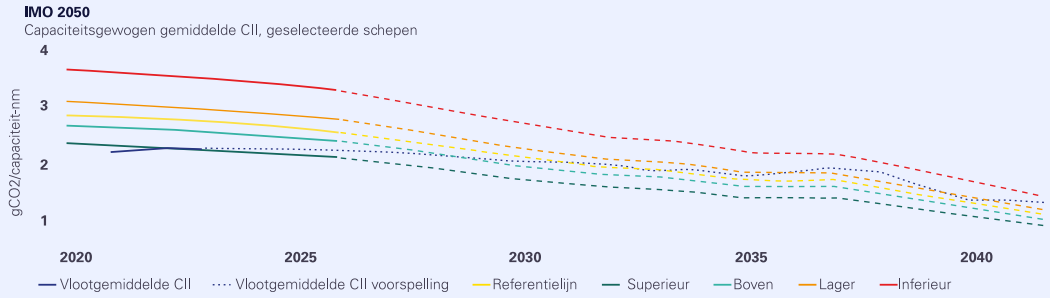
BOCIMAR



DELPHIS



EURONAV



Behoud van water- en mariene biodiversiteit

Ballastwaterbehandeling

Ballastwater is essentieel voor de commerciële scheepvaart. Het compenseert het gewichtsverlies dat ontstaat als gevolg van ladingwerkzaamheden of bij het verbruik van brandstof en zorgt zo voor stabiliteit, minder druk op de romp en een betere voortstuwing en manoeuvreerbaarheid. Het water dat naar binnen gepompt wordt, bevat echter ook een verscheidenheid aan inheemse organismen die later buiten hun natuurlijke habitat terechtkomen. Hoewel de meeste vervoerde soorten het niet overleven wanneer het ballastwater wordt geloosd, gedijen sommige goed in hun nieuwe omgeving. Bij gebrek aan natuurlijke vijanden verdringen of doden ze inheemse soorten.

Om de overdracht van schadelijke aquatische organismen en ziekteverwekkers tot een minimum te beperken en uiteindelijk te elimineren, heeft de mondiale regelgevende instantie voor de scheepvaart, de IMO, in 2004 het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen aangenomen (het BWM-verdrag, voor Ballast Water Management). Dit verdrag is van toepassing op alle schepen met ballastwatercapaciteit, actief in de internationale handel. Het verdrag is op 8 september 2017 wereldwijd in werking getreden en werd verplicht voor nieuwe schepen en voor schepen bij hun volgende speciale inspectie (5, 10 en 15 jaar en daarna elke 30 maanden). CMB.TECH heeft verschillende oplossingen getest voordat werd besloten om het meest energie-efficiënte en performante systeem op de hele vloot uit te rollen. Vanaf 2022 heeft CMB.TECH alle schepen die onder het BWM-verdrag vallen uitgerust met waterballastbehandelingssystemen.

Recyclage van schepen

Scheepsrecycling is een belangrijk aandachtspunt voor CMB.TECH, waarbij nauw wordt samengewerkt met partners en scheepvaartverenigingen. Onze vloot voldoet aan en is gecertificeerd onder zowel EU-SRR als HKC Inventory of Hazardous Material (IHM) en/of andere notaties (bijv. ENVIRO). Deze documenten volgen de gehele levenscyclus van een schip, vanaf de bouw of inspectie voor bestaande schepen. CMB.TECH voldoet aan de laatste EU-regelgeving die voorziet in de introductie van een inventaris van gevaarlijke materialen en een onderhoudsplan voor elk schip. Daarnaast is de vloot van CMB.TECH voorzien van bijgewerkte IHM-, EU-SRR- en HKC-certificering.

CMB.TECH gelooft in de circulaire economie en onderhoudt schepen volgens zeer hoge normen tijdens hun levensduur. Het management beoordeelt of de schepen gebruikt kunnen blijven worden door andere eigenaren, omgebouwd kunnen worden om hun levensduur te verlengen of gerecycleerd kunnen worden.

Overzicht van initiatieven en samenwerkingen – Milieu

Global Maritime Forum

Euronav (now CMB.TECH) is een van de oprichters van het Global Maritime Forum, een internationale non-profitorganisatie die zich inzet voor het vormgeven van de toekomst van de wereldwijde overzeese handel om duurzame economische ontwikkeling en menselijk welzijn op de lange termijn te vergroten.

'Getting to Zero Coalition'

De 'Getting to Zero Coalition' (GtZ), een samenwerkingsverband tussen het Global Maritime Forum en het World Economic Forum, is een platform van meer dan 150 bedrijven uit de maritieme, energie-, infrastructuur- en financiële sector, ondersteund door belangrijke regeringen en IGO's. De coalitie zet zich in om tegen 2030 commercieel levensvatbare diepzeeschepen met emissievrije brandstof in de vaart te brengen, de 'moon shot'-ambitie van de zeevaart. In 2023 sloot CMB.TECH zich aan bij de 'Zero-emission Vessel Commitment by 2030'. Door toe te treden tot de verbintenis kunnen scheepseigenaren en charterbedrijven een overeenkomstig signaal afgeven en vertrouwen opbouwen in de markt voor deze essentiële brandstoffen.

INTERTANKO

De International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) is een handelsvereniging. Sinds 1970 is zij de spreekbuis voor onafhankelijke tankereigenaars op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De vereniging werkt actief aan een reeks technische, juridische, commerciële en operationele kwesties die van invloed zijn op tankereigenaren en -operators over de hele wereld. Ga voor meer informatie naar https://www.intertanko.com

INTERCARGO

De Internationale Vereniging van Eigenaren van Drogebulkschepen (INTERCARGO) is een vereniging die de belangen vertegenwoordigt van kwaliteits-eigenaren van drogebulkschepen. INTERCARGO kwam voor het eerst samen in 1980 en neemt sinds 1993 deel aan de Internationale Maritieme Organisatie met een raadgevende status. Voor meer informatie kunt u terecht op https://www.intercargo.org/

ITOPF

CMB.TECH is lid van ITOPF. De International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) is een non-profitorganisatie en een betrouwbare bron van objectief technisch advies over de hele wereld op het gebied van paraatheid en reactie op accidentele lekkages op zee. ITOPF heeft wereldwijd op meer dan 800 incidenten met olie- of chemicaliënlekkages gereageerd. Hun hoogopgeleide internationale team staat 24 uur per dag, 365 dagen per jaar klaar om onpartijdig technisch advies te geven. ITOPF biedt een breed scala aan technische diensten ter ondersteuning van onze kerntaak, namelijk reageren op lekkages vanuit schepen. Voor meer informatie https://www.itopf.org

BIMCO

De Baltische en Internationale Maritieme Raad (BIMCO) is een internationale vereniging die de belangen van scheepseigenaren vertegenwoordigt. BIMCO heeft meer dan 2.000 leden die samen 62% van de wereldvloot vertegenwoordigen. BIMCO stelt maritieme contracten en clausules op, biedt trainingen aan en deelt ook marktinzichten en informatie over wereldwijde regelgeving.

POWERED BY NH_3
BOCHEM FUTURO

Sociaal en menselijk kapitaal

Menselijke benadering

De kern van onze missie is het streven om onze hoogopgeleide en toegewijde medewerkers te inspireren en in staat te stellen hun potentieel te maximaliseren en hun loopbaanambities na te streven binnen een gezonde, stimulerende en lonende werkomgeving.

Onze activiteiten strekken zich uit over kantoren aan land op belangrijke locaties zoals Antwerpen, Athene, Brentwood, Lowestoft, IJmuiden, Nantes, Singapore, Hongkong, Walvis Bay, Tokio en Houston, waar we ongeveer 252 mensen in dienst hebben, inclusief aannemers en tijdelijk personeel. Dit uitgestrekte geografische bereik weerspiegelt ons diepgewortelde maritieme erfgoed en onze cultuur, die generaties lang is opgebouwd.

Aan boord van CMB.TECH schepen vertrouwen we op de expertise van ongeveer 2.500 zeevarenden van verschillende nationaliteiten. In een industrie waar veel vraag is naar bekwame zeevarenden, beschikt CMB.TECH, samen met onze externe scheeps-managementpartners, over een netwerk van gekwalificeerde en ervaren kapiteins, officieren en bemanningsleden op al onze schepen.

CMB.TECH zet zich onvoorwaardelijk in voor een cultuur van teamwerk en samenwerking, zowel aan land als op zee. Wij geven prioriteit aan authentieke prestatieplanning, beoordeling, training, ontwikkeling, interne promoties of laterale carrièreveranderingen. Ons beleid is erop gericht uitmuntende prestaties te bevorderen en te erkennen, ons personeel te betrekken en toptalent te behouden. We zijn trots op de diversiteit binnen ons personeelsbestand, dat bestaat uit mensen met een uitgebreide staat van dienst en ervaring in de sector, maar ook uit nieuwkomers met nieuwe perspectieven. Deze mix van toewijding en stabiliteit, verrijkt door diversiteit, heeft bijgedragen aan ons vermogen om uitzonderlijke resultaten te behalen in een sterk concurrerende sector.

Ons personeel heeft een breed spectrum aan opleidingen en professionele achtergronden, waaronder expertise op het gebied van nautische wetenschappen, techniek, financiën, bedrijfskunde, rechten en geesteswetenschappen. Deze professionals zijn gespecialiseerd in verschillende aspecten van tankeroperaties, bemanning, maritieme en technische functies, evenals zakelijke scheepvaartdiensten. Vrijwel elk lid van ons team spreekt vloeiend ten minste twee talen en de helft van ons personeelsbestand beheerst drie of meer talen, waaruit ons streven naar een wereldwijd verbonden en meertalige werkomgeving blijkt.

Transparantie en ethisch gedrag

Sociaal beleid

Gedragscode

CMB.TECH heeft een gedragscode aangenomen om alle personen die namens CMB.TECH handelen te helpen op een ethische manier en met respect voor de toepasselijke wet- en regelgeving te handelen. De gedragscode zorgt er daarom voor dat de medewerkers van CMB.TECH de goede reputatie van de groep versterken en beschermen, meer in het bijzonder in de relatie met klanten, aandeelhouders en andere belanghebbenden, evenals met de maatschappij in het algemeen. Onze gedragscode kan worden geraadpleegd op onze website: https://cmb.tech/investors/corporate-governance/policies-and-documentation

Personeelshandboek

Het personeelshandboek helpt CMB.TECH te voldoen aan de wettelijke eisen en voorschriften met betrekking tot werkgelegenheid en stelt richtlijnen op voor het waarborgen van hoge standaarden van ethische praktijken die moeten worden toegepast binnen de gehele CMB.TECH-gemeenschap.

Beleid voor de bescherming van klokkenluiders

CMB.TECH heeft een beleid ter bescherming van klokkenluiders om personen te beschermen die op wettige wijze een legitieme kwestie aan de orde willen stellen. Als een medewerker zich bewust wordt van illegaal of onethisch wangedrag, als een persoon zich niet op zijn gemak voelt om zijn bezorgdheid te melden aan een supervisor, manager of een andere geschikte persoon binnen het bedrijf, kan hij of zij gebruikmaken van een gratis telefoondienst of een webgebaseerd platform gebruiken dat hem of haar in staat stelt een zorg in alle vertrouwelijkheid te melden, in zijn of haar moedertaal. De 'SpeakUp'-service van CMB.TECH wordt gehost door een onafhankelijke derde partij, People InTouch B.V., om een eenvoudige, vertrouwelijke, veilige en handige manier van rapporteren te garanderen.

Om het onderzoek te vereenvoudigen, verzoekt CMB.TECH melders zich te identificeren. Iedereen kan echter anoniem een klacht indienen. De groep behandelt alle klachten met de grootst mogelijke vertrouwelijkheid. De groep discrimineert in geen geval personen die te goeder trouw een klacht hebben ingediend. Het uitgebreide klokkenluidersbeleid is toegankelijk op de website van CMB.TECH.

Mensenrechten

Het bedrijf hecht veel belang aan het handhaven en waarborgen van mensenrechten, waaronder de fundamentele rechten en vrijheden die zijn vastgelegd in de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van de Verenigde Naties.

CMB.TECH hanteert een nultolerantiebeleid ten aanzien van slavernij, kinderarbeid, gedwongen of verplichte arbeid en mensenhandel. Ons uitgebreide beleid zorgt ervoor dat alle entiteiten van CMB.TECH het belang van het respecteren van mensenrechten begrijpen en zich bewust zijn van de procedures om eventuele schendingen te melden.

In het licht van de wereldwijde activiteiten van CMB.TECH, uiteindelijk ook in gebieden die worden gekenmerkt door een verhoogd risico op onethische praktijken, implementeren we verhoogde waakzaamheid om naleving van ethische normen te garanderen. We zijn gewijd aan eerlijk zakendoen en werken actief aan het voorkomen van gevallen van corruptie of omkoping. CMB.TECH zet zich consequent in voor arbeids- en mensenrechten in haar activiteiten, geleid door onze 'Zakelijke gedragscode en ethiek' samen met verschillende specifieke beleidsregels, zoals het 'Anti-corruptiebeleid' en het 'Beleid ter bescherming van klokkenluiders'. Daarnaast nemen onze werknemers deel aan verplichte jaarlijkse trainingen om deze principes te versterken.

We beoordelen en selecteren bedrijven, agentschappen en andere derde partijen voordat we zaken doen of partnerschappen aangaan, in overeenstemming met ons risicobeleid voor derde partijen. Dit beleid definieert duidelijk onze normen en verwachtingen. Regelmatige audits en inspecties van deze entiteiten, met name die personeel op onze locaties tewerkstellen, dienen als een garantiemechanisme dat onze normen consequent worden nageleefd en effectief zijn.

Respect voor mensen heeft niet alleen betrekking op onze eigen werknemers, maar ook op die van onderaannemers en leveranciers. In 2024 zijn er geen schendingen van mensenrechten gerapporteerd en zijn er geen boetes, straffen of schadevergoedingen opgelegd als gevolg van schendingen van ons beleid. Desondanks blijven we ons onverminderd inzetten voor een waakzame controle om eventuele afwijkingen van ons beleid snel aan te pakken.

Figuur 22: Retentiegraad

Retentiegraad zeepersoneel

92,02%

Doel: 85,00%

Hoge officieren retentiegraad

94,02%

Doel: 85,00%

95,30%

Doel: 90,00%

Junior officieren retentiegraad

91,76%

Doel: 85,00%

92,24%

Doel: 90,00%

Behoud van beoordeling

97,72%

Doel: 85,00%

98,55%

Doel: 90,00%

People management

Aanpak aan land

Flexibel werken

We geven prioriteit aan het welzijn van onze werknemers en ondersteunen dit actief. Ons doel is om een samenwerkende en stimulerende werkomgeving te creëren die tegemoet komt aan de uiteenlopende behoeften van onze medewerkers en een gezonde balans tussen werk en privé stimuleert. Omdat we de veranderende aard van werk erkennen, hebben we flexibel werken in onze organisatiecultuur verankerd en bieden we onze werknemers de mogelijkheid om zowel thuis als op kantoor te werken.

Bemanningsbeheer

Om de gevarieerde vloot van CMB.TECH te bedienen, is het van vitaal belang om te kunnen rekenen op professionele en hooggekwalificeerde officieren en bemanningsleden aan boord. Of we het nu hebben over bulkschepen, chemicaliën- en olietankers, containerschepen of CTV's, onze schepen kunnen alleen veilig de zeven zeeën bevaren met gemotiveerde professionals aan het roer.

Voor de schepen die worden beheerd door externe scheepsmanagers, houden de crewing- en technische teams van CMB.TECH de bemanning nauwlettend in de gaten zodat de beste praktijken in de sector worden gegarandeerd. We stellen ambitieuze KPI's op voor retentiegraad, op tijd aflossen en totale anciënniteit aan boord.

Voor de intern beheerde vloot zijn de crewing-afdelingen van het bedrijf verantwoordelijk voor het beheer van de bemanning. In Antwerpen worden de bemanningsactiviteiten voor de FSO's en Daishan gecentraliseerd, in Nantes voor de VLCC's onder Franse vlag en in Lowestoft voor de CTV's.

De dagelijkse activiteiten voor het crewing-team bestaan uit o.a. :

- Werving;
- Planning;
- Presentatie- en promotiemanagement;
- Certificering;
- Monitoring van opleidings- en ontwikkelingsbehoeften;
- Implementatie en opvolging van welzijnsmaatregelen;
- Loonlijst en verzekeringen;
- Logistieke regelingen voor aan- en afmeldingen;
- Organisatie van conferenties;
- Follow-up van medische gevallen;
- Bezoeken en audits van partners die instaan voor de bemanning.

Voor alle schepen in de vloot worden gedetailleerde trainingsschema's opgesteld en regelmatig geëvalueerd; we blijven op de hoogte van de laatste ontwikkelingen in de sector. Het opleidingspakket gaat veel verder dan de minimale statutaire STCW- en vlaggenvereisten; het bevat ook technische opleidingen over scheepsuitrusting (bv. ballastwaterbehandelingssystemen), cyberveiligheid, leiderschapscursussen, ... De trainingen worden georganiseerd in erkende trainingsfaciliteiten, maar de schepen krijgen ook een breed scala aan computerondersteunde trainingen.

CMB.TECH beschikt over officieren en bemanningsleden van vele verschillende nationaliteiten over de hele wereld. Om op de hoogte te blijven, besteden we veel aandacht aan deelname aan officiers- en bemanningsseminaries. Wereldwijd worden conferenties georganiseerd, zodat we de kans hebben om al onze bemanningsleden tijdens hun verlof persoonlijk te ontmoeten. Deze bijeenkomsten bieden de perfecte gelegenheid voor het personeel aan land en aan boord om met elkaar in contact te komen, updates over het bedrijf te ontvangen en onderwerpen van wederzijds belang te bespreken.

CMB.TECH respecteert de rechten en waardigheid van alle zeevarenden en erkent dat een carrière op zee gevolgen kan hebben voor de geestelijke gezondheid en het welzijn. We zijn ons hiervan bewust en zorgen er samen met onze partners voor dat aan boord van alle schepen praktijken worden vastgesteld om te werken aan de zorg en het welzijn van de bemanning. Er worden specifieke campagnes gelanceerd voor een goede mentale gezondheid en fysieke gezondheid en fitheid.

Talent aantrekken

CMB.TECH is altijd op zoek naar nieuw talent om het bedrijf te versterken. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken, worden alle carrièremogelijkheden aan land gepubliceerd op onze website en op onze LinkedIn- en Instagram-pagina. Voor sollicitaties van bemanningen is er een speciale link beschikbaar op onze website.

Werknemers aan land

We streven ernaar om getalenteerde, hardwerkende mensen aan te trekken, te inspireren en in staat te stellen om te groeien en bij te dragen aan de visie van ons bedrijf. Ons doel is om een uitdagende maar lonende omgeving te bieden waarin werknemers zich kunnen ontplooien.

Ons personeelsbestand is gebaseerd op een diverse mix van vaardigheden en kwalificaties om ervoor te zorgen dat we over de expertise beschikken die nodig is om ons bedrijf vooruit te helpen. We waarderen diversiteit en discrimineren niet op basis van geslacht, leeftijd, cultuur of persoonlijke omstandigheden. Onze focus ligt altijd op het selecteren van de beste kandidaat voor de functie. CMB.TECH verwelkomt ook sollicitaties van de zeevarende gemeenschap voor functies aan land die aansluiten bij hun expertise.

Interne carrièremobiliteit wordt zeer gewaardeerd binnen ons bedrijf, omdat het de loopbaanontwikkeling bevordert en de teammotivatie verhoogt. Om dit te ondersteunen, plaatsen we nieuwe vacatures eerst op ons intranet, zodat huidige werknemers de kans krijgen om te solliciteren. Naast openstaande vacatures worden alle werknemers aangemoedigd om hun loopbaanambities en ontwikkelingsdoelen te bespreken via het reguliere prestatiemanagement-proces.

Hoewel we prioriteit geven aan interne carrièregroei, erkennen we ook de waarde van externe aanwervingen. Nieuw talent zorgt voor frisse perspectieven en innovatieve ideeën en helpt ons te evolueren en te verbeteren. Daarom adverteren we, wanneer dat gunstig is, ook extern voor onze openstaande vacatures.

Zeevarenden

Onze externe ship managementpartners bieden werk- en carrièremogelijkheden aan officieren en bemanningsleden van verschillende nationaliteiten uit Europa, Azië en Amerika. Een groot deel van onze vloot wordt beheerd door externe managers, waardoor de groep nauwkeurig de best practices in de sector en de optimalisatie van de kosten kan volgen.

Opleiding en ontwikkeling

CMB.TECH houdt zich bezig met prestatieplanning, beoordeling, training, ontwikkeling en interne promotie. Ons beleid is gericht op het verbeteren en belonen van prestaties, het betrekken van onze mensen en het behouden van belangrijk talent.

Om dit te bereiken hebben we een uitgebreid systeem van continue trainingsprogramma's en seminaries opgezet. Dit zorgt ervoor dat alle medewerkers zich voortdurend bewust zijn van hun dagelijkse operationele taken. Tijdens het beoordelingsproces worden trainingsbehoeften geïdentificeerd en op maat gemaakte trainingsplannen opgesteld. Trainingssessies vinden plaats in een speciale trainingsruimte of online via een computerprogramma. Gelijkaardige programma's zijn beschikbaar voor ons personeel aan land en zeevarenden.

Indicatoren voor opleiding en ontwikkeling

Figuur 23: Opleiding en ontwikkeling

4.682,20
Totaal aantal trainingsuren personeel aan land

54.003
Totaal aantal trainingsuren zeevarenden

Prestatiemanagement

We zetten ons in om een cultuur van hoge prestaties te bevorderen door middel van een gestructureerd prestatiemanagementproces.

Werknemers aan land

Jaarlijks nemen alle werknemers aan land deel aan een formele prestatiebeoordeling, die zowel een zelfevaluatie als een evaluatie door hun respectieve manager omvat, om ervoor te zorgen dat ze op één lijn zitten met de bedrijfsdoelstellingen en persoonlijke ontwikkelingsdoelen. Dit proces wordt aangevuld met halfjaarlijkse check-ins met lijnmanagers, waarbij continue feedback wordt gegeven, betrokkenheid wordt gestimuleerd en groeimogelijkheden worden geïdentificeerd. Door regelmatig te praten over prestaties en ontwikkeling stellen we onze werknemers in staat om hun volledige potentieel te bereiken en ondersteunen we het succes van de organisatie op lange termijn.

Zeevarenden

Voor al onze zeevarenden wordt een prestatiebeoordelingsproces geïmplementeerd.

Alle officieren en bemanningsleden worden geëvalueerd door hun directe afdelingshoofd aan boord. Er zijn verschillende criteria voor de dek-, motor- en cateringafdelingen. Naast deze beoordelingen aan boord worden sommige hogere rangen aan boord ook beoordeeld door het management aan land dat direct betrokken is bij het beheer en de bediening van de schepen.

Het beoordelingsproces weerspiegelt de bijdrage van de zeevarende aan de werking en doelstellingen van de schepen en geeft ook mogelijkheden aan voor verbetering en ontwikkeling van vaardigheden. De groep beschouwt het beoordelingsproces als een cruciaal instrument voor de carrièreplanning van de zeevarenden.

Diversiteit en inclusie/ gelijkheid

We zijn trots op de diversiteit binnen ons personeelsbestand. Veel medewerkers bij CMB.TECH brengen een uitgebreide staat van dienst en ervaring met zich mee, terwijl anderen, als nieuwkomers, frisse perspectieven bieden. Ons streven naar langdurige toewijding en stabiliteit, samen met een bewuste inspanning om nieuw talent voor het bedrijf aan te trekken, heeft uitstekende resultaten opgeleverd in een uitzonderlijk concurrerende sector.

De nieuwe Raad van Toezicht is op de hoogte gebracht van de wet van 28 juli 2011 over genderdiversiteit en de aanbevelingen van de Corporate Governance en Benoemingscomité naar aanleiding van het aannemen van de wet met betrekking tot de vertegenwoordiging van vrouwen in de Raad van Toezicht van beursgenoteerde ondernemingen. De Raad van Toezicht voldoet volledig aan de principes voor genderdiversiteit.

Diversiteitsbeleid

Ons streven naar diversiteit en inclusie is gericht op het creëren van banen van hoge kwaliteit en het stimuleren van carrièregroei binnen CMB.TECH op basis van kwalificaties, ervaring en training. We streven naar een inclusieve werkplek waar iedereen gelijk en waardig wordt behandeld. Door te investeren in talentontwikkeling vergroten we de competenties van onze werknemers en bevorderen we duurzame groei.

Ons doel is om gelijke kansen te bieden voor interne mobiliteit, waarbij we onze medewerkers actief begeleiden en ondersteunen tijdens dit proces. CMB.TECH erkent dat een divers team de besluitvorming en algemene prestaties versterkt. Als wereldwijde prioriteit draagt diversiteit bij aan het succes van zowel CMB.TECH als haar mensen. Wij geloven in de kracht van inclusiviteit, waardoor onze medewerkers hun authentieke zelf kunnen zijn op het werk, ongeacht hun individuele kenmerken.

Nationaliteiten bij CMB.TECH

36

op zee

26

aan wal

Figuur 28: Generationele diversiteit

	Land	Zee
18-29	43	641
30-39	78	759
40-49	59	571
50-59	52	356
60+	20	47

Figuur 29: Nationaliteiten bij CMB.TECH

Nationaliteiten aan land

Albanees	1	Kosovaars	1
Amerikaans	3	Kroatisch	3
Belgisch	79	Litouws	1
Braziliaans	1	Namibisch	2
Brits	108	Nederlands	18
Canadees	1	Pakistaans	1
Chinees	2	Panamees	1
Deens	1	Pools	1
Duits	1	Portugees	2
Frans	6	Roemeens	1
Grieks	8	Togolees	1
Indisch	3	Turks	3
Italiaans	3	Vietnamees	2

Nationaliteiten op zee

Amerikaans	1	Jamaicaans	1
Belgisch	26	Kroatisch	55
Brits	155	Lets	2
Bulgaars	74	Litouws	2
Canadees	4	Mexicaans	2
Chileens	1	Nederlands	2
Colombiaans	3	Pakistaans	2
Costa Ricaans	2	Panamees	72
Dominicaans	1	Pools	2
Filipijns	890	Roemeens	25
Frans	69	Russisch	21
Georgisch	2	Salvadoraans	51
Grieks	202	Singaporees	2
Guatemaltees	1	Sloveens	1
Hondurees	47	Spaans	1
Iers	33	Trinidadiaans	1
Indisch	368	Oekraïens	251
Indonesisch	49	Venezolaans	1

Gendergelijkheid

Vrouwen in de scheepvaart

Moeilijke werkomstandigheden, fysieke arbeid en lange perioden op zee hebben er traditioneel voor gezorgd dat de scheepvaart een door mannen gedomineerde sector is. Maar de sector is ook bijzonder langzaam veranderd.

Er komt langzaam verandering in en een groeiend aantal spelers in de maritieme sector bevordert het evenwicht tussen mannen en vrouwen. Zelfs de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) speelt een rol. In 2021 heeft de IMO een resolutie aangenomen waarin een internationale dag voor vrouwen in de maritieme sector wordt uitgeroepen, die elk jaar op 18 mei wordt gehouden. De IMO heeft al sinds 1988 een programma voor vrouwen in de maritieme sector, toen nog maar weinig maritieme opleidingsinstituten vrouwelijke studenten toelieten. Sindsdien ondersteunt het de toegang tot maritieme opleidingen en werkgelegenheid voor vrouwen in de hele maritieme sector.

Een andere wereldwijde organisatie is WISTA international (Women's International Shipping & Trading Association), die vrouwelijke professionals uit alle sectoren binnen de maritieme industrie met elkaar in contact brengt. Wereldwijd bestaat het netwerk uit meer dan 5.100 vrouwelijke professionals. De organisatie is actief in 62 landen.

Vrouwen bij CMB.TECH

In ons geval moeten we een onderscheid maken tussen de vrouwelijke vertegenwoordiging aan land en aan boord.

Aan land doet CMB.TECH het goed. Op 31 december 2024 was de Raad van Toezicht van CMB.TECH voor 33% uit vrouwen samengesteld. 30% van het senior management bestond uit vrouwen. 24% van onze middenmanagers werd gevormd door vrouwen.

Communicatiekanalen

Investor relations

CMB.TECH streeft ernaar om regelmatig open en transparant te communiceren met onze belanghebbenden. Na elk kwartaalbericht over de resultaten presenteert onze Directieraad de kwartaalresultaten tijdens een conference call. Deze conference call wordt gevolgd door vraag- en antwoordsessie. Voor beleggers en analisten die niet aanwezig kunnen zijn, worden de opname en het script vervolgens gepubliceerd op onze website, samen met een PDF van de presentatie. We houden ook regelmatig presentaties voor beleggers en analisten, evenals virtuele roadshows.

Verder organiseren we af en toe conference calls en beleggersdagen voor evenementen. We nemen ook deel aan verschillende conferenties.

Op onze jaarlijkse Algemene Aandeelhouders-vergadering, die wordt gehouden op de derde donderdag in mei na het boekjaar, brengen onze belangrijkste aandeelhouders hun stem uit over belangrijke zaken die van invloed kunnen zijn op ons bedrijf.

Alle informatie voor investeerders kan worden geraadpleegd op de investeerderspagina op de website van CMB.TECH: https://cmb.tech/investors

Communicatie naar werknemers

CMB.TECH streeft ernaar om regelmatig op een directe en transparante manier met haar medewerkers te communiceren. Om de relatie met onze medewerkers te verbeteren, blijven we nieuwe platformen gebruiken en implementeren om onze interne communicatie te verbeteren.

Met ad-hoc en driemaandelijkse Town Hall-bijeenkomsten informeren we al onze medewerkers over belangrijke zaken binnen de groep. De werknemers ontvangen bovendien dagelijks updates via ons intern communicatieplatform ABOARD. Andere veelgebruikte communicatiekanalen zijn infosessies door medewerkers van het bedrijf en fysieke bijeenkomsten.

HR-verwezenlijkingen

In het kader van de fusie ging het er in 2024 vooral om de continuïteit te waarborgen en de werkwijzen op elkaar af te stemmen. Daarbij gingen we als volgt te werk:

Aan land

- Afdelingshoofden benoemen, een nieuwe structuur per team/afdeling definiëren. Iedereen een duidelijke plaats in de organisatie geven. De teams laten samenwerken en fysiek samenvoegen.
- We zijn begonnen met het harmoniseren van alle looncomponenten om tot een uniform loonbeleid te komen. Het aanpassen van functietitels en functiebeschrijvingen is een doorlopende zaak.
- Samen met IT de HR-softwaresystemen analyseren en beslissingen nemen over met welke softwareprogramma's we in de toekomst doorgaan.
- Meewerken aan de succesvolle herstructurering van de afdeling ship management & crewing in Athene, Singapore en Antwerpen.
- Implementatie van een Applicant Tracking System voor succesvolle werving in ons hoofdkantoor, dat binnenkort wordt uitgerold binnen de groep.
- Uitwerking van het introductieprogramma om niet alleen nieuwe medewerkers, maar ook de gefuseerde medewerkers met succes te integreren in de groep en hen wegwijs te maken binnen CMB.TECH.

Initiatieven en bijdragen – Samenleving

Liefdadigheidsbeleid

CMB.TECH richt zich op donaties aan liefdadigheids-instellingen waarvan de groep gelooft dat het een tastbare verbetering kan betekenen voor delen van de maatschappij waar we bij betrokken zijn of dichtbij staan. Dit is een dynamisch gebied en we beoordelen voortdurend de effectiviteit en focus van onze liefdadigheidsinspanningen.

Overzicht

CMB.TECH wil een positieve invloed hebben op de gemeenschappen waarin we wonen en werken. We doen dit door relaties op te bouwen en liefdadigheid en goodwill te inspireren, zowel binnen als buiten de groep. We moedigen onze medewerkers actief aan om deel te nemen aan gemeenschapsinitiatieven en ondersteunen de betrokkenheid van medewerkers, of het nu gaat om vrijwilligerswerk, fondsenwerving of donaties door middel van opties zoals fund-matching of het sponsoren van specifieke evenementen. Enkele goede doelen waaraan CMB.TECH financieel bijdraagt, in lijn met haar beleid, worden hieronder beschreven.

TAJO - Talentatelier voor Jongeren

Door middel van interactieve workshops op zaterdag laat TAJO jongeren tussen de 10 en 14 jaar kennismaken met uiteenlopende beroepen en de competenties en talenten die daarbij horen. Ervaren gastdocenten geven deze workshops op een enthousiaste en ervaringsgerichte manier. Gedurende 3 jaar worden verschillende onderwerpen behandeld, waardoor de leerlingen een brede kijk krijgen op mogelijke toekomstige carrièrepaden. Op deze manier kunnen jongeren zelf ervaren welke vakgebieden hen aanspreken en worden ze gestimuleerd om te studeren in een richting die hen verder brengt, op school en in het leven. TAJO is er voor iedereen, maar met prioriteit voor degenen die het het hardst nodig hebben. De organisatie is gebaseerd op een gelijkaardig programma in Nederland en was al actief in België in Gent & Kortrijk. In september 2024 openden ze de weekendschool in Antwerpen.

Nakayale

'Nakayale Academy for Orphans and Marginalised Children' is een school in Etunda in de westelijke Omusati-regio van Namibië. De school opende haar deuren in januari 2016. Het is een unieke instelling, de enige faciliteit die kinderen uit deze afgelegen regio opvangt die ernstig verwaarloosd zijn, geen toegang hebben tot onderwijs, gezondheidszorg, schoon water en goede voeding, en hen volledig kost en inwoning, kleding, medische zorg, sporttraining, kunst, muziek en blootstelling aan de wereld buiten hun dorp biedt. De inschrijving is 100 procent gratis en de leerlingen krijgen onderwijs van de hoogste kwaliteit door de samenwerking met St Paul's College. Het onderwijssysteem is gebaseerd op het studentgecentreerd, roterend leermodel met één leraar per 15 kinderen in een klas, waardoor een voortdurende betrokkenheid tussen student en leraar mogelijk is. Ga voor meer informatie naar: https://nakayale.academy/

Youngship

Youngship is een non-profitorganisatie opgericht door en voor maritieme professionals tot 39 jaar. Hun doel is het bieden van een platform voor competentie- en netwerkontwikkeling en het promoten van jonge professionals in de Belgische Maritieme Cluster. Voor meer informatie bezoek: https://youngship.com/belgium/

Sailor's Society

De Sailors' Society is een liefdadigheidsinstelling die wereldwijd actief is via een netwerk van interconfessionele havenaalmoezeniers die alle zeevarenden ondersteunen, ongeacht hun achtergrond, geloof of nationaliteit.

CMB.TECH heeft fondsen geschonken aan de Sailors' Society die hen zullen helpen om samen te werken met de Antwerpse havenaalmoezenier Marc Schippers. Marc bezoekt schepen om zijn hulp aan te bieden aan de bemanning aan boord. Hij neemt praktische zaken mee zoals telefoonkaarten, zodat zeevarenden hun familie kunnen bereiken. Ook bezorgt hij hen internationaal nieuws dat hij van het internet heeft gehaald en afgedrukt, zodat ze weten wat er in hun thuisland reilt en zeilt. Naast praktische hulp biedt Marc een luisterend oor aan de zeevarenden en biedt hij emotionele steun wanneer nodig.

Met zijn voertuig van de Sailors' Society biedt de Antwerpse havenaalmoezenier zeevaarders ook gratis vervoer aan naar waar ze maar heen moeten, zoals de dichtstbijzijnde telefoon- en internetfaciliteiten, de winkels of de dokter. Dit is een cruciale dienst voor de zeevarenden, aangezien ze vaak maar een paar uur aan wal doorbrengen.

Valero Benefit for Children

In 2024 bracht Valero Benefit for Children, in combinatie met de Valero Texas Open, meer dan $ 24 miljoen aan netto-opbrengsten op, wat een belangrijke bijdrage betekent aan goede doelen voor kinderen. Dit evenement, dat sinds 2002 een jarenlange traditie is, wordt georganiseerd door de Valero Energy Corporation om goede doelen voor kinderen te steunen in de gemeenschappen waar Valero actief is. In de afgelopen eeuw heeft de Valero Texas Open meer dan $ 256 miljoen aan netto liefdadigheids-bijdragen bijeengebracht, wat de blijvende toewijding weerspiegelt om een positieve impact te hebben op het leven van kinderen in nood.

Great Whale Conservancy

CMB.TECH maakt deel uit van het Whale Guardian-programma van de Great Whale Conservancy om te onderzoeken hoe walvisbotsingen over de hele wereld kunnen worden beperkt. In het kader van het Whales Guardian-programma a) brengen we de belangrijkste walvishabitats in kaart en identificeren we gebieden voor mogelijke snelheidsbeperkingen, b) geven we instructies aan onze zeelieden om ofwel tijdelijk snelheid te minderen en/of uit te wijken zonder de navigatieveiligheid en het commerciële doel in gevaar te brengen; Deze vrijwillige maatregelen hebben onmiddellijk effect aan de Canadese oostkust, de westkustwateren in Californië (VS) en de Helleense geul, c) werken we samen met bekende branchegenoten om de impact te vergroten, d) onderzoeken en werken we samen met wereldwijde en lokale belanghebbenden om veilige en ecologisch duurzame doorgangen te garanderen; onze steun bestaat uit het lobbyen voor de herziening van grote verkeersscheiding in Sri Lanka, het Britse Kanaal, Malakka, enz.

Gezondheid

Onze benadering van gezondheid

Het ondersteunen van de gezondheid van het personeel aan boord en aan land is een zeer belangrijk aspect van ons bedrijfsmanagementsysteem. Onze werkomgeving wordt voortdurend gecontroleerd om ervoor te zorgen dat we gezonde omstandigheden handhaven. Onze gezondheidsnormen en -richtlijnen besteden specifieke aandacht aan belangrijke kwesties zoals algemene leefomstandigheden, het welzijn van bemanning, lichaamsbeweging, opslag van voedsel en gezonde voedingsgewoonten. Medisch advies en bijstand voor zowel mentale als fysieke gezondheid is 24/7 beschikbaar.

Aan land

CMB.TECH creëert een omgeving die de fysieke gezondheid van werknemers ondersteunt door regelmatige lichaamsbeweging en fysieke activiteit aan te moedigen door fitnessabonnementen met korting aan te bieden of door in groep deel te nemen aan georganiseerde loopwedstrijden, gezonde eetgewoonten te bevorderen en gevaren op de werkplek tot een minimum te beperken. We zorgen voor gezonde maaltijden op kantoor en ergonomische werkstations met verstelbare bureaus en stoelen die een goede werkhouding bevorderen, alsook ergonomische toetsenborden en computermuizen in onze kantoren. In Antwerpen hebben we het concept van een loopband geïntroduceerd in een poging om sedentair gedrag tegen te gaan en onze werknemers de mogelijkheid te bieden om te trainen terwijl ze werken.

Op zee

Fysieke gezondheid aan boord is een cruciaal aspect van het crewmanagement. Ons doel is dat al onze zeevarenden in goede gezondheid aan boord gaan en na een succesvol contract weer veilig thuiskomen, in dezelfde gezonde conditie. Dit kan alleen worden bereikt door samenwerking tussen personeel op zee en aan land en door aandacht te besteden aan meerdere aspecten van lichamelijke gezondheid. Meer informatie over fysieke gezondheid is te vinden op pagina 96.

Beleid

Beleid inzake gezondheid, hygiëne en veiligheid

Het bedrijf beschouwt gezondheid, hygiëne en veiligheid als de eerste prioriteit bij haar activiteiten, terwijl haar grootste zorg is dat alle werknemers hun werk altijd onder veilige en hygiënische omstandigheden uitvoeren.

CMB.TECH verplicht zich er verder toe om tijdens het gebruik van haar schepen alle redelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om de veiligheid op zee, het voorkomen van menselijk letsel of verlies van mensenlevens en het vermijden van schade aan eigendommen te waarborgen.

Alcohol- en drugsbeleid

CMB.TECH doet er alles aan om een veilige en gezonde werkomgeving te behouden door een strikt drugs- en alcoholbeleid toe te passen. Elke overtreding van dat beleid, met inbegrip van het illegale bezit of gebruik en de illegale verdeling of verkoop van drugs of alcohol door personeel aan boord of aan land, zal leiden tot onmiddellijk ontslag en stelt de betrokkene bloot aan gerechtelijke vervolging.

Geestelijke gezondheid

Geestelijke gezondheid is een toestand van het mentale welzijn die mensen in staat stelt met de stress van het leven om te gaan, hun potentieel te realiseren, bij te leren en te werken en een bijdrage te leveren aan hun gemeenschap. Het is een integraal onderdeel van gezondheid en welzijn dat ten grondslag ligt van ons individuele en collectieve vermogen om beslissingen te nemen, relaties op te bouwen en de wereld waarin we leven vorm te geven. Mentaal welzijn is een fundamenteel mensenrecht en is cruciaal voor persoonlijke, maatschappelijke en sociaal-economische ontwikkeling.

CMB.TECH neemt mentaal welzijn zeer ernstig voor haar zee- en landpersoneel. Er bestaat een specifiek HSQ-systeem met de hoogste veiligheidsnormen voor zeetransport en geestelijke gezondheid maakt deel uit van dit systeem.

Ook voor het personeel aan land worden relevante teambuildingsactiviteiten en bedrijfsevenementen georganiseerd, die bijdragen tot het verlichten van de dagelijkse werkstress.

Fysieke gezondheid

Aan land

CMB.TECH heeft als doel haar werknemers ertoe aan te zetten om sporten deel te laten uitmaken van hun werkdag, en ze worden aangemoedigd om deel te nemen aan verschillende sportevenementen, zoals plaatselijke loopwedstrijden.

Zeevarenden

Fysieke gezondheid aan boord is een cruciaal aspect van crewmanagement.

De handelspatronen van schepen kunnen lange zeereizen met zich meebrengen, waardoor de toegang tot medische faciliteiten aan land beperkt is. Daarom worden het ziekenverblijf, de medische apparatuur en de EHBO-koffer van alle schepen met de grootste zorg bewaard, zodat ze 24 uur per dag klaar zijn voor het geval er medische hulp nodig is. Alle schepen zijn uitgerust met een fitnessruimte en we zorgen ervoor dat onze cateraars en ons kookpersoneel aandacht besteden aan gezonde voeding.

Alle officieren en bemanningsleden aan boord zijn getraind in overeenstemming met de STCW-eisen, inclusief medische trainingen. Daarnaast zijn gespecialiseerde medische diensten 24/7 beschikbaar voor begeleiding en advies over medische zaken. Er zijn procedures voor medische noodgevallen en ook aan land wordt iedereen die direct betrokken is bij het beheer van de vloot begeleid en getraind om zijn rol en verantwoordelijkheden op zich te nemen in noodgevallen en bij trauma-interventies.

De groep lanceerde eind 2023 een campagne over fysieke gezondheid en werkte deze in 2024 verder uit. Het doel is om de risicofactoren voor ziekte aan boord te onderzoeken, het zeevarend personeel bewust te maken van het belang van medische screening vóór indiensttreding en gezond leven én te zoeken naar manieren om de algehele gezondheid van de bemanning aan boord te verbeteren.

In februari en maart 2024 nam CMB.TECH deel aan een extern gezondheidsonderzoek, waarbij meer dan 35.000 zeevarenden werden ondervraagd over hun mentale en fysieke gezondheid, zowel aan boord als tijdens hun verlof. De hoge respons maakt de verzamelde inzichten uit deze enquête zeer waardevol. We kunnen onze groep positioneren binnen de bredere industrie en door de resultaten te analyseren komen wereldwijde trends aan het licht.

Tegelijkertijd werken we het hele jaar door samen met gespecialiseerde medische centra en artsen wereldwijd die verantwoordelijk zijn voor de medische onderzoeken vóór indiensttreding en het radiomedisch advies. Tijdens officiers- en bemanningsconferenties werden artsen uitgenodigd om een presentatie te geven over gezondheidsbewustzijn. Dit omvat zowel algemene risico's van hart- en vaatziekten, diabetes, hypertensie, ... maar ook risico's die specifiek zijn voor de aard van een job op zee, zoals spierpijn door zwaar tillen en uitdroging bij het werken in warme omgevingen zoals de machinekamer.

CMB.TECH is vastbesloten om deze focus op fysieke gezondheid te behouden en alles in het werk te stellen om bij te dragen aan een gezonde werkomgeving aan boord van onze schepen.

Veiligheid

Veiligheid

Veiligheid staat voorop bij CMB.TECH

Bij CMB.TECH zijn veiligheid en kwaliteit niet alleen prioriteiten, maar fundamentele principes die in elk aspect van onze activiteiten zijn ingebed. Of het nu gaat om het beheren van offshore schepen, waterstofinfrastructuur of onze vloot op het water, onze toewijding blijft onwankelbaar: levens beschermen, het milieu beschermen en de hoogste kwaliteit van dienstverlening garanderen. In 2024 hebben we onze toewijding aan "zero harm" opnieuw bevestigd: nul verwondingen, nul gezondheidsproblemen, nul materiële schade en nul milieuschade. We bevorderen een actieve veiligheidscultuur en continue kwaliteitsverbetering onder ons personeel, zowel aan land als aan boord. Door veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid te prioriteren, streven we ernaar de maritieme en waterstofindustrieën naar een veiligere en groenere toekomst te leiden.

Health, Safety, Quality and Environment (HSQE) Beheersysteem

Het HSQE-beheersysteem van CMB.TECH zorgt voor operationele uitmuntendheid in alle divisies. Organisaties aan boord en aan land, samen met externe partners, worden gezien als een samenhangend organisme dat samenwerkt om hun toewijding aan uitmuntendheid te bereiken door middel van voortdurende verbetering.

CMB.TECH en al haar onderliggende merken zijn gecertificeerd voor ISO 9001 (kwaliteitsbeheer-systemen), ISO 14001 (milieubeheersystemen) en ISO 45001 (beheersystemen voor gezondheid en veiligheid op het werk). Dit weerspiegelt een gezamenlijke toewijding aan uitmuntendheid in kwaliteit, milieubewustzijn en de veiligheid van werknemers.

Daarnaast voldoen onze maritieme merken - Euronav, Bocimar, Delphis, Bochem en Windcat - aan de ISM (International Safety Management Code), MLC (Maritime Labour Convention) en ISO 27001 (Information Security Management) en ISO 50001 (Energy Management Systems), die we beide actief proberen in te voeren in alle divisies.

Ondertussen richten H2 Infra & Industry zich op strenge interne audits en naleving van ISO-normen en wettelijke kaders die specifiek zijn voor waterstofinfrastructuur.

Voorbereiden op noodsituaties

De maritieme sector brengt risico's met zich mee voor mensenlevens, eigendommen en het milieu. Hoewel geavanceerde technologie, innovatieve scheepsontwerpen en strenge procedurele controles veel van deze risico's beperken, blijft de kans op noodsituaties aanwezig. Een robuust kader voor paraatheid en respons is essentieel om deze situaties effectief te beheersen.

- Op zee en aan land: Comprehensive Emergency and Contingency Manuals (ECM's), Ship Oil Pollution Emergency Plans (SOPEP's), en regiospecifieke plannen (bv. California Contingency Plans) zorgen ervoor dat we voorbereid zijn op incidenten zoals olielekkages, schipbreuk of andere operationele noodsituaties.
- H2 Infra en H2 Industry: H2 Infra heeft in 2024 een driejarig trainingsprogramma ontwikkeld om waterstofspecifieke risico's, waaronder branden en lekkages, aan te pakken. Dit programma legt de nadruk op verbeterde coördinatie met externe hulpdiensten en interne paraatheid door middel van op maat gemaakte oefeningen en trainingsinitiatieven.
- Unified Response: Er worden regelmatig tabletop-oefeningen gehouden in alle divisies, waarbij bemanning van schepen, personeel aan land, classificatiebureaus, vlaggenadministraties en andere relevante derde partijen worden samengebracht. Deze oefeningen zijn bedoeld om de coördinatie te verbeteren, responsstrategieën te verfijnen en de paraatheid voor mogelijke noodsituaties te garanderen. Evaluaties na de oefeningen en de lessen die daaruit worden getrokken, zorgen ervoor dat de strategieën voor de voorbereiding op noodsituaties voortdurend worden verfijnd, waardoor een cultuur van voortdurende verbetering wordt gestimuleerd.

Verhogen van de veiligheidsstandaarden

Bij CMB.TECH is het verhogen van de veiligheidsnormen een continu en veelzijdig proces dat is geworteld in de veiligheidscultuur, kwaliteitsverbetering en operationele uitmuntendheid. Deze inspanning omvat drie primaire pijlers:

1. Proactieve veiligheidsverbeteringen:

- We maken gebruik van gegevens uit audits, bijna-ongevallenrapporten, KPI's en feedback van klanten om gebieden voor verbetering te identificeren, risico's vast te stellen en robuuste risicobeperkende maatregelen te implementeren.
- CMB.TECH bevordert een cultuur die open communicatie en voortdurende verbeteringen stimuleert. Medewerkers kunnen veiligheidsproblemen, bijna-ongevallen en incidenten melden zonder bang te hoeven zijn voor represailles. Ons strikte klokkenluidersbeleid, gecombineerd met een gestructureerde klachtenprocedure aan boord en aan land, zorgt ervoor dat alle meldingen vertrouwelijk en eerlijk worden behandeld.
- Schuldvrije rapportage biedt waardevolle inzichten die helpen bij het optimaliseren van processen, het identificeren van veiligheidsrisico's en het verbeteren van de algehele operationele prestaties. Van werknemers wordt verwacht dat ze voorzichtig en naar best vermogen handelen. Niemand wordt verantwoordelijk gehouden voor eerlijke fouten als ze:
  - Met gepaste ijver en zorgvuldigheid hebben gehandeld.
  - Advies hebben ingewonnen bij onbekende of complexe situaties.
  - Zich adequaat op hun taken hebben voorbereid.
- Door een cultuur van vertrouwen en verantwoordelijkheid te versterken, versterkt CMB.TECH haar veiligheidskader en zorgt het bedrijf ervoor dat geleerde lessen leiden tot tastbare verbeteringen in plaats van strafmaatregelen.
- Er worden specifieke veiligheidsdagen per divisie georganiseerd met workshops, open discussies en praktijkgerichte training om het bewustzijn van specifieke operationele risico's te vergroten en een sterke veiligheidscultuur te bevorderen. Daarnaast zijn er groepsbrede trainingsprogramma's opgezet om nieuwe risico's aan te pakken, waaronder risico's in verband met waterstof (H_2) en ammoniak (NH_3), waarbij werknemers worden uitgerust met gespecialiseerde kennis en praktische vaardigheden. Door best practices uit de industrie te integreren in trainingsprogramma's en operationele procedures, blijven werknemers voorbereid met up-to-date expertise die is afgestemd op wereldwijde normen. Lessen die zijn getrokken uit incidenten worden direct gekoppeld aan initiatieven voor de ontwikkeling van werknemers, zodat continu bijleren en systematische verbetering zijn ingebed in ons operationele veiligheidskader.

2. Onderzoek van incidenten

- Elk incident, ongeacht de ernst ervan, wordt behandeld als een kans voor systematische verbetering. Onderzoeken maken gebruik van gestructureerde methodologieën zoals het 'Loss Causation Model' om verder te kijken dan de directe oorzaken en onderliggende problemen bloot te leggen.
- Incidenten worden beoordeeld door getraind personeel, zowel op zee als aan land, om grondigheid en onpartijdigheid te garanderen.
- Op basis van de bevindingen worden corrigerende maatregelen ontwikkeld, waarbij de nadruk ligt op het aanpakken van de onderliggende oorzaken, het voorkomen van herhaling en het verbeteren van de algehele veerkracht van het systeem.

3. Ervaringen delen:

- Driemaandelijkse HSQE-bijeenkomsten van CMB.TECH bieden een platform voor divisie-overschrijdende samenwerking, waar veiligheidswaarschuwingen, geleerde lessen en nieuwe best practices worden gedeeld en besproken.
- Interne communicatiekanalen, waaronder het interne communicatieplatform van CMB.TECH, 'ABOARD', spelen een cruciale rol bij het verspreiden van informatie en het op één lijn houden van de teams. Voor de vloot op het water omvatten deze inspanningen kwartaalpublicaties om belanghebbenden op de hoogte te houden van belangrijke ontwikkelingen, tweemaandelijkse nieuwsbrieven met casestudy's en best practices en veiligheidscommunicatie op maat om ervoor te zorgen dat de bemanning op de hoogte is van de bedrijfsprioriteiten, veiligheidstrends en operationele aandachtspunten. Daarnaast worden tv-schermen in gemeenschappelijke ruimten aan boord en aan land regelmatig bijgewerkt met belangrijke veiligheidsboodschappen en aankondigingen, waardoor consistentie en toegankelijke communicatie voor al het personeel gewaarborgd is.
- Seminaries voor bemanning richten zich op casestudy's uit de praktijk, afgeleid van incidenten, waardoor leiderschapsbetrokkenheid en discussie over bruikbare strategieën mogelijk worden.
- Actieve deelname aan industriefora zoals de Workboat Association, INTERTANKO en INTERCARGO vergemakkelijkt benchmarking en de toepassing van geavanceerde veiligheidspraktijken.

Door gebruik te maken van deze onderling verbonden pijlers bouwt CMB.TECH aan een robuust kader voor veiligheid dat niet alleen de huidige uitdagingen aanpakt, maar ook anticipeert op toekomstige risico's en deze beperkt. Deze holistische benadering onderstreept onze toewijding aan het bevorderen van een veerkrachtige veiligheidscultuur en het bereiken van toonaangevende operationele uitmuntendheid.

Onze veiligheidsprestatie

CMB.TECH volgt de veiligheidsprestaties aan de hand van duidelijke statistieken. Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste veiligheidsindicatoren voor alle divisies:

Tabel 11: Veiligheidsgegevens van de groep

KPI's	2022			2023			2024		
	Ocean-going	Offshore	Windcat	Ocean-going	Offshore	Windcat	Ocean-going	Offshore	Windcat
Fatale incidenten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lost Time Injuries (LTI)	5	0	0	4	0	0	3	0	2
LTI Frequency rate	0,36	0	0	0,29	0	0	0,34	0	3,15
Total Recordable Cases (TRC)	9	1	0	5	0	0	4	0	2
TRC Frequency rate	0,66	0,65	0	0,36	0	0	0,45	0	3,15
Manuren	13.730.544	1.540.824	512.096	13.681.918	1.679.856	658.177	8.787.120	1.301.256	634.130

Zeepersoneel: een persoon die werkt aan boord van een schip en lid is van de bemanning, kapiteins inbegrepen.

Fataal incident: een werkgerelateerd incident met fatale afloop.

Lost Time Injuries (LTI): dit zijn werkgerelateerde verwondingen die ertoe leiden dat een persoon niet in staat is om een van zijn taken uit te voeren of om weer aan het werk te gaan in een geplande werkdienst op de dag na het letsel, inclusief dodelijke ongevallen.

LTI Frequency (LTIF) rate: dit is het aantal verzuimongevallen per miljoen blootstellingsuren (manuren).

Total Recordable Cases (TRC): dit is de som van LTI en minder ernstige verwondingen die ertoe leiden dat een persoon niet in staat is om een normaal toegewezen werktaak uit te voeren tijdens een geplande werkdienst en dus een minder dan normaal toegewezen werktaak krijgt op de dag na het letsel, en/of slechts een kleine medische hulp nodig heeft.

TRC-frequentie (TRCF)-percentage: dit is het aantal totale opneembare gevallen per miljoen blootstellingsuren (manuren).

Blootstellingsuren (manuren): aantal personen aan boord x dagen aan boord x 24.

Beveiliging

Cyberbeveiliging en gegevensbescherming

CMB.TECH geeft hoge prioriteit aan cyberbeveiliging. Gedurende het jaar heeft dit verhoogde bewustzijn binnen CMB.TECH geholpen bij het identificeren en aanpakken van kritieke uitdagingen op het gebied van cyberbeveiliging, zowel op zee als aan land.

De veranderende bedreigingsomgeving, het groeiende aanvalsoppervlak en het voortdurend streven naar transparantie vereisen een actieve samenwerking met onze strategische partners. Samen zijn we toegewijd aan het beveiligen en versterken van een betrouwbaar informatiebeveiligingsplatform dat prioriteit geeft aan gegevensbeveiliging. Deze toewijding sluit naadloos aan op ons verbeterde cyberbeveiligings- en gegevensbeschermingsbeleid, inclusief uitgebreide risicobeperkende maatregelen en een nauwkeurig geformuleerd incidentenbestrijdingsplan. We voeren regelmatig risicobeoordelingen uit voor zowel Operationele Technologie (OT)- als Informatietechnologie (IT)-systemen en implementeren bijhorende risicobeperkende maatregelen.

CMB.TECH hecht grote waarde aan de voortdurende opleiding van landpersoneel, bemanning en aannemers in cyberbeveiligingsprotocollen. Regelmatige updates zorgen ervoor dat ons team goed op de hoogte blijft van de laatste ontwikkelingen. Daarnaast worden er cyberbewustzijnstrainingen en -oefeningen gehouden voor zowel ons personeel aan boord als aan land.

Voor onze vloot hebben we tot doel om uit te blinken in de toepassing van veilige technologieën. Nauwe samenwerking met dienstverleners en productleveranciers is belangrijk voor het valideren van reële, op normen gebaseerde cyberbeveiligings-mogelijkheden die effectief voldoen aan aan de zakelijke behoeften aan boord.

We streven ernaar om cyberveiligheidssystemen en een veilige infrastructuur aan boord van onze vloot in te voeren die niet alleen inspireren tot technologische innovatie, maar ook de groei van onze vloot bevorderen.

We bereiken dit door:

Praktische cyberbeveiliging:

- Implementatie van op standaarden gebaseerde, kosteneffectieve, herhaalbare en schaalbare oplossingen voor cyberbeveiliging om gegevens en digitale infrastructuur te beveiligen.

Cybernaleving:

- Toepassing van alle methodes en middelen om de naleving van best practices op het gebied van cyberbeveiliging en regelgevingskaders te waarborgen.

Kwetsbaarheidsscans:

- Om onze cyberbeveiligingshouding te verbeteren, hebben we ook regelmatige kwetsbaarheidsscans opgenomen in onze cyberbeveiligingsstrategie.
- Deze scans spelen een cruciale rol bij het identificeren en aanpakken van mogelijke zwakke plekken en dragen bij aan de algehele veerkracht van onze systemen en maatregelen voor gegevensbescherming.
- Deze proactieve aanpak zorgt ervoor dat onze cyberbeveiligingsinitiatieven flexibel blijven en inspelen op het veranderende bedreigingslandschap.

Gecentraliseerd beheer en bewaking:

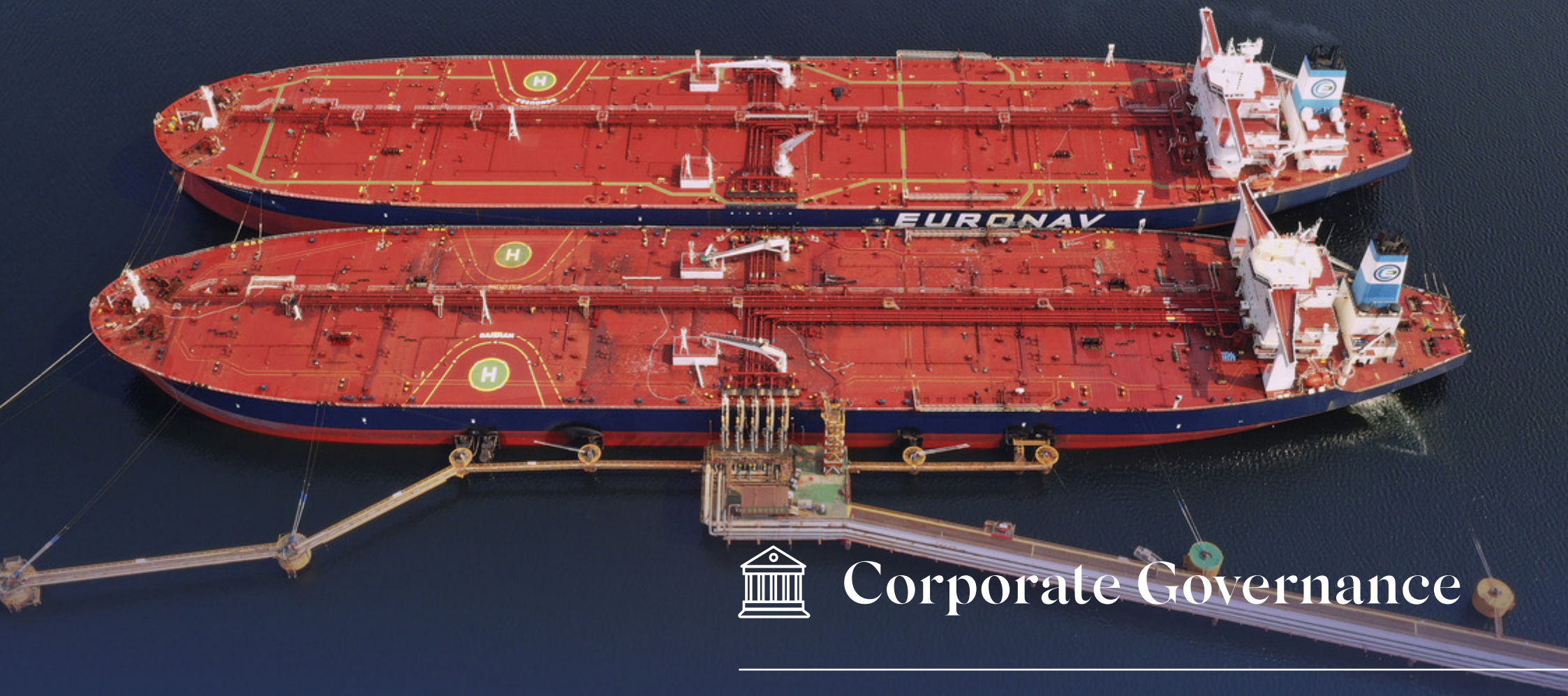
- Een platform voor beheer en monitoring op afstand implementeren om een uitgebreid overzicht van de vloot te krijgen.
- Zorgen voor veilige, bewaakte en geregistreerde toegang op afstand tot alle IT-infrastructuur, inclusief de activa van het schip, alle eindpuntapparaten van gebruikers en andere actieve netwerkcomponenten.

Geavanceerde antivirus en Endpoint Detection and Response (EDR):

- Inzetten van een EDR-oplossing voor continue bewaking van en respons op geavanceerde bedreigingen op endpoints.
- Het opzetten van gecentraliseerde dashboards voor inzicht in de status van de endpointbeveiliging en waarschuwingen, zowel op zee als aan land.

CMB.TECH blijft zich inzetten om haar cyberbeveiligingsbeleid te versterken, technologische vooruitgang te omarmen en een veilige omgeving te creëren voor haar activiteiten op zee en aan land.

BOCIMAR
POWERED BY NH_3
MINERAL EUROPE
ANTWERP



Corporate Governance

Corporate Governance

Aanpak

Gedragscode en ethiek

CMB.TECH heeft een gedrags- en ethische code aangenomen en hanteert deze. Het doel van de gedrags- en ethische code is om alle werknemers te helpen om de goede reputatie van CMB.TECH te versterken en te beschermen. De gedrags- en ethische code formuleert de beleidslijnen en richtlijnen die de waarden van CMB.TECH benadrukken, meer bepaald in haar relatie met klanten, leveranciers, aandeelhouders en andere belanghebbenden, alsook tot de gemeenschap in het algemeen.

De volledige tekst van onze gedrags- en ethische code kan geraadpleegd worden op de website van de groep: www.cmb.tech, onder de sectie Corporate Governance.

De Raad van Toezicht (de 'Raad') van CMB.TECH NV (samen met zijn dochtervennootschappen 'het bedrijf' genoemd) heeft een gedrags- en ethische code (de 'Code') aangenomen die geldt voor alle werknemers, bestuurders en functionarissen van het bedrijf ('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. CMB.TECH moet zich profileren als een professionele en verantwoordelijke organisatie en de 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

CMB.TECH 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 CMB.TECH handelen. CMB.TECH heeft zich ook aangesloten bij het Maritime Anti-Corruption Network (MACN).

In het algemeen worden alle derden die willen zakendoen met CMB.TECH 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 het bedrijf 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 het bedrijf op https://cmbtech.speakup.report/en-GB/cmbtech/home.

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 aan boekhoudkundige discipline en naleving van de regelgeving. Investeerders zullen ook vragen om een consistente toepassing van de beste aanpak op het gebied van presentatie en detail van financiële prestaties.

Wij nemen op jaarlijkse basis deel aan een aantal initiatieven die ons helpen voortdurend in dialoog te blijven met verschillende belanghebbenden. Sommige van deze initiatieven vereisen dat we een gedetailleerde gestandaardiseerde vragenlijst invullen over een reeks onderwerpen, vervolgvragen beantwoorden en interviews houden met verschillende van onze werknemers. Als zodanig, zorgen ze voor een brede blootstelling van onze praktijken en helpen ons te benchmarken en in de loop van de tijd te verbeteren, door ons te vergelijken met andere bedrijven maar ook met de verwachtingen van deze belanghebbenden, die in de loop van de tijd kunnen toenemen. De jaarlijkse resultaten voor elk van deze initiatieven worden intern besproken en vormen een nuttig uitgangspunt voor verbeterings- en actieplannen. Sommige andere initiatieven vereisen dat wij ons houden aan een reeks normen en

standaarden en dat wij bepaalde ‘best practices’ intern actief bevorderen.

De lijst van initiatieven waaraan we deelnemen is als volgt en de meesten worden elders in dit rapport besproken: PP, GtZ, MACN,

Analistenrapporten over het bedrijf worden regelmatig geschreven op basis van onze kwartaalresultaten en andere officiële aankondigingen. Onze publiekelijk gepubliceerde informatie wordt ook jaarlijks beoordeeld door onze auditors.

CMB.TECH heeft, samen met andere verantwoordelijke rederijen, de verplichting en plicht om haar bedrijfsmodellen en bredere bedrijfsreputatie te verdedigen en te promoten. CMB.TECH is van mening dat het actief en positief bijdraagt tot het verbeteren van de reputatie van de scheepvaart en de ruwe-olietankvaart door zich te engageren met een brede basis van stakeholders en de Poseidon Principles te onderschrijven en zich aan te sluiten bij organisaties zoals het Global Maritime Forum en de 'Getting to Zero coalition'.

GUBERNA

Omdat CMB.TECH 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 groep zich eind 2006 als institutioneel lid aan bij GUBERNA (www.guberna.be). GUBERNA is een kenniscentrum dat ‘corporate governance’ in al haar dimensies promoot en een platform biedt waar ervaringen, kennis en beste praktijken kunnen worden uitgewisseld.

Interne controle en risicobeheer

Het management ontwikkelt en implementeert interne controle om toezicht te houden op de activiteiten, de efficiëntie en het gebruik van middelen van het bedrijf op een manier die past bij de doelstellingen, de omvang en de complexiteit van haar activiteiten.

Gestructureerd, consistent en voortdurend risicomanagement identificeert, evalueert, beslist over, antwoorden op en rapporteert over opportuniteiten en bedreigingen die de doelen van het bedrijf kunnen beïnvloeden.

De Raad van Toezicht heeft een Risk Management Charter goedgekeurd om de risicomanagementcultuur van het bedrijf te ondersteunen. Er zijn duidelijke rollen en procedures voor risicobeheer gecreëerd.

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

CMB.TECH heeft eveneens een 'Beheersysteem voor veiligheid, gezondheid, milieu en kwaliteit (SHEQ) ontwikkeld dat SHEQ-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 CMB.TECH een systeem van interne controle over financiële rapportering, met inbegrip van de beleidslijnen en procedures om de transacties en verkoop van activa van het bedrijf correct weer te geven. Het doel is om een redelijke zekerheid te bieden dat transacties geregistreerd worden in overeenstemming met algemeen aanvaarde boekhoudstandaarden, alsook een redelijke zekerheid biedt dat ongeoorloofde verwerving , gebruik of vervreemding van activa tijdig opgemerkt worden. Interne audits beoordelen de naleving jaarlijks. De resultaten ervan worden gerapporteerd aan de financiële afdeling en aan het Audit- en Risicocomité. Voor een bespreking van ons risicobeheer en onze strategie en bestuur op het gebied van cyberbeveiliging zie sectie 'Beveiliging' vanaf pagina 102.

CMB.TECH 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, waaronder die 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.

CMB.TECH heeft BDO aangesteld als externe auditor om de financiële resultaten en de naleving van de Belgische wetgeving te controleren. De externe auditor legt minstens tweemaal per jaar een verslag voor aan het Audit- en Risicocomité. Het Audit- en Risicocomité heeft regelmatig contact met BDO, inclusief besloten sessies zonder de aanwezigheid van het management. De externe accountant wordt eveneens uitgenodigd om de jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.

Hedging beleid

CMB.TECH kan zich gedeeltelijk indekken tegen de blootstelling aan schommelingen van de rente op haar leningen. Alle leningen die zijn aangegaan voor de financiering van schepen zijn op basis van een variabele interestvoet verhoogd met een marge. De groep houdt geen afgeleide financiële instrumenten aan voor speculatieve doeleinden. CMB.TECH gebruikt afgeleide financiële instrumenten zoals termijntransacties, renteswaps, de aankoop 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 CMB.TECH 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, zijn er naar onze mening belangrijke factoren die er toe kunnen leiden dat onze werkelijke resultaten en ontwikkelingen wezenlijk verschillen van degene die in de toekomstgerichte verklaringen worden besproken:

– De sterkte van de wereldeconomieën en valuta's, inclusief het beleid van de centrale banken om de algemene inflatie, de stijgende rente en

ongunstige schommelingen van de wisselkoersen te bestrijden;

- De algemene marktomstandigheden inclusief de markt voor ruwe olie en waterstof- en ammoniakmotoren en -brandstoftechnologie, en specifiek voor onze schepen: schommelingen in chartertarieven en scheepswaarden;
- De toestand van de wereldwijde financiële markten die een negatieve invloed kan hebben op de beschikbaarheid voor ons van aanvullende financiering en herfinanciering tegen voor ons aanvaardbare tarieven en voorwaarden, evenals op ons vermogen om deze te verkrijgen, of om te voldoen aan de beperkende en andere voorwaarden in onze financieringsovereenkomsten, of om afdekkingsinstrumenten te verkrijgen tegen redelijke kosten;
- De invloed van de Amerikaanse presidents- en congresverkiezingen op de economie, toekomstige wet- en regelgeving en handelspolitieke aangelegenheden, zoals het opleggen van tarieven en andere importbeperkingen;
- Onze bedrijfsstrategie en andere plannen en doelstellingen voor groei en toekomstige activiteiten, waaronder geplande en ongeplande kapitaaluitgaven;
- De waterstof- en ammoniakmotor- en brandstoftechnologie van CMB.TECH kan mogelijk niet succesvol worden toegepast op onze trajecten;
- Het is mogelijk dat CMB.TECH verschillende waterstof- en ammoniakprojecten waarop de strategie van het bedrijf is gebaseerd, wereldwijd zowel op zee als aan land, niet afrondt zoals verwacht;
- Ons vermogen om cash te genereren om te voldoen aan onze schuldendienst en andere verplichtingen;
- Onze operationele- en onderhoudskosten met inbegrip van brandstof- en bunkerprijzen, droogdok- en verzekeringskosten;
- Potentiële aansprakelijkheid uit lopende of toekomstige rechtszaken, waaronder potentiële aansprakelijkheid als gevolg van toekomstige rechtszaken in verband met claims van organisaties van openbaar belang of activisme met betrekking tot het onvermogen om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering of deze gevolgen te beperken;
- Verwachtingen van beleggers, banken en andere belanghebbenden ten aanzien van milieu, maatschappij en goed bestuur (ESG) en de kosten in verband met de naleving van ESG-doelstellingen en -maatregelen;
- Strengere milieuregelgeving (International Maritime Organization ("IMO"))-regels voor broeikasgasemissies, EU Emissions Trading System ("EU ETS") voor de scheepvaart) en de daarmee samenhangende nalevingskosten en operationele complexiteit;
- Onze afhankelijkheid van essentieel personeel en de beschikbaarheid van geschoold personeel, waaronder zeevarenden en de daaraan gerelateerde loonkosten;
- Het niet beschermen van onze informatiesystemen tegen inbreuken op de beveiliging of falen of de onbeschikbaarheid van deze systemen gedurende een aanzienlijke periode om redenen als cyberaanvallen die onze bedrijfsactiviteiten kunnen verstoren en ons vermogen om een cyberverzekering af te sluiten tegen redelijke kosten;
- Een pandemie (zoals 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;
- Toegenomen frequentie van extreme weersomstandigheden (orkanen, tyfoons en overstromingen) die havens en scheepvaartroutes treffen, vooral in Zuidoost-Azië, de Amerikaanse Golfkust, de Indische Oceaan en Australië.
- Algemene binnenlandse en internationale geopolitieke omstandigheden, waaronder handelsspanningen tussen China en de Verenigde Staten, tussen de Europese Unie & de Verenigde Staten en Rusland, de vele aanvallen op schepen in de Rode Zee, handelsoorlogen en onenigheid tussen olieproducerende landen, waaronder illegale oliehandel;
- Elke verschuiving van olie en steenkool naar andere energiebronnen, zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas ("LNG"), waterstof, ammoniak of andere brandstoffen;
- Technologie- en productrisico's waaronder risico's die samenhangen met de energietransitie en verjonging van de vloot/systemen door over te schakelen op alternatieve aandrijvingen, waaronder technologische vooruitgang in scheepsontwerp, capaciteit, aandrijvingstechnologie en brandstofefficiëntie;
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties, piraterij, terroristische aanslagen en gewapende conflicten, waaronder het recente conflict tussen Rusland en Oekraïne en Israël en Hamas;
- Piraterij-incidenten in de Golf van Guinea, de Straat van Malakka en voor de kust van Somalië, terwijl de wereldwijde marinemiddelen gericht blijven op conflicten in het Midden-Oosten;
- Elke niet-naleving van de Amerikaanse Foreign Corrupt Practices Act van 1977 (FCPA) of andere toepasselijke regelgeving met betrekking tot omkoping;
- Potentiële verstoring van scheepvaartroutes door oorlog, waaronder de ontwikkelingen in de Rode Zee, ongevallen, klimaatgerelateerde gebeurtenissen, politieke gebeurtenissen,

bedreigingen voor de volksgezondheid, internationale vijandigheden, inclusief de voortdurende ontwikkelingen in Oekraïne, Gaza en Syrië, 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 publieke perceptie van de klimaatverandering;
- Naleving van overheids-, belasting- (inclusief koolstofgerelateerde), milieu- en veiligheidsvoorschriften en -regelingen en daarmee verband houdende kosten;
- Potentiële aansprakelijkheid die voortvloeit uit toekomstige rechtszaken in verband met claims van organisaties van openbaar belang of activistische organisaties met betrekking tot het niet aanpassen aan of verzachten van de gevolgen van de klimaatverandering;
- Stijging van de kapitaalkosten of beperkte toegang tot financiering als gevolg van de EU Taxonomy of relevante regionale taxonomieregelgeving;
- Elke niet-naleving van de bestaande milieuvoorschriften, zoals maar niet beperkt tot i) de wijzigingen door de Internationale Maritieme Organisatie 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, waarbij de maximale hoeveelheid zwavel die schepen in de lucht mogen uitstoten sinds 1 januari 2020 is verlaagd; (ii) het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments of BWM), dat sinds september 2019 op ons van toepassing is; (iii) EC 'Fit for 55'-verordening en in het bijzonder de EU-regeling voor de handel in emissierechten voor het maritiem vervoer en Fuel EU Maritime; (iv) 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 recycleren in veilige en deugdelijke werven voor recyclage die zijn opgenomen in de Europese lijst, die sinds 1 januari 2019 van toepassing is;
- Veranderingen in wetten, verdragen of regelgeving, inclusief maar niet beperkt tot nieuwe milieuvoorschriften en - beperkingen, hetzij op wereldwijd vlak, bepaald door de International Maritime Organization ("IMO"), en/of opgelegd door regionale of nationale autoriteiten zoals de Europese Unie ("EU") of individuele landen;
- Onze oprichting naar Belgisch recht en de verschillende rechten op schadeloosstelling die mogelijk beschikbaar zijn in vergelijking met andere landen, waaronder de Verenigde Staten;
- Behandeling van het bedrijf als een 'passive foreign investment company' ("PFIC") door de Amerikaanse belastingautoriteiten;
- Het falen van tegenpartijen om hun contracten met ons volledig uit te voeren;
- Toereikendheid van onze verzekeringsdekking;
- Ons vermogen om schadeloosstellingen van klanten te verkrijgen;
- Het onvermogen van onze dochterondernemingen om eventuele dividenden uit te keren of vast te stellen; en
- De verliezen uit afgeleide instrumenten.

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, capaciteit om dividenden uit te keren, 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

Mogelijke verstoring van scheepvaartactiviteiten door marktcycli, geopolitieke conflicten, milieufactoren en veranderingen in regelgeving.

De scheepvaartindustrie is cyclisch en volatiel, wat leidt tot schommelingen in chartertarieven, waarde van schepen, winst en beschikbare kasstroom in verschillende scheepvaartsegmenten. De sector is onderhevig aan marktverstoringen op zowel korte als

lange termijn, die onze winstgevendheid, liquiditeit en operationele planning wezenlijk kunnen beïnvloeden.

De markt voor ruwe-olietankers, chemicaliëntankers, drogebulkschepen, containerschepen, offshore windschepen (Commissioning Service Operation vessels ("CSOV") en Crew Transfer Vessels ("CTV")) en sleepboten blijft volatiel door de fluctuerende vraag- en aanboddynamiek, veranderingen in de wereldwijde handelsstromen en externe marcro-economische factoren. We verwachten aanhoudende schommelingen in de chartertarieven voor alle scheepsklassen, wat onze kasstromen op korte en middellange termijn zal beïnvloeden.

Schommelingen in de chartertarieven en de waarde van schepen zijn het gevolg van veranderingen in vraag en aanbod van scheepscapaciteit veroorzaakt door externe factoren waarover wij geen controle hebben. Het is mogelijk dat de boekwaarde van onze schepen niet overeenkomt met hun reële marktwaarde, aangezien de prijzen van tweedehandsschepen doorgaans fluctueren met veranderingen in chartertarieven, scheepsbouwkosten en industriële regelgeving.

We evalueren de boekwaarde van onze schepen om te bepalen of er gebeurtenissen hebben plaatsgevonden die een beoordeling op bijzondere waardevermindering vereisen. De beoordeling op bijzondere waardevermindering vereist dat we toekomstige kasstromen projecteren, rekening houdend met de waarde van de schepen, vrachttarieven, disconteringsvoeten, restwaarden en schattingen van de levensduur van de activa. Veel van deze factoren zijn historisch volatiel en ongunstige marktomstandigheden kunnen leiden tot bijzondere waardeverminderingsverliezen, wat een impact heeft op onze financiële prestaties. Als een schip onder de boekwaarde wordt verkocht, kunnen we bovendien financiële verliezen lijden die onze resultaten negatief kunnen beïnvloeden.

In het algemeen zijn de factoren die vraag en aanbod in de scheepvaartindustrie beïnvloeden onvoorspelbaar en buiten onze controle. Een verslechtering van de wereldwijde economische omstandigheden kan leiden tot een daling van de chartertarieven, wat van invloed kan zijn op ons vermogen om winstgevende werkgelegenheid voor onze schepen veilig te stellen. Het is mogelijk dat vernieuwings- of vervangingscharters niet voldoende zijn om financiële stabiliteit te garanderen.

De belangrijkste factoren die de vraag naar scheepscapaciteit beïnvloeden zijn onder andere:

- De wereldwijde vraag naar energie en de handel in grondstoffen beïnvloeden de behoefte aan ruwe-olietankers, chemicaliëntankers en bulkschepen.
- Gecontaineriseerde handelsstromen, gedreven door industriële productie, groei van e-commerce en havencongestie.
- Uitbreiding van offshore windprojecten, wat de vraag naar CSOV's en CTV's in hernieuwbare energiesectoren beïnvloedt.
- De vraag naar en het aanbod van zeetransport van olie, petroleumproducten, drogebulkgoederen en industrieproducten.
- Verschuivingen in energieverbruik door de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen of veranderingen in de relatieve kosten van olie, gas, waterstof en hernieuwbare energiebronnen.
- Toename van de binnenlandse energieproductie via pijpleidingen, waardoor de afhankelijkheid van zeetransport afneemt.
- Raffinagecapaciteit en voorraadverdeling, die de vraag naar tankers beïnvloeden op basis van geografische onevenwichten in het energieaanbod.
- Nationaal beleid met betrekking tot strategische reserves, met inbegrip van veranderingen in de niveaus voor het aanleggen van noodvoorraden ruwe olie.
- Geopolitieke conflicten en bedreigingen van de veiligheid, waaronder de oorlogen in Oekraïne en Gaza, aanvallen op schepen in de Rode Zee en de Straat Bab el-Mandeb, piraterij in de Golf van Guinee en Oost-Afrika en oplopende spanningen in de Zuid-Chinese Zee.
- Sancties, embargo's en handelsbeperkingen, waaronder maatregelen tegen Rusland die invloed hebben op het transport van ruwe olie en geraffineerde producten.
- Mondiale en regionale economische ontwikkelingen, waaronder recessierisico's, inflatiedruk en verstoringen in mondiale scheepvaartcorridors.
- Wisselkoersschommelingen, vooral de volatiliteit van de USD, die een invloed hebben op de handelsbalansen en de prijzen van bunkerbrandstoffen.
- Veranderingen in handelspatronen over zee, waaronder verschuivingen in de inkoop van grondstoffen en herschikkingen in de toeleveringsketen na geopolitieke geschillen en handelsoorlogen.
- Evoluerende regelgeving, zoals de emissiedoelstellingen van de IMO voor 2025, de koolstofprijsstelling van de EU (EU ETS voor de scheepvaart), FuelEU Maritime en nieuwe mandaten voor de behandeling van ballastwater.
- Milieu- en duurzaamheidsinitiatieven, waaronder de wereldwijde drang naar groene scheepvaartcorridors, het gebruik van alternatieve brandstoffen en strengere emissienormen.

– Bedreigingen voor cyberbeveiliging en digitaliseringsrisico's, waaronder mogelijke cyberaanvallen op navigatiesystemen voor schepen en systemen om de vracht te volgen.

De factoren die het aanbod van scheepvaartcapaciteit beïnvloeden zijn onder andere:

– Het aantal bestellingen voor nieuwbouwschepen wordt beperkt door de werfcapaciteit, de beschikbaarheid van financiering en de onzekerheid over de regelgeving.

– Recycling- en slooppercentages, beïnvloed door de leeftijd van het schip, de kosten voor de naleving van de emissienormen en de liquiditeit van de tweedehandsmarkt.

– Onevenwichtigheden op de olie- en grondstoffenmarkt die van invloed zijn op de chartervraag van tankers en bulkschepen.

– Het ombouwen van tankers en bulkschepen voor alternatieve doeleinden, zoals drijvende opslag of floating production storage and offloading ("FPSO").

– Bedrijfsstoringen veroorzaakt door knelpunten in de toeleveringsketen, waaronder vertragingen op scheepswerven, tekorten aan onderdelen en havencongestie.

– Het aantal schepen dat stilligt, in droogdok ligt of een nieuwe bestemming krijgt voor niet-transportactiviteiten (bijv. opslag of offshore bevoorrading).

– Onzekerheid over vergroening en vertragingen in de regelgeving, omdat scheepseigenaren aarzelen om nieuwe schepen te bestellen in het veranderende emissiebeleid van de IMO en de EU.

Toekomstige marktvooruitzichten en strategische overwegingen

We verwachten dat de toekomstige vraag naar onze vloot zal afhangen van:

– Wereldwijde economische groeicijfers en trends in industriële productie.

– Seizoensgebonden en regionale schommelingen in de vraag, waaronder pieken in het brandstofverbruik in de winter en handelsstromen in droge bulk in de zomer.

– Vlootuitbreidingsstrategieën in wereldwijde scheepvaartsegmenten.

– Evoluerend energiebeleid en koolstofreductieverplichtingen, die de vraag naar conventioneel brandstoftransport en ondersteunende offshore windschepen vormgeven.

Gezien het huidige orderboek voor nieuwe schepen zal de capaciteit van de wereldvloot naar verwachting toenemen, wat in bepaalde scheepvaartsegmenten tot overcapaciteit kan leiden. Daarnaast kunnen macro-economische onzekerheid, stijgende rentetarieven en geopolitieke verstoringen de vraag naar handel in meerdere scheepvaartsectoren temperen.

De aanhoudende conflicten in Oekraïne en Gaza, in combinatie met inflatiedruk en een kwetsbare toeleveringsketen, hebben extra risico's gecreëerd in bepaalde regio's waar we actief zijn. De voortdurende sancties tegen Rusland, waaronder beperkingen op de oliehandel over zee, hebben de energiemarkten al verstoord en de charterpatronen van tankers beïnvloed. Aanvallen op commerciële schepen in de Rode Zee hebben de risico's verder vergroot, met gevolgen voor de containerroutes en verzekeringskosten.

Sinds 2022 hebben verschillende jurisdicties de economische sancties tegen Rusland uitgebreid, waardoor het zeevervoer van belangrijke grondstoffen zoals olie en geraffineerde producten aan banden is gelegd. Deze maatregelen hebben de wereldwijde handelsstromen een nieuwe wending gegeven, waardoor de vraag naar tonmijlen voor bepaalde scheepvaartsectoren is toegenomen terwijl de nalevingseisen voor beheerders ingewikkelder zijn geworden.

Bovendien hebben schommelingen in de olie- en aardgasprijzen voor onzekerheid gezorgd in de vraag naar tankers en bulkschepen. Periodes met lage olieprijzen ontmoedigen nieuwe investeringen in exploratie en productie, waardoor de vraag naar transport van ruwe olie afneemt. Omgekeerd kunnen hoge olieprijzen de consumptie onderdrukken, wat een invloed heeft op het gebruik van tankers voor geraffineerde producten.

Een daling van de markt en schokken in de vraag kunnen leiden tot een overschot aan scheepscapaciteit, waardoor de concurrentie tussen de verschillende scheepsklassen toeneemt en oudere, minder efficiënte schepen uit de vaart moeten worden genomen. Gezien de volatiele aard van de wereld-handel kunnen we toekomstige markt-omstandigheden niet met zekerheid voorspellen. Aanhoudende geopolitieke instabiliteit, economische verschuivingen en veranderingen in de regelgeving kunnen echter een wezenlijk effect hebben op de inzet van onze vloot en onze financiële prestaties.

Politieke ontwikkelingen in de VS en de impact van het nieuwe presidentschap zouden een directe invloed kunnen hebben op de scheepvaartindustrie en ons bedrijf

De uitkomst van de Amerikaanse presidents-verkiezingen in 2024 heeft geleid tot belangrijke verschuivingen in het handelsbeleid, de energie-markten en de geopolitieke

stabiliteit, die allemaal een directe impact kunnen hebben op de scheepvaart-sector.

- Handelsbeleid & tarieven: De regering Trump kondigde aan een protectionistisch handelsbeleid te gaan voeren, waaronder hogere tarieven op geïmporteerde goederen, waardoor de vraag naar containervervoer mogelijk zal afnemen, toeleveringsketens zullen verschuiven en traditionele handelsstromen zullen worden verstoord.

- Beleid voor energieonafhankelijkheid: De regering Trump geeft waarschijnlijk prioriteit aan de energieonafhankelijkheid van de VS en verhoogt de binnenlandse olie- en gasproductie. Dit kan de vraag naar geïmporteerde ruwe olie doen afnemen en het gebruik van tankers beïnvloeden. Omgekeerd zou een toename van de Amerikaanse LNG-export naar Europa en Azië de vraag naar gastankers en bulkgoederen kunnen stimuleren.

- Geopolitieke strategie en wereldwijde stabiliteit: verschuivingen in het buitenlands beleid, in het bijzonder met betrekking tot Noord-Atlantische Verdragsorganisatie ("NAVO")-verplichtingen, relaties met China en conflicten in het Midden-Oosten, kunnen leiden tot een toegenomen isolationisme van de VS en een agressievere handelshouding. Dit kan leiden tot verdere wereldwijde instabiliteit en kan een impact hebben op de vraag naar ruwe olie, containergoederen en drogebulkgoederen.

- Onzekerheid over regelgeving in milieubeleid: een terugschroeving van de milieuregelgeving onder de regering Trump kan de wereldwijde vergroeningsstroom vertragen, met gevolgen voor koolstofverhandelingsmechanismen, emissiereductiedoelstellingen en investeringen in alternatieve brandstoftechnologieën.

Dergelijke verschuivingen in het Amerikaanse handels- en energiebeleid onder de nieuwe regering zullen waarschijnlijk invloed hebben op overzeese handelspatronen, grondstofprijzen en brandstofkosten, die op hun beurt weer van invloed zullen zijn op chartertarieven, strategieën om schepen in te zetten om scheepvaartroutes te optimaliseren.

Als gediversifieerde maritieme groep blijven we blootgesteld aan een breed spectrum van economische, politieke, regelgevende en milieurisico's die de wereldwijde maritieme handel beïnvloeden. Hoewel we de diversificatie van onze vloot en de aanpassing aan de markt actief beheren, kunnen externe verstoringen - waaronder militaire conflicten, beleid voor de overgang naar een andere energiemarkt en verschuivingen in de wereldhandel - een aanzienlijke invloed hebben op onze operationele prestaties, het genereren van inkomsten en de financiële stabiliteit op lange termijn en daarmee op onze aandelenkoers.

Een aanzienlijk deel van onze inkomsten is afkomstig van een beperkt aantal klanten en het verlies van één van deze klanten kan leiden tot een aanzienlijk verlies van inkomsten en kasstroom.

Momenteel halen we een aanzienlijk deel van onze inkomsten uit een beperkt aantal klanten. Voor het jaar eindigend op 31 december 2024 waren FMG International Ltd en Valero Energy Corporation ("Valero"), goed voor respectievelijk 8,47% en 8,11% van onze totale inkomsten in ons scheepvaart-segment. Daarnaast was North Oil Company op 31 december 2024 onze enige floating storage and offloading ("FSO")-klant voor onze beide FSO's en was op die datum goed voor 6,80% van onze inkomsten. Al onze charterovereenkomsten hebben vaste looptijden, maar kunnen vroegtijdig worden beëindigd als gevolg van bepaalde gebeurtenissen, zoals het in gebreke blijven van een charteraar om charterbetalingen aan ons te voldoen vanwege financieel onvermogen, onenigheid met ons of anderszins.

Daarnaast kan een charteraar zijn recht uitoefenen om het charter te beëindigen als, onder andere:

- het schip volledig verloren gaat of onherstelbaar beschadigd is;

- we onze verplichtingen onder het charter niet nakomen, inclusief lange perioden waarin het schip niet verhuurd is;

- oorlog, sancties of vijandelijkheden de vrije handel van het vaartuig aanzienlijk verstoren;

- het schip wordt gevorderd door een overheidsinstantie; of

- er zich een langdurige gebeurtenis van overmacht voordoet, zoals oorlog, piraterij, terrorisme, een wereldwijde pandemie of politieke onrust, die het charteren van het schip verhindert, in elk geval in overeenstemming met de bepalingen en voorwaarden van de respectieve charter.

Daarnaast kunnen de charterbetalingen die we ontvangen worden verlaagd als het schip niet presteert volgens bepaalde contractuele specificaties, bijvoorbeeld als de gemiddelde snelheid van het schip lager is dan de snelheid die we hebben gegarandeerd of als de hoeveelheid brandstof die wordt verbruikt om het schip aan te drijven hoger is dan de gegarandeerde hoeveelheid.

Daarnaast is de vergoeding onder onze FSO-service-contracten gebaseerd op de dagelijkse prestaties en/of beschikbaarheid van elke FSO in overeenstemming met de vereisten die zijn gespecificeerd in de FSO-servicecontracten die van toepassing zijn. De charterbetalingen die we ontvangen onder onze FSO-servicecontracten kunnen worden verminderd of opgeschort (indien van toepassing) als het schip stilligt, maar beschikbaar is voor exploitatie, of als een geval van overmacht zich voordoet, of we hebben mogelijk geen recht op charterbetalingen als de FSO voor langere tijd uit de vaart wordt genomen voor onderhoud, of het charter kan worden beëindigd als deze gebeurtenissen voor langere tijd aanhouden. Daarnaast hebben onze contracten voor FSO-services

dagtarieven die vastliggen gedurende de looptijd van het contract. Om de effecten van inflatie op de inkomsten uit deze termijncontracten te beperken, bevatten onze FSO-servicecontracten jaarlijkse escalatiebepalingen. Deze voorzieningen zijn bedoeld om ons te compenseren voor bepaalde kostenstijgingen, waaronder lonen, verzekeringen en onderhoudskosten. Daadwerkelijke kostenstijgingen kunnen echter het gevolg zijn van gebeurtenissen of omstandigheden die geen correlatieve veranderingen in de relevante escalatie-bepalingen veroorzaken.

Als een van onze charters wordt beëindigd, is het mogelijk dat we het betreffende schip niet opnieuw kunnen inzetten tegen voorwaarden die voor ons even gunstig zijn als onze huidige charters, of helemaal niet. We zijn blootgesteld aan veranderingen van de spotmarkttarieven die verband houden met het inzetten van onze schepen. Als we niet in staat zijn om een schip waarvoor de charter is beëindigd opnieuw in te zetten, ontvangen we geen inkomsten uit dat schip en moeten we mogelijk lopende kosten betalen die nodig zijn om het schip in goede staat te houden. Elk van deze factoren kan onze inkomsten en kasstromen verlagen. Verder kan het verlies van een van onze charteraars, charters of schepen, of een daling van de charterhuur onder een van onze charters, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële toestand en het vermogen om eventuele dividenden uit te keren aan onze aandeelhouders.

Wij zijn in grote mate afhankelijk van spotcharters en een daling van de spotchartertarieven in de toekomst kan een negatief effect hebben op onze winst en ons vermogen om eventuele dividenden te betalen.

Op 31 december 2024 werden 46 van onze schepen ingezet op de spotmarkt (26 Euronav, 9 Bocimar, 2 Bochem, 7 Windcat en 2 andere). Hiervan waren 12 van onze Very Large Crude Carrier ("VLCC")-tankers tewerkgesteld in de Tankers International Pool ("TI Pool"), waarvan we in 2000 stichtend lid waren, en 2 van onze roestvrijstalen chemicaliëntankers waren tewerkgesteld in de Stolt Tankers Joint Service pool ("STJS Pool"). 74 schepen werden op lange termijn gecharterd (12 Euronav, 4 Bochem, 4 Delphis, 53 Windcat 1 andere), waarvan de gemiddelde resterende duur 7 jaar is (exclusief de 53 CTV's van Windcat), inclusief 5 met winstdelingscomponenten. We zullen worden blootgesteld aan de geldende chartertarieven in de verschillende sectoren wanneer de bestaande charters van deze schepen aflopen en in de mate dat de tegenpartijen van onze vastrentende chartercontracten hun verplichtingen aan ons niet nakomen. In de toekomst zullen we ook spotcharters afsluiten. De spotchartermarkt kan aanzienlijk fluctueren op basis van vraag en aanbod van schepen en grondstoffen. De succesvolle exploitatie van onze schepen in de concurrerende spotchartermarkt hangt onder andere af van het verkrijgen van winstgevende spotcharters en het zoveel mogelijk beperken van de tijd die besteed wordt aan het wachten op charters en de tijd die besteed wordt aan het reizen in ballast om vracht op te halen. Wanneer de huidige charters voor onze vloot aflopen of worden beëindigd, is het misschien niet mogelijk om deze schepen opnieuw te charteren tegen vergelijkbare tarieven of helemaal niet, of om charters te krijgen voor schepen die we willen kopen tegen vergelijkbare winstgevende tarieven of helemaal niet. Als gevolg daarvan is het mogelijk dat we lagere tarieven moeten accepteren of dat we te maken krijgen met een langere huurperiode voor onze schepen, wat een negatief effect zou hebben op onze inkomsten, bedrijfsresultaten en financiële conditie.

De spotmarkt is zeer volatiel en er zijn en zullen periodes zijn waarin de spotchartertarieven dalen tot onder de bedrijfskosten van de schepen. Bovendien, aangezien de chartertarieven voor spotcharters worden vastgesteld voor een enkele reis die tot enkele weken kan duren, zullen we tijdens perioden waarin de spotchartertarieven stijgen over het algemeen vertragingen ondervinden bij het realiseren van de voordelen van dergelijke stijgingen. Als de spotchartertarieven in de toekomst dalen, is het mogelijk dat we niet in staat zijn om onze schepen die op de spotmarkt worden verhandeld winstgevend te exploiteren, aan onze verplichtingen te voldoen, met inbegrip van betalingen op schulden, of om eventuele dividenden in de toekomst te betalen.

Wij evalueren voortdurend potentiële transacties die volgens ons de winst kunnen verhogen, de aandeelhouderswaarde kunnen vergroten of in het belang van het bedrijf zijn, en onze activiteiten in dit verband kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten.

Wij evalueren voortdurend potentiële transacties, zoals bedrijfscombinaties, de aankoop van schepen of verwante bedrijven, de uitbreiding van onze activiteiten, de terugbetaling van bestaande schulden, de inkoop van aandelen, kortetermijninvesteringen of andere transacties waarvan wij denken dat zij de winst zullen verhogen, de aandeelhouderswaarde zullen verhogen of in het beste belang van het bedrijf zijn. De afleiding van de aandacht van het management, vertragingen of moeilijkheden in verband met een potentiële transactie, het niet realiseren van een of alle verwachte voordelen van de transactie of het niet kunnen afsluiten van een dergelijke transactie binnen de verwachte termijnen kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële toestand en het vermogen om dividenden aan onze aandeelhouders uit te keren.

Mogelijke organisatorische veranderingen kunnen ons beïnvloeden, met mogelijk verlies van activiteiten en verlies van belangrijke werknemers of afname van de productiviteit van werknemers tot gevolg. Onzekerheden in verband met eventuele overgangen in het hoger management kunnen leiden tot bezorgdheid bij huidige en potentiële derde partijen waar wij zaken mee doen, wat onze bedrijfsvooruitzichten kan schaden. Een verloop in belangrijke managementposities binnen het bedrijf, of

het falen om belangrijke nieuwe aanwervingen of gepromoveerde werknemers te integreren, kan ons vermogen om het bedrijf efficiënt en effectief te leiden, kan storend en afleidend zijn voor het management en kan leiden tot bijkomstig vertrek van bestaand personeel, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële resultaten en interne controles op de financiële verslaggeving.

Onze activiteiten worden beïnvloed door macro-economische omstandigheden, waaronder inflatie, rentetarieven, marktvolatiliteit, economische onzekerheid en beperkingen in de toeleveringsketen.

Verschillende macro-economische factoren kunnen onze activiteiten en de resultaten van onze activiteiten en financiële positie ongunstig beïnvloeden, waaronder veranderingen in inflatie, rentevoeten en algemene economische onzekerheid. Deze factoren, in combinatie met verstoringen in toeleveringsketens en kapitaalmarkten, zorgen voor uitdagingen in de segmenten ruwe olie, chemicaliën, droge bulk, containers en offshore windscheepvaart waarin wij actief zijn.

De inflatie heeft bijvoorbeeld onze arbeidskosten verhoogd, vooral door hogere lonen voor zeevarenden, havenarbeiders en gespecialiseerde bemanningsleden, en heeft geleid tot hogere rentetarieven en hogere bedrijfskosten voor onze hele vloot. Stijgende kosten voor scheepsonderhoud, reserveonderdelen, brandstof en verzekeringspremies hebben extra financiële druk op onze activiteiten gelegd. Beperkingen in de toeleveringsketen, waaronder vertragingen bij het verkrijgen van cruciale scheepsonderdelen, havencongestie en achterstanden op scheepswerven, hebben de inflatoire trends verder versterkt. Als deze omstandigheden aanhouden, kunnen ze een negatieve invloed hebben op onze vlootactiviteiten, de waarde van onze activa en de dynamiek van de chartermarkt.

Door de inflatie en volatiliteit van de grondstofprijzen - met name de kosten voor brandstof, reserveonderdelen en logistiek - zijn onze bedrijfskosten gestegen. Ons bedrijf gebruikt momenteel geen financiële derivaten om zich in te dekken tegen de volatiliteit van de grondstofprijzen en we vertrouwen op marktgedreven prijzen voor materialen, energie en andere operationele inputs. Hoewel we proberen kostenescalatieclausules op te nemen in onze langlopende transportcontracten om stijgingen in brandstof- en operationele kosten door te berekenen aan klanten, kunnen we niet garanderen dat al deze kosten volledig terugverdiend kunnen worden. Als we niet in staat zijn om deze stijgende kosten effectief te beperken via contractuele prijsmechanismen of verhoogde vrachttarieven, kunnen onze winstgevendheid en bedrijfsmarges negatief worden beïnvloed.

In 2024 en 2023 werd de wereldwijde scheepvaart-industrie aanzienlijk beïnvloed door geopolitieke gebeurtenissen. De handhaving van de sancties van de Verenigde Staten, de EU en de G7 tegen Russische ruwe olie en petroleumproducten, die officieel van kracht werden op 25 februari 2023, versnelde een wereldwijde herijking van de handelspatronen in de tanker-, bulk- en containervaart. De verschuiving in de goederenstromen en de opkomst van nieuwe handelsroutes creëerden langere reisafstanden, wat een impact had op de brandstofkosten, de beschikbaarheid van schepen en de volatiliteit van de chartertarieven.

Het militaire conflict in het Midden-Oosten en de daaropvolgende aanvallen op commerciële schepen in de Rode Zee dwongen meerdere schepen om om te varen via het Suezkanaal, waardoor de reistijden toenamen en de wereldwijde handelsstromen verschoven naar langere routes via Kaap de Goede Hoop. Deze verstoring trof niet alleen olietankers, maar ook bulkschepen, containerschepen en offshore ondersteunende logistiek, wat leidde tot vertragingen, hogere verzekeringskosten en risicopremies voor het varen in onstabiele gebieden.

Daarnaast hebben beperkingen op de doorvaart door het Panamakanaal als gevolg van aanhoudende droogte en een lager waterpeil geleid tot langere vaarpatronen en meer congestie op alternatieve scheepvaartroutes. De omleiding van container- en bulkschepen heeft bijgedragen aan hogere transportkosten, langere levertijden en volatiliteit van de tarieven voor verschillende scheepstypen.

Omdat de wereldhandel zich blijft aanpassen aan geopolitieke spanningen, milieueisen en nieuwe regelgeving, verwachten we aanhoudende verstoringen, verschuivingen in de regionale vraag en schommelingen in de chartertarieven in alle segmenten van onze vloot, waaronder olie- en chemicaliëntransport, bulkgoederen, containervracht, offshore windondersteuning en havendiensten.

Voortdurende macro-economische onzekerheid, stijgende kosten en geopolitieke instabiliteit zullen invloed blijven hebben op de vlootactiviteiten, de scheepvaartvraag en de financiële prestaties van onze gediversifieerde scheepvaartactiviteiten. Hoewel we actief proberen om deze risico's te beperken door middel van vlootdiversificatie, contractoptimalisatie en operationele efficiëntie, blijven externe factoren - zoals inflatie, verschuivingen in het handelsbeleid en zich ontwikkelende veiligheidsdreigingen - buiten onze directe controle en kunnen ze onze activiteiten wezenlijk beïnvloeden.

Een toename van het handelsprotectionisme, de ontrafeling van multilaterale handelsovereen-komsten en een daling van de Chinese export van goederen en import van grondstoffen kan een wezenlijk nadelig effect hebben op de activiteiten van onze charters en kan op zijn beurt een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, financiële toestand en kasstromen.

Onze activiteiten stellen ons bloot aan het risico dat toenemend handelsprotectionisme onze activiteiten negatief zal beïnvloeden. Onlangs hebben regeringsleiders verklaard dat hun landen zich mogelijk zullen wenden tot handelsbarrières om hun binnenlandse industrieën te beschermen of nieuw leven in te blazen in het licht van buitenlandse import, waardoor de vraag naar scheepvaart zal afnemen.

De Amerikaanse regering heeft verklaringen afgelegd en acties ondernomen die het Amerikaanse en internationale handelsbeleid kunnen beïnvloeden, waaronder tarieven die van invloed zijn op bepaalde Chinese industrieën. Daarnaast zal de tweede regering Trump waarschijnlijk nieuwe tarieven opleggen op import uit Canada, Mexico, China en Europa en op de import van staal en aluminium. Het is onbekend of en in welke mate nieuwe tarieven (of andere nieuwe wetten of regels) zullen worden aangenomen en wat het effect van dergelijke acties op ons of onze sector zal zijn. Als er nieuwe tarieven, wet- en/of regelgeving wordt ingevoerd, als er opnieuw wordt onderhandeld over bestaande handelsovereenkomsten of, in het bijzonder, als de Amerikaanse regering vergeldingsmaatregelen neemt als gevolg van de voortdurende handels-spanningen tussen de VS en China, kunnen dergelijke veranderingen een negatief effect hebben op de vraag naar onze diensten en activiteiten, onze bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Daarnaast kan de handelsoorlog tussen de VS en China escaleren tot boven de tarieven door een plan van de Trump-administratie om hoge tarieven op te leggen aan Chinese rederijen, alle in China gebouwde schepen die Amerikaanse havens binnenvaren en alle scheepsbeheerders die een schip dat in China is gebouwd in hun vloot hebben of die een nieuw schip in bestelling hebben bij een Chinese werf. De handelsvertegenwoordiger van de VS (USTR) zal van Chinese schepen eisen dat ze tot 1 miljoen dollar betalen voor havenaanlopen en van beheerders van schepen die in China gebouwd zijn dat ze tot 1,5 miljoen dollar per havenaanloop in de VS betalen. Het is onbekend of en in welke mate deze nieuwe havengelden voor Chinese rederijen en schepen zullen worden aangenomen en welk effect ze op ons of onze sector zullen hebben.

Bovendien heeft de regering van China een economisch beleid geïmplementeerd dat gericht is op het verhogen van de binnenlandse consumptie van goederen die in China geproduceerd worden. Dit kan tot gevolg hebben dat er minder goederen beschikbaar zijn voor de export en dat de vraag naar containervervoer afneemt. Veel van de hervormingen, met name enkele beperkte prijshervormingen die ertoe leiden dat de prijzen voor bepaalde grondstoffen voornamelijk worden bepaald door de marktkrachten, zijn ongekend of experimenteel en kunnen worden herzien, gewijzigd of afgeschaft.

Beperkingen op import, onder andere in de vorm van tarieven, kunnen een grote invloed hebben op de wereldhandel en de vraag naar scheepvaart in het algemeen. Meer specifiek kan toenemend handelsprotectionisme in de markten die onze charteraars bedienen leiden tot een stijging van (i) de kosten van goederen die worden geëxporteerd vanuit exporterende landen, (ii) de tijd die nodig is om goederen te leveren vanuit exporterende landen, (iii) de kosten van dergelijke leveringen en (iv) de risico's die gepaard gaan met het exporteren van goederen. Deze factoren kunnen leiden tot een afname van de hoeveelheid goederen of producten die worden verscheept. Protectionistische ontwikkelingen of de perceptie dat deze zich kunnen voordoen, kunnen een wezenlijk nadelig effect hebben op de wereldwijde economische omstandigheden en kunnen de wereldwijde handel, met inbegrip van de handel tussen de Verenigde Staten en China, aanzienlijk beperken. Deze ontwikkelingen kunnen ook een negatieve invloed hebben op de activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand van onze charteraars, wat op zijn beurt een invloed kan hebben op het vermogen van onze charteraars om tijdig huurgelden aan ons te betalen en ons vermogen om charters te vernieuwen en onze activiteiten uit te breiden, kan aantasten. Elk van deze ontwikkelingen kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand, evenals op onze kasstromen, inclusief beschikbare kasmiddelen voor dividenden aan onze aandeelhouders en op de prijs van onze gewone aandelen.

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 ze hechten steeds meer belang aan de implicaties en maatschappelijke kosten van hun beleggingen.

In februari 2021 heeft de waarnemend voorzitter van de SEC een verklaring afgelegd waarin hij de Division of Corporation Finance opdraagt meer aandacht te besteden aan klimaatgerelateerde openbaarmaking in openbare bedrijfsdossiers en in maart 2021 heeft de SEC de oprichting aangekondigd van een Climate and ESG Task Force bij de Division of Enforcement (the "Task Force"). Het doel van de Task Force is het ontwikkelen van initiatieven om ESG-gerelateerd wangedrag proactief op te sporen in overeen-stemming met het toegenomen vertrouwen van beleggers in klimaat- en ESG-gerelateerde openbaarmaking en investeringen. Ter uitvoering van het doel van de Task Force heeft de SEC verschillende

handhavingsacties ondernomen, waarvan de eerste in mei 2022, en nieuwe regels aangekondigd. Op 21 maart 2022 heeft de SEC voorgesteld dat alle beursgenoteerde ondernemingen uitgebreide klimaatgerelateerde informatie in hun SEC-dossiers moeten opnemen. Op 25 mei 2022 stelde de SEC een tweede reeks regels voor om de praktijk van "greenwashing" (d.w.z. het doen van ongegronde beweringen over iemands ESG-inspanningen) te beteugelen en om voorgestelde wijzigingen toe te voegen aan regels en rapportageformulieren die van toepassing zijn op geregistreerde beleggingsmaatschappijen en adviseurs, adviseurs die zijn vrijgesteld van registratie, en ondernemingen voor bedrijfsontwikkeling. Op 6 maart 2024 heeft de SEC definitieve regels aangenomen om registranten te verplichten bepaalde klimaatgerelateerde informatie bekend te maken in SEC-dossiers van alle beursgenoteerde ondernemingen. Volgens de definitieve regels moeten bedrijven onder andere de volgende informatie verstrekken: belangrijke klimaatgerelateerde risico's; activiteiten om deze risico's te beperken of zich aan te passen; informatie over het toezicht van de Directieraad van de registrant op klimaatgerelateerde risico's en de rol van het management bij het beheer van belangrijke klimaatgerelateerde risico's; en informatie over klimaatgerelateerde doelstellingen die van wezenlijk belang zijn voor de activiteiten, bedrijfsresultaten of financiële toestand van de registrant. Daarnaast vereisen de definitieve regels, om de beoordeling van beleggers van bepaalde klimaatgerelateerde risico's te vergemakkelijken, de openbaarmaking van Scope 1- en/of Scope 2-emissies van broeikasgassen op een stapsgewijze basis wanneer deze emissies van materieel belang zijn; de indiening van een attesteringsverslag over de vereiste openbaarmaking van de Scope 1- en/of Scope 2-emissies van dergelijke registranten, eveneens op een stapsgewijze basis; en openbaarmaking van de effecten op de jaarrekening van noodweer en andere natuurlijke omstandigheden, met inbegrip van bijvoorbeeld kosten en verliezen. De definitieve regels omvatten een gefaseerde overgangsperiode voor alle registranten, waarbij de datum van naleving afhankelijk is van de status van de registrant en de inhoud van de informatie.

Op 18 maart 2024 heeft het Fifth Circuit Court of Appeals echter een administratieve opschorting van de recente klimaatregel van de SEC uitgevaardigd. Op 20 januari 2025 vaardigde president Donald Trump een presidentieel memorandum uit om de regelgeving te bevriezen, wat gevolgen had voor recente regelgeving, waaronder de SEC-regels voor klimaatinformatie. Op 11 februari 2025 gaf waarnemend SEC-voorzitter Mark Uyeda de staf van de SEC opdracht om een verzoek in te dienen voor een onderbreking van de rechtszaak over de klimaatregels, wat duidt op een mogelijke verschuiving in de houding van de Commissie ten opzichte van deze regels. Deze recente ontwikkelingen duiden op een belangrijke heroverweging van de aanpak van de SEC met betrekking tot klimaatgerelateerde informatieverschaffing.

Als een bedrijf er niet in slaagt om zich aan te passen aan of 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 genoodzaakt 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 informatieverstrekking 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 beoordelingen worden door sommige beleggers gebruikt om hun beleggings- en stembeslissingen te onderbouwen. Ongunstige ESG-beoordelingen 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 2024 en 31 december 2023 bedroegen onze totale schulden respectievelijk $2.622,3 miljoen en $930,7 miljoen 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.

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 sector. 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 verhypothekeerde 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 gecommitteerde 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; 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;
– eventuele dividenden vast te stellen en uit te keren indien zich als gevolg van het eventuele 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 deze financiële convenanten of operationele beperkingen kan een geval van verzuim vormen. Tenzij die schending ongedaan wordt gemaakt binnen de in de voorwaarden van de betrokken kredietfaciliteit gespecificeerde respijtperiode, of tenzij onze kredietverstrekkers afzien van het betrokken convenant of het wijzigen, geeft dit onze kredietverstrekkers het recht om onder meer van ons te eisen dat we bijkomende zekerheden stellen. Daarnaast kunnen ze eisen dat we ons eigen vermogen en onze liquiditeit verhogen, onze rentebetalingen verhogen, en onze schulden afbetalen tot een niveau waarop we aan onze convenanten voldoen. Ze kunnen ook eisen dat we schepen uit onze vloot verkopen, onze schulden herclassificeren als kortlopende schulden en versneld aflossen. Tot slot kunnen ze hun zekerheden op onze schepen en andere activa die dienen als onderpand voor de kredietfaciliteiten uitoefenen. Dit zou ons vermogen om onze activiteiten voort te zetten aantasten. Bovendien bevatten sommige van onze kredietfaciliteiten een clausule inzake kruiselings 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.

Als gevolg van de CMB.TECH-fusietransactie in 2024 hebben we een aanzienlijke bestaande schuld overgenomen, wat leidt tot meer operationele en financiële beperkingen dan voorheen. Deze beperkingen kunnen ons vermogen om onze bedrijfsstrategie uit te voeren beperken, het risico op wanbetaling verhogen en onze financiële flexibiliteit beïnvloeden.

Bovendien zijn bepaalde uitstaande leningen vanaf eind 2024 nog steeds gedekt door garanties van CMB, die op hun beurt financiële voorwaarden opleggen die gekoppeld zijn aan de financiële prestaties van CMB. Bijgevolg kan onze financiële positie beïnvloed worden door de naleving van de financiële verplichtingen door CMB. Elke verslechtering van de financiële toestand van CMB of schending van de convenanten zou een negatieve invloed kunnen hebben op onze financieringsvoorwaarden, ons vermogen om schulden te herfinancieren en onze algemene financiële stabiliteit.

Per 31 december 2024 en op de datum van dit jaarverslag voldeden we aan de financiële convenanten en andere beperkingen in onze schuldovereenkomsten. In het geval van bepaalde convenanten, zoals de verhouding eigen vermogen/totaal vermogen, die op 31 december 2024 30,5% bedroeg, is er echter slechts een minimumdrempel waaronder we in gebreke zouden blijven met betrekking tot onze schulden.

We houden voortdurend toezicht op de naleving van deze convenanten en achten het risico op wanbetaling laag op basis van de huidige prognoses en de beschikbaarheid van tijdige maatregelen om het risico te beperken. In het geval van schending van de convenanten voorzien veel van onze financieringsovereenkomsten ook in respijt of herstelperioden waarin we corrigerende maatregelen kunnen nemen om de naleving te herstellen. Dergelijke corrigerende maatregelen kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot:

– het stellen van aanvullende zekerheden;
– gedeeltelijke aflossing van uitstaande schulden om de schuldenlast te verlagen;
– aandelenkapitaal inbrengen;
– onderhandelen met kredietverstrekkers over wijzigingen of tijdelijke vrijstellingen; en
– het uitvoeren van andere maatregelen die de verhouding positief zouden beïnvloeden.

Naast de hierboven beschreven maatregelen heeft het bedrijf belangrijke strategische en structurele stappen genomen om haar convenantflexibiliteit en financiële veerkracht te verbeteren. Begin 2025 verkreeg het bedrijf zeggenschap over Golden Ocean door de verwerving van ongeveer 49% van de uitstaande aandelen, waardoor de operationele en activabasis van Golden Ocean werd geconsolideerd.

Bovendien heeft het bedrijf een nieuwe brugfinancieringsovereenkomst afgesloten ter waarde van $ 1,4 miljard, die financiële convenanten introduceert op basis van aangepaste activawaarden in plaats van boekwaarden, wat een meer op de industrie afgestemde maatstaf voor hefboomwerking en kapitaaladequaatheid biedt. Het bedrijf is ook actief bezig met het in lijn brengen van haar bestaande convenantenkader met de gangbare praktijk in de industrie, met name met betrekking tot het gebruik van aangepaste boekwaarden en op reële waarde gebaseerde maatstaven. Deze acties maken deel uit van de voortdurende inspanningen van het bedrijf om ervoor te zorgen dat haar kapitaalstructuur en

convenantenkader geschikt blijven voor een volatiele en activagevoelige marktomgeving.

Het niet nemen van dergelijke maatregelen om een schending binnen de gespecificeerde herstelperiode op te lossen of een vrijstelling te verkrijgen, kan echter resulteren in een geval van wanbetaling, wat mogelijk kan leiden tot versnelde schuldaflossing, handhaving van zekerheidsrechten of kruiswanbetalingen in andere leningsovereenkomsten of instrumenten. Daarom handhaven we een toekomstgerichte liquiditeitsprognose, voeren we regelmatig stresstests uit en houden we de convenantruimte nauwlettend in de gaten. Daarnaast onderhouden we actief contact met belangrijke financieringspartners om flexibiliteit te waarborgen in geval van onverwachte veranderingen in de omstandigheden.

Mochten we er niet in slagen om een dergelijke schending van de convenanten en de daaruit voortvloeiende wanbetaling te identificeren en op te lossen, dan zou dit een aanzienlijke negatieve impact hebben op ons vermogen om fondsen te lenen en op onze liquiditeit en kasstromen, wat op zijn beurt een negatieve invloed zou hebben op onze financiële toestand en prestaties.

We zijn afhankelijk van onze directieleden en 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.

De U.S. Energy Information Administration (EIA) voorspelt dat de wereldwijde olieproductie in 2025 de consumptie zal overstijgen, wat zal leiden tot een toename van de voorraden en een daaropvolgende daling van de olieprijzen. De EIA voorspelt dat de gemiddelde prijs voor ruwe Brent-olie in 2025 $74 per vat zal bedragen en in 2026 zal dalen tot $66 per vat.

Dit verwachte aanbodoverschot wordt voornamelijk gedreven door de recordhoge Amerikaanse productie van ruwe olie, die naar verwachting gemiddeld 13,3 miljoen vaten per dag zal bedragen in 2025. Daarnaast voorspelt het Internationaal Energieagentschap (IEA) dat de wereldwijde vraag naar olie in 2025 met 1,1 miljoen vaten per dag zal groeien, voornamelijk dankzij de petrochemische sector in China en bijdragen van India en andere opkomende Aziatische economieën. Het IEA voorspelt echter ook dat het wereldwijde olieaanbod de vraag met ongeveer 1 miljoen vaten per dag zal overstijgen, wat zal leiden tot een overschot en een neerwaartse druk zal uitoefenen op de prijzen van ruwe olie. Bovendien wordt verwacht dat de toename van het gebruik van elektrische voertuigen en hernieuwbare energie in China de groei van de vraag naar olie in de transportsector zal matigen, maar dit zal waarschijnlijk worden gecompenseerd door een stijgend petrochemisch en industrieel gebruik, wat een neerwaartse druk op de prijzen kan veroorzaken.

De EIA voorspelt bovendien een toename van de productie uit landen als Canada, Brazilië en Guyana, die zullen bijdragen aan de groei van het wereldwijde aanbod.

Onverwachte verstoringen van de aanvoer, productiekeuzes van de Organization of the Petroleum Exporting Countries ("OPEC") en geopolitieke gebeurtenissen blijven de olieprijzen beïnvloeden. Het handhaven van beperkingen kan de prijzen stabiliseren, maar dit kan OPEC marktaandeel kosten aan niet-OPEC-producenten zoals de Verenigde Staten, die hun productie nog steeds verhogen. Dit stelt de OPEC voor een strategisch dilemma. De OPEC moet de quota zorgvuldig beheren om concurrentienadelen op de lange termijn te voorkomen, ook al wijzen de voorspellingen voor 2025 op voldoende aanbod en mogelijke prijsdalingen. Bovendien kunnen onverwachte veranderingen in de markt van invloed zijn op de brandstofprijzen en bedrijfskosten, waardoor voortdurende observatie noodzakelijk is.

Brandstof is een belangrijke, zo niet de grootste kostenpost bij de inzet van schepen op de spotmarkt in het kader van voyage chartering. Daarnaast brengen regelgeving zoals Fuell EU Maritime en het EU ETS nog meer kosten met zich mee voor onze activiteiten. Als we er niet in slagen om onze nalevingsstrategieën goed af te stemmen met onze charteraars, kan dit een negatief effect hebben op ons bedrijfsresultaat, aangezien deze regelgeving extra administratieve en financiële planning vereist om de emissiegerelateerde kosten te beperken. Daarnaast zal op 1 mei 2025 de Mediterranean Sea Emission Control Area van kracht worden, waardoor schepen die in het Middellandse Zeegebied varen scheepsbrandstoffen moeten gebruiken met een zwavelgehalte van maximaal 0,10% of gebruik moeten maken van uitlaatgasreinigingssystemen (“scrubbers”). Door deze regelgeving zal een verschuiving nodig zijn van stookolie met een zeer laag zwavelgehalte (“VLSFO”) naar de duurdere gasolie voor de zeescheepvaart met een laag zwavelgehalte, waardoor de operationele kosten verder zullen stijgen. Onverwachte stijgingen van de brandstofprijzen kunnen een directe invloed hebben op onze rentabiliteit tijdens de charteronderhandelingen. Daarnaast hebben wettelijke

vereisten de brandstofkosten verder doen stijgen. Sinds 1 januari 2020 heeft de IMO een vermindering van de zwaveluitstoot tot 0,5% verplicht gesteld, waardoor de operationele kosten zijn gestegen en onze concurrentiepositie ten opzichte van alternatieve transportmethoden zoals vrachtvervoer en spoorvervoer is verslechterd. Toekomstige regelgeving, waaronder mogelijke koolstofprijsmechanismen en strengere emissiecontroles, kan een vergelijkbaar effect hebben op de winstgevendheid.

In 2024 bleven de bunkerprijzen schommelen onder invloed van geopolitieke spanningen en verstoringen in de aanvoerketen. Het IEA merkt op dat, hoewel de vraag naar olie naar verwachting zal toenemen, het verwachte aanbodoverschot in 2025 een neerwaartse trend in de olieprijzen suggereert, waardoor de kostendruk waarmee we in 2024 te maken kregen, mogelijk afneemt. Het voortdurende prijsplafond voor Russische olie leidde tot marktaanpassingen, die vooral de beschikbaarheid van stookolie met een hoog zwavelgehalte (HSFO) beïnvloedden. Het verschil tussen HSFO en stookolie met een zeer laag zwavelgehalte (VLSFO) nam halverwege 2024 tijdelijk af toen de vraag in de nutssector in het Midden-Oosten een groot deel van de Russische HSFO met een maximumprijs absorbeerde, maar blijft volatiel door verschuivingen in raffinagemarges en de wereldwijde vraag naar stookolie. In Singapore lagen de HSFO-prijzen in 2024 gemiddeld rond 478,20 USD/Metric Ton ("MT"), terwijl de VLSFO-prijzen schommelden tussen 535 en 752 USD/MT, met een gemiddelde van 635,40 USD/MT over het jaar.

Geopolitieke risico's bleven de aanvoerlijnen voor stookolie verstoren, vooral door de toegenomen aanvallen door de Houthi's op handelsschepen in de Rode Zee als reactie op het conflict tussen Israël en Hamas. Deze aanvallen hebben de arbitragestromen aanzienlijk beïnvloed, de doorlooptijden voor VLSFO-transporten naar Singapore verlengd en HSFO-ladingen ten oosten van Suez doen stranden, omdat raffinaderijen in de Perzische Golf problemen hebben met de veilige doorgang door de Straat van Bab el Mandeb. Dergelijke verstoringen hebben geleid tot aanhoudende volatiliteit in de brandstofprijzen, wat van invloed is op inkoopstrategieën.

Met uitzondering van vier VLCC-schepen en zeven Suezmax-schepen is onze vloot niet uitgerust met scrubbers en blijven we varen op brandstoffen die voldoen aan de IMO-richtlijnen. We onderzoeken actief verschillende nalevingsstrategieën, waaronder samenwerking met leveranciers en producenten van scrubbers en alternatieve technologieën. Onze inkoopstrategie houdt in dat we stookolie met een laag zwavelgehalte rechtstreeks van de groothandelsmarkt verkrijgen om naleving te garanderen en de prijsvolatiliteit tussen hoog- en laagzwavelige stookolie te benutten.

De aankoop van grote hoeveelheden laagzwavelige stookolie stelt ons echter bloot aan risico's met betrekking tot de grondstofprijzen door schommelingen tussen de aankoop- en verbruiksperioden. Hoewel we financiële strategieën kunnen implementeren om deze risico's te beperken, is er geen garantie dat dergelijke maatregelen volledig effectief zullen zijn. Als gevolg daarvan kunnen we te maken krijgen met aanzienlijke financiële verliezen, wat een wezenlijke invloed kan hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en kasstroom. Daarnaast brengt de opslag, het mengen of samenvoegen van aangekochte brandstoffen operationele risico's met zich mee, die mogelijk kunnen leiden tot verlies, verontreiniging of schade aan zowel brandstof als scheepsmachines. In 2025 wordt weliswaar een neerwaartse druk op de prijzen verwacht, maar er blijven volatiliteitsrisico's bestaan als gevolg van geopolitieke onzekerheden en mogelijke onderbrekingen in de aanvoer.

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 veiligheid en beveiliging van onze schepen en de efficiënte werking van ons bedrijf, met inbegrip van de verwerking, overdracht en opslag van elektronische en financiële informatie, zijn afhankelijk van computerhardware en -softwaresystemen, die steeds kwetsbaarder worden voor inbreuken op de beveiliging en andere storingen. Onze schepen zijn voor een aanzienlijk deel van hun activiteiten afhankelijk van informatiesystemen, waaronder navigatie, dienstverlening, voortstuwing, machinebeheer, stroomregeling, communicatie en vrachtbeheer. Een storing in het informatiesysteem van een van onze schepen kan leiden tot onjuiste routering, aanvaringen, stranding en uitval van de voortstuwing.

Buiten onze schepen 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 Information Technology (IT)-beveiligingssystemen omzeilt en een inbreuk op de IT-beveiliging veroorzaakt, kan leiden tot een materiële verstoring van onze IT- en Operational Technology (OT)-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 hebben onderzoekers op het gebied van cyberbeveiliging en overheidsinstanties een verhoogde activiteit op het gebied van cyberaanvallen waargenomen en gewaarschuwd voor verhoogde risico's, met name tegen kritieke infrastructuur, transport en de energiesector, in verband met de aanhoudende conflicten tussen Rusland en Oekraïne en tussen Israël en Hamas. 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. Hoewel de volledige omvang van deze risico's onzeker is, vergroot het veranderende geopolitieke landschap de kans op cyberincidenten die onze sector treffen, waardoor voortdurende controle en verbeterde cyberbeveiligingsmaatregelen nodig zijn.

Bovendien blijft cyberbeveiliging een belangrijke prioriteit voor regelgevers over de hele wereld, en sommige rechtsgebieden, namelijk de Verenigde Staten, hebben wetten aangenomen die bedrijven verplichten om individuen of het algemene publiek op de hoogte te stellen van inbreuken op de gegevensbeveiliging met betrekking tot bepaalde soorten persoonsgegevens. Als we er niet in slagen om de relevante wet- en regelgeving na te leven, kunnen we financiële verliezen lijden, onze activiteiten verstoren, aansprakelijk worden gesteld jegens investeerders, tussenkomst door regelgevende instanties of reputatieschade oplopen. In Europa introduceert de Netwerk- en Informatiebeveiligingsrichtlijn 2 (NIS2) strengere verplichtingen voor bedrijven in kritieke sectoren, waaronder transport, energie en productie, waardoor we verplicht zijn om het risicobeheer voor cyberbeveiliging te verbeteren, strengere toegangscontroles te implementeren, de veiligheid van de toeleveringsketen te waarborgen en cyberincidenten binnen 24 uur te melden. Niet-naleving van NIS2 kan leiden tot boetes tot € 10 miljoen of 2% van de wereldwijde omzet, operationele verstoringen, reputatieschade en meer juridische aansprakelijkheid, vooral als een cyberaanval de scheepsnavigatie, industriële waterstofsystemen of geautomatiseerde tankactiviteiten in gevaar brengt. We werken er actief aan om ons cyberbeveiligingsraamwerk af te stemmen op de NIS2-vereisten om deze risico's te beperken en veilige, veerkrachtige activiteiten te handhaven in al onze scheepvaart- en waterstofindustrie-activiteiten.

Het is mogelijk dat wij niet in staat zijn om op de zeer competitieve internationale markt doeltreffend te concurreren voor charterovereenkomsten.

Onze schepen worden ingezet op een zeer concurrerende markt die kapitaalintensief is. De concurrentie komt van andere scheepseigenaren, 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, geavanceerdheid en aanvaardbaarheid van de scheepsbeheerder voor de charteraar. Concurrenten met meer middelen zouden door consolidaties of overnames grotere tankervloten kunnen bekomen en exploiteren, en zouden in staat kunnen zijn meer concurrerende prijzen en vloten aan te bieden. Wij zijn echter van mening dat het eigendom van de wereldwijde tankervloot sterk versnipperd is, dus geen enkele scheepseigenaar in staat is de chartertarieven 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, verzekerings-overeenkomsten, reis- en timecharterovereenkomsten en andere overeenkomsten in verband met de exploitatie van onze schepen. Dergelijke overeenkomsten stellen ons bloot aan tegenpartij-risico's.

CMB.TECH 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 het bedrijf aan één enkele tegenpartij beperkt, evenals andere risicobeperkende maatregelen om de financiële stabiliteit en naleving van de regelgeving te waarborgen.

Deze limieten worden periodiek opgevolgd en worden berekend op basis van een holistische risico-beoordeling, rekening houdend met factoren zoals:

- De financiële kracht en kredietwaardigheid van de tegenpartij, inclusief kredietratings indien beschikbaar.
- De reputatie en historische staat van dienst van de tegenpartij op het vlak van naleving.
- Juridische, regelgevings- en nalevingsrisico's, waaronder naleving van internationale sanctieregelingen (zoals U.S. Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control ("OFAC"), United Kingdom ("U.K.") Sanctions and Anti-Money Laundering Act en de EU-Sanctielijst).
- Het potentiële risico op inkomsten en activa als gevolg van het niet naleven door tegenpartijen van wet- en regelgeving, voorgeschreven praktijken, interne beleidsregels en ethische normen.

Ondanks deze maatregelen hangt het vermogen en de bereidheid van elk van onze tegenpartijen om te voldoen aan haar betalings- en andere verplichtingen uit hoofde van een contract met ons af van een aantal factoren waarop wij geen invloed hebben. Deze factoren kunnen onder meer bestaan uit algemene economische omstandigheden en de toestand van de maritieme en offshore-industrieën. Daarnaast speelt de algehele financiële toestand van de tegenpartij een rol, evenals de ontvangen chartertarieven voor specifieke scheepstypen. Ook de vraag naar en het aanbod van grondstoffen, zoals olie, ijzererts, kolen en graan, zijn van invloed. Werkonderbrekingen of andere arbeidsverstoringen, onder meer als gevolg van de uitbraak van pandemische ziekten, kunnen eveneens een impact hebben. Tot slot zijn er diverse onkosten die een rol spelen. Als een tegenpartij haar verplichtingen onder een dergelijk contract niet nakomt of probeert opnieuw te onderhandelen over onze overeenkomsten, kunnen we aanzienlijke verliezen lijden die een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten, kasstromen, ons vermogen om eventuele dividenden te betalen aan houders van onze gewone aandelen in de verwachte bedragen of überhaupt, en de naleving van convenanten in onze overeenkomsten voor gewaarborgde leningen.

Bovendien is het mogelijk dat onze charteraars en klanten in ongunstige marktomstandigheden niet langer een schip nodig hebben dat momenteel wordt gecharterd of onder contract staat, of dat ze een vergelijkbaar schip kunnen krijgen tegen lagere tarieven. Als gevolg daarvan kunnen charteraars en klanten proberen opnieuw te onderhandelen over de voorwaarden van hun bestaande charter-overeenkomsten 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 zijn soms verstoord en volatiel geweest. Dit werd verergerd door inflatiedruk, renteverhogingen door centrale banken en geopolitieke omstandigheden. De economische groei zal naar verwachting traag blijven, met een verhoogd recessierisico in de belangrijkste economieën, waaronder China, als gevolg van een stijgende schuldenlast en dalende vastgoedwaarden. Met name de scheepvaartsector heeft nog steeds te maken met beperkte toegang tot kapitaal, omdat de kredietmarkten voorzichtig blijven en beleggers hogere risicopremies vragen. Deze kwesties hebben het moeilijk gemaakt om financiering te krijgen tegen gunstige voorwaarden en kunnen invloed hebben op ons vermogen om extra eigen vermogen aan te trekken zonder aanzienlijke verwatering van onze bestaande aandeelhouders. Daarnaast kan de economische onzekerheid een neerwaartse druk uitoefenen op de marktprijs van onze gewone aandelen.

Zorgen over de stabiliteit van de financiële markten en de solvabiliteit van tegenpartijen hebben de liquiditeit op de openbare en particuliere schuld- en aandelenmarkten verder verminderd, waardoor de leenkosten zijn gestegen en de herfinancierings-mogelijkheden zijn beperkt. Veel kredietverstrekkers hebben de rentetarieven verhoogd, de leenactiviteit verminderd of in sommige gevallen de financiering helemaal stopgezet. Als gevolg hiervan kunnen we er niet zeker van zijn dat financiering of herfinanciering beschikbaar zal zijn indien nodig, of dat deze kan worden verkregen onder voorwaarden die aansluiten bij onze financiële en operationele doelstellingen. Als we niet in staat zijn om de nodige financiering te verkrijgen, kunnen we voor problemen komen te staan bij het nakomen van onze verplichtingen, het uitvoeren van onze groeistrategie, het aankopen van extra schepen of het benutten van nieuwe zakelijke kansen.

Verder hebben een aantal toonaangevende kredietverstrekkers aan de scheepvaartindustrie in 2019 de Poseidon Principles aangekondigd, een wereldwijd kader voor scheepsfinanciering dat de uitstoot en duurzaamheidsprestaties beoordeelt. Als deelnemer aan deze principes kunnen de beschikbaarheid en de kosten van bankfinanciering voor onze schepen worden beïnvloed als onze vloot niet voldoet aan de criteria voor koolstofintensiteit en duurzaamheid die door kredietinstellingen worden vereist.

Verder is het mogelijk dat we door marktomstandigheden geen toegang hebben tot onze

bestaande liquide middelen. In de afgelopen jaren, hebben nationale autoriteiten moeten ingrijpen bij bankfaillissementen en insolventie van financiële instellingen, waardoor zorgen zijn ontstaan over de bredere stabiliteit van het financiële systeem. Als er zich nog meer bankfaillissementen of liquiditeitscrises voordoen, kan ons vermogen om toegang te krijgen tot fondsen worden verstoord, wat ons vermogen om aan onze financiële verplichtingen op korte termijn te voldoen, kan aantasten. Daarnaast kan een financiële instelling die liquiditeitsrisico's ziet of onder druk staat door geldopnames, tijdelijke beperkingen opleggen aan de toegang tot fondsen, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten en financiële toestand.

Een verslechtering van de economische omstandigheden wereldwijd zal 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 daarmee ook naar onze scheepvaartdiensten kunnen afnemen. Dergelijke veranderingen kunnen een ongunstig effect hebben op onze bedrijfsresultaten en kasstromen.

We lopen risico's door veranderingen in de economische omgeving, veranderingen in marges of rentetarieven, veranderingen in sanctieregelingen en handelsbeperkingen opgelegd door regeringen, met name als reactie op de inval in Oekraïne en het conflict tussen Israël en Hamas. Wij lopen ook het risico van veranderende overheidsvoorschriften, veranderingen in marges of rentevoeten en instabiliteit op de bancaire en effectenmarkten over de hele wereld, naast andere factoren. Grote marktverstoringen kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten of kunnen ons vermogen aantasten om bedragen te lenen onder onze kredietfaciliteiten of 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.We lopen risico's door veranderingen in economische omgevingen, veranderingen in marges of rentetarieven, veranderingen in sanctieregelingen en handelsbeperkingen die worden opgelegd door overheden, met name als reactie op de invasie in Oekraïne en het conflict tussen Israël en Hamas. We lopen risico's door veranderende overheidsvoorschriften en instabiliteit op de wereldwijde bank- en effectenmarkten, naast andere factoren. Grote marktverstoringen kunnen een negatief effect hebben op onze activiteiten of ons vermogen aantasten om bedragen te lenen onder onze kredietfaciliteiten of toekomstige financiële regelingen. Als er geen financiering beschikbaar is, kunnen we mogelijk ook niet profiteren van zakelijke kansen of reageren op concurrentiedruk.

De aanhoudende bezorgdheid over inflatie, stijgende rentevoeten, energiekosten, geopolitieke kwesties, waaronder de oorlog tussen Rusland en Oekraïne en het conflict tussen Israël en Hamas, handelsspanningen, zoals de nieuwe tarieven in de Verenigde Staten, en de beschikbaarheid en kost van krediet hebben bijgedragen aan een hogere volatiliteit en lagere verwachtingen voor de economie en de markten in de toekomst. Deze factoren, in combinatie met volatiele olieprijzen en een dalend vertrouwen van bedrijven en consumenten, hebben de vrees voor een mogelijke economische recessie aangewakkerd. De binnenlandse en internationale aandelenmarkten blijven kampen met een hogere volatiliteit en onrust. De zwakke wereldwijde economie heeft geleid, en kan blijven leiden, tot een daling in de wereldwijde vraag naar bepaalde goederen, en bijgevolg scheepvaart.

Daarnaast heeft de recente verkiezing van president Trump geleid tot belangrijke verschuivingen in het buitenlands beleid en handelsbeleid van de VS, met name wat betreft het conflict in Oekraïne en de relaties met andere landen. De aanpak van de regering omvat het verminderen van de steun voor Oekraïne, het aangaan van onderhandelingen die de Russische belangen kunnen bevoordelen en het aannemen van een meer transactionele houding ten opzichte van internationale allianties, in overeenstemming met de "America First"-doctrine. Deze beleidsveranderingen hebben geleid tot verdere economische volatiliteit en onzekerheid op de wereldmarkten, wat mogelijk een invloed heeft op onze activiteiten en financiële stabiliteit.

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, waaronder olietankers, bulkschepen, chemicaliëntankers, containerschepen en andere gespecialiseerde schepen, zullen blijven bestaan uit laad- of losactiviteiten in havens in de regio Azië-Stille Oceaan. Bijgevolg kunnen negatieve veranderingen in de economische omstandigheden in landen in Azië en de Stille Oceaan, met name in China - vooral met het oog op stijgende schuldenlast van bedrijven en overheden, financiële instabiliteit en dalende vastgoedwaarden - een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten en 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 als gevolg van de hoge persoonlijke en bedrijfsschulden, onzekerheden over het handelsbeleid en toenemende protectionistische maatregelen. De laatste jaren hebben China en de Verenigde Staten steeds meer protectionistische handelsmaatregelen getroffen, wat heeft geleid tot

tariefverhogingen en aanhoudende handelsspanningen die de wereldwijde vraag naar scheepvaart zouden kunnen beïnvloeden. Hoewel de Verenigde Staten en China in januari 2020 met succes een tussentijds handelsakkoord hebben gesloten, zijn de stabiliteit en de langetermijnimpact van deze overeenkomsten onzeker. Een daling van de Chinese in- en uitvoer, met name van grondstoffen, chemicaliën, industrieproducten en containervracht, kan een ongunstig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Daarnaast voert China beleid dat gericht is op het verminderen van de afhankelijkheid van buitenlandse energie en grondstoffen, zoals het Net Zero 2060-initiatief, meer binnenlandse productie van mineralen en energie en verschuivingen in industriële toeleveringsketens. Dit beleid, in combinatie met zich ontwikkelende vergroeningsinspanningen in de productie, scheepvaart en logistiek, zou de vraag naar bulktransport van fossiele brandstoffen, ertsen en andere grondstoffen kunnen verminderen. Als de overgang van China naar een koolstofarmere economie leidt tot een structurele daling van de in- en uitvoer van belangrijke grondstoffen, kan dit een wezenlijk nadelig effect hebben op het gebruik van onze vloot, onze inkomsten en onze financiële toestand.

De Chinese overheid kan een beleid voeren dat binnenlandse scheepvaartmaatschappijen bevoordeelt, waardoor de concurrentiepositie van buitenlandse bulk-, container- en chemicaliënvervoerders mogelijk wordt beperkt. China heft bijvoorbeeld een belasting op niet-ingezeten internationale transportondernemingen die zich bezighouden met vracht- en passagiersvervoer in en vanuit Chinese havens. Deze regelgeving kan de operationele kosten voor internationale scheepvaartmaatschappijen verhogen en de kosteneffectiviteit van het verschepen van goederen van en naar China beïnvloeden.

Daarnaast heeft China milieuheffingen ingevoerd, zoals belastingen op steenkool en emissie-intensieve industrieën, die de vraag naar grondstoffen en de handelsstromen in de scheepvaart kunnen beïnvloeden. Dergelijke regelgevende maatregelen kunnen de chartermogelijkheden beperken, vrachttarieven beïnvloeden en langetermijncontractverlengingen met onze charteraars en klanten beïnvloeden.

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

Een aanzienlijk deel van onze inkomsten is gerelateerd aan de olie-industrie en de vraag naar onze olietankers. In 2024 waren we nog steeds in grote mate afhankelijk van de kasstromen gegenereerd uit charters voor onze schepen die actief zijn in de tankersector van de scheepvaartindustrie, zoals een verminderde vraag naar olie en olieproducten. Ongunstige ontwikkelingen in de tankerindustrie zouden nog steeds een aanzienlijke impact kunnen hebben op onze financiële toestand en bedrijfsresultaten. Ongunstige ontwikkelingen in de tankerindustrie zouden bijgevolg ons vermogen om aan onze betalingsverplichtingen te voldoen en onze winstgevendheid kunnen verminderen.

De huidige wereldwijde energietransitie verandert de vraagpatronen in de maritieme en transportsector. Een verschuiving van fossiele brandstoffen naar alternatieve energiebronnen zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas (LNG), hernieuwbare energie, waterstof en ammoniak kan de traditionele transportmarkten voor olie aanzienlijk beïnvloeden. Daarnaast kunnen de toenemende toepassing van elektrische voertuigen en strengere emissievoorschriften de vraag naar transportbrandstoffen op basis van olie verder doen afnemen, wat de vraag voor olietankers mogelijk beïnvloedt.

Hoewel sommige voorspellingen, zoals die van het IEA, voorspellen dat de “piekolie” eind jaren 2020 zal optreden, houden de OPEC en andere spelers in de sector vol dat de vraag naar olie tot ver na 2040 sterk zal blijven. Ongeacht de timing is de versnellende verschuiving in de vraag van consumenten en de industrie naar hernieuwbare en koolstofarme energiebronnen, gedreven door overheidsbeleid, duurzaamheidsverbintenissen van bedrijven en doelstellingen voor het vergroenen van de economie, een nieuwe wending aan het geven aan de wereldwijde handelsstromen en van invloed op de vraag naar schepen in meerdere scheepvaart-segmenten waaronder mogelijk de vraag naar onze schepen.

Bij CMB.TECH erkennen we de structurele verschuiving en hebben we ons strategisch gepositioneerd als een early adopter en innovator op het gebied van groene brandstoftechnologieën, in het bijzonder op waterstof en ammoniak gebaseerde voortstuwingssystemen. Door onze R&D-initiatieven, investeringen in dual fuel en monofuel waterstof- en ammoniakmotoren en de ontwikkeling van duurzame scheepvaartoplossingen, passen we ons proactief aan de energietransitie aan. Onze gediversifieerde vloot, waaronder bulkschepen, chemicaliëntankers, containerschepen en waterstofschepen, kan ons meer flexibiliteit bieden om te anticiperen op veranderende marktomstandigheden.

Naarmate de regelgeving wereldwijd strenger wordt en industrieën de overgang naar nuluitstoot versnellen, kan actieve deelname aan de ontwikkeling van duurzame maritieme oplossingen concurrentievoordelen opleveren. Als de overgang echter sneller verloopt dan de technologische en infrastructurele gereedheid, of als nieuwe brandstoffen zoals waterstof en ammoniak niet de verwachte schaalgrootte hebben, kunnen marktonzekerheden nog steeds invloed hebben op onze bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

Door onze uitbreiding in 2024 naar zeetransportsectoren buiten tankers - onder andere door de overname van CMB.TECH Enterprises - zijn we blootgesteld aan nieuwe risico's verbonden aan

deze bijkomende marktsegmenten, waaronder:

- Het is mogelijk dat de wereldwijde overgang naar groene energie niet zo snel verloopt als verwacht, ook in de scheepvaartsector;
- De focus van overheden en regelgevende instanties op een koolstofvrije toekomst in overeenstemming met de huidige streefdata kan worden vertraagd, gewijzigd of losgelaten;
- Het is mogelijk dat de scheepvaartsector waterstof en ammoniak niet gaat gebruiken als primaire brandstof voor zeeschepen of dat de invoering langer duurt dan verwacht;
- De veroudering en sloop van oudere schepen die worden aangedreven door traditionele brandstoffen die koolstof uitstoten, en hun vervanging, gebeurt mogelijk niet zoals verwacht of helemaal niet;
- Het is mogelijk dat onze waterstof- en ammoniakmotor- en brandstoftechnologie niet succesvol wordt toegepast op langere routes;
- De voortdurende toename van de vraag naar onderhoudsschepen in de offshore windindustrie zal mogelijk niet plaatsvinden zoals verwacht;
- Samenwerkingsverbanden waarin we samenwerken met derden kunnen mislukken; en
- Intellectuele eigendomsrechten die eigendom zijn van het bedrijf kunnen worden aangevochten of kunnen vervallen.

De versnelde invoering van elektrische voertuigen (EV's) en de overgang naar hernieuwbare energiebronnen zullen de wereldwijde handel en verplaatsing van ruwe olie en geraffineerde producten aanzienlijk beïnvloeden.

Volgens het IEA werden er in 2023 wereldwijd 14 miljoen elektrische auto's verkocht, goed voor 18% van alle verkochte auto's, tegenover 14% in 2022. In 2024 werden 17 miljoen elektrische voertuigen verkocht . Het IEA verwacht dat het wereldwijde aandeel van de verkoop van elektrische auto's zal stijgen tot 35% van de totale autoverkoop in 2030, een stijging ten opzichte van eerdere schattingen van minder dan 25%. Deze schatting zou echter moeten worden bijgesteld in het licht van de recente verschuivingen in het Amerikaanse energiebeleid. De vraag naar olie door wegvervoer zal naar verwachting rond 2025 zijn piek bereiken, terwijl elektrische voertuigen tegen 2030 meer dan 5 miljoen vaten olie per dag zullen vervangen. Deze verschuiving naar elektrificatie en hernieuwbare energie zou kunnen leiden tot een afname van de vraag naar olietransport, wat mogelijk kan resulteren in lagere chartertarieven en een negatieve invloed kan hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en het vermogen om dividenden te betalen.

Het is echter belangrijk op te merken dat, hoewel het gebruik van elektrische voertuigen toeneemt, het IEA voorspelt dat de wereldwijde vraag naar olie zal blijven groeien, zij het in een langzamer tempo, tot een plateau van ongeveer 105,6 miljoen vaten per dag in 2030. Hoewel de opkomst van elektrische voertuigen en hernieuwbare energie uitdagingen met zich meebrengt, kan de aanhoudende vraag naar olie, vooral in sectoren die minder gevoelig zijn voor elektrificatie, aspecten van onze activiteiten blijven ondersteunen.

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

Onze klanten, met name die in de olie-industrie, hebben een hoge en toenemende focus op kwaliteit en naleving van normen met hun leveranciers in de gehele toeleveringsketen, met inbegrip van de scheepvaart en het transportsegment. Onze voortdurende naleving van deze normen en kwaliteitseisen is van vitaal belang voor onze activiteiten. De huurprijzen, de waarde en de operationele levensduur van een schip worden bepaald door een aantal factoren, waaronder de efficiëntie, de operationele flexibiliteit en de fysieke levensduur van het schip. Efficiëntie omvat snelheid, brandstofverbruik en het vermogen om snel vracht te laden en te lossen. Flexibiliteit omvat het vermogen om havens binnen te varen, aanmeerfaciliteiten 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 en de impact van de druk op de activiteiten. Sinds de uitbouw van onze vloot zijn er technologisch meer geavanceerde schepen gebouwd en er kunnen nog meer geavanceerde schepen worden ontwikkeld die nog efficiënter en flexibeler zijn of een langere operationele levensduur hebben, waaronder nieuwe schepen die op alternatieve brandstoffen varen of geavanceerde energie-efficiëntietechnologieën bevatten die door charteraars als milieuvriendelijker worden beschouwd. Wij ondervinden concurrentie van bedrijven die modernere schepen exploiteren met ontwerpen met meer brandstofefficiëntie, alternatieve aandrijfsystemen of digitale optimalisatietechnologieën. Als er nieuwe schepen worden geïntroduceerd die aanzienlijk efficiënter en flexibeler zijn of een langere levensduur hebben dan de bestaande schepen met ecologisch ontwerp, kan de concurrentie van deze nieuwere modellen een negatief effect hebben op de huurbetalingen die we ontvangen en de doorverkoopwaarde van onze schepen aanzienlijk verlagen. In deze omstandigheden kunnen we gedwongen worden om onze schepen te verhuren aan minder kredietwaardige tegenpartijen, ofwel omdat eersteklas charteraars de voorkeur geven aan nieuwere en technologisch meer geavanceerde schepen, ofwel omdat oudere schepen op de markt alleen lagere gecontracteerde chartertarieven kunnen krijgen. Ook zijn technologisch geavanceerde schepen nodig om te voldoen aan milieuwetgeving, waarvan de investering, samen met het voorgaande, een wezenlijk nadelig effect zou kunnen hebben op onze bedrijfsresultaten, huurbetalingen, doorverkoopwaarde

van schepen, kasstromen, financiële toestand en ons vermogen om eventueel dividend uit te keren.

Nieuwbouwprojecten zijn onderhevig aan risico's die kunnen leiden tot vertragingen, kosten-overschrijdingen of annulering van onze nieuw-bouwcontracten.

Op 31 december 2024 hadden we eenenveertig schepen in aanbouw. Deze bouwprojecten zijn onderhevig aan risico's op vertraging of kostenoverschrijdingen die inherent zijn aan elk groot bouwproject door tal van factoren, waaronder tekorten aan apparatuur, materialen of geschoolde arbeidskrachten, ongeplande vertragingen in de levering van bestelde materialen en apparatuur of werfconstructies, apparatuur die niet voldoet aan kwaliteits- en/of prestatienormen, financiële of operationele problemen bij leveranciers van uitrusting of de scheepswerf, onverwachte werkelijke of vermeende wijzigingsopdrachten, onvermogen om vereiste vergunningen of goedkeuringen te verkrijgen, onverwachte kostenstijgingen tussen bestelling en levering, wijzigingen in het ontwerp of de constructie en werkonderbrekingen en andere arbeidsgeschillen, bedreigingen voor de volksgezondheid, ongunstige weersomstandigheden of andere mogelijke gebeurtenissen van overmacht. Aanzienlijke kostenoverschrijdingen of vertragingen kunnen een negatief effect hebben op onze financiële positie, bedrijfsresultaten en kasstromen. Daarnaast kan het niet op tijd afronden van een project leiden tot vertraging van inkomsten uit dat schip.

Indien we om welke reden dan ook onze nieuwbouwcontracten niet nakomen of onze nieuwbouwschepen niet opleveren, kunnen we de potentiële inkomsten uit deze schepen niet realiseren, kunnen we onze investering geheel of gedeeltelijk verliezen, met inbegrip van eventuele termijnbetalingen, en kunnen we boetes en schadevergoedingen verschuldigd zijn onder dergelijke contracten en reputatieschade oplopen. Goedgekeurde Time Charter ("TC")-contracten kunnen ook in gevaar komen en boetes veroorzaken door laattijdige oplevering.

Bovendien kunnen we, als een scheepswerf haar contract niet nakomt, 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, 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 geen schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door ons in 2024 havens hebben aangedaan in landen of gebieden die onderworpen zijn aan alomvattende landelijke of gebiedsbrede sancties en/of embargo's opgelegd door de Amerikaanse regering, de EU, het Verenigd Koninkrijk of andere toepasselijke overheidsinstanties (Gesanctioneerde Rechtsgebieden) in strijd met sanctie- of embargowetten, en wij ernaar streven redelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om dergelijke risico's te beperken, is het mogelijk dat onze schepen in de toekomst, op instructie van charteraars en/of zonder onze kennis en toestemming, lading vervoeren vanuit of havens aandoen in Gesanctioneerde Rechtsgebieden. Onze charteraars en andere tegenpartijen kunnen ook betrokken zijn bij gesanctioneerde handel zonder hun medeweten en toestemming. Als dergelijke activiteiten resulteren in een overtreding van toepasselijke sancties of embargowetten, kunnen we worden onderworpen aan geldboetes, boetes, opschorting van onze licentie om te werken of andere sancties, en kunnen onze reputatie en de markt voor onze gewone aandelen negatief worden beïnvloed.

De wetten en voorschriften van deze verschillende rechtsgebieden variëren in hun toepassing en zijn niet allemaal van toepassing op dezelfde personen of verbieden dezelfde activiteiten. Bovendien kunnen de sancties en embargowetten en -regels van elk rechtsgebied worden gewijzigd om de beperkingen die ze opleggen in de loop van de tijd te verhogen of te verlagen, en de lijsten van personen en entiteiten die onder deze wetten en regels worden aangewezen, worden vaak gewijzigd. Bovendien bepalen de meeste sanctieregelingen dat entiteiten die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de personen of entiteiten die op dergelijke lijsten staan ook onderhevig zijn aan sancties. Zowel de VS als de EU hebben de afgelopen jaren nieuwe sanctieprogramma's ingevoerd. Nog meer landen of gebieden, evenals nog meer personen of entiteiten binnen of verbonden met die landen of gebieden, zijn het doelwit van sancties geworden en zullen dat in de toekomst worden. Hierdoor moeten we er nauwlettend op toezien dat we de sanctiewetgeving naleven. Bovendien hebben de Verenigde Staten hun aandacht voor de handhaving van sancties met betrekking tot de scheepvaartsector verhoogd. Huidige of toekomstige tegenpartijen van ons kunnen verbonden zijn of worden met personen of entiteiten die nu of in de toekomst het onderwerp zijn van sancties opgelegd door de Amerikaanse overheid, de EU en/of andere internationale organen. Als we vaststellen dat dergelijke sancties of embargo's ons verplichten om bestaande of toekomstige contracten te beëindigen waarbij wij of onze dochterondernemingen partij zijn, of als blijkt dat we dergelijke sancties of embargo's schenden, kunnen we worden geconfronteerd met geldboetes, kunnen we reputatieschade lijden en kunnen onze bedrijfsresultaten negatief worden beïnvloed.

Als gevolg van de Russische acties in Oekraïne en het conflict tussen Israël en Hamas hebben de VS, de EU en het Verenigd Koninkrijk, samen met tal van andere landen, sancties opgelegd die ons vermogen om in de regio te opereren negatief kunnen beïnvloeden en ook beperkingen kunnen opleggen aan partijen wiens vracht wij vervoeren. Sancties tegen Rusland hebben ook geleid tot aanzienlijke verboden op het zeevervoer van Russische olie, de invoer van bepaalde Russische

energieproducten en andere goederen en nieuwe investeringen in de Russische Federatie. Deze sancties kunnen een negatieve invloed hebben op ons vermogen om in de getroffen regio's te opereren en kunnen beperkingen opleggen aan de samenwerking met bepaalde partijen wiens vracht wij vervoeren. Het evoluerende karakter van deze sancties vereist voortdurende controle om de naleving ervan te garanderen en de mogelijke impact op onze activiteiten te beoordelen.

Sinds februari 2022 hebben de Verenigde Staten, de EU en geallieerde landen een reeks oplopende economische sancties opgelegd aan Rusland als reactie op de aanhoudende militaire acties in Oekraïne. Deze maatregelen zijn tot eind 2024 verscherpt en gericht tegen verschillende sectoren van de Russische economie, waaronder de energie-export, financiële instellingen en maritieme activiteiten. In december 2024 nam de EU haar 15e pakket sancties tegen Rusland aan, met maatregelen tegen schepen die de sancties omzeilen, bekend als de "schaduwvloot", en met strengere exportcontroles voor meer entiteiten, waaronder verschillende Chinese entiteiten. Deze sancties omvatten reisverboden, het bevriezen van tegoeden en handelsbeperkingen en hebben aanzienlijke gevolgen voor de Russische olie- en gasindustrie. De EU heeft ook verboden ingesteld op de invoer van bepaalde Russische energieproducten, waaronder ruwe olie, petroleumbrandstoffen, vloeibaar aardgas en steenkool, en beperkingen op nieuwe investeringen in Rusland. Bovendien hebben de EU en de Verenigde Staten bepaalde diensten verboden die verband houden met het zeevervoer van ruwe olie en petroleumproducten van Russische oorsprong, zoals handel, financiering, verscheping, verzekering, vlaggen en douanebemiddeling. Deze verboden werden van kracht op 5 december 2022 voor ruwe olie en op 5 februari 2023 voor andere aardolieproducten. Er bestaat een uitzondering om dergelijke diensten toe te staan wanneer de prijs van de overzeese Russische olie het relevante prijsplafond niet overschrijdt; de implementatie van deze uitzondering is echter afhankelijk van een registratie- en attestatieproces waarmee elke partij in de toeleveringsketen naleving kan aantonen. Overtredingen van het price cap-beleid of het risico op valse documentatie kunnen bijkomende risico's met zich meebrengen die een negatieve invloed hebben op onze activiteiten.

We zijn van mening dat we alle toepasselijke sancties en embargowetten en -regels in 2024 hebben nageleefd en zijn van plan om deze naleving te handhaven maar het naleven van de veranderende sancties stelt ons voor aanzienlijke uitdagingen. De complexiteit van de regelgeving, in combinatie met de mogelijkheid van snelle veranderingen en verschillende interpretaties, verhoogt het risico op onopzettelijke overtredingen. Onze schepen kunnen soms vracht hebben vervoerd uit of havens hebben aangedaan in rechtsgebieden waar sancties van kracht zijn op basis van de instructies van charteraars, mogelijk zonder onze volledige toestemming of medeweten. De opkomst van de Russische "schaduwvloot", bestaande uit schepen die worden gebruikt om sancties te omzeilen, maakt het zeevervoerslandschap nog gecompliceerder en vergroot het toezicht en de regelgevende controle. Door samen te werken met derde partijen waarover we beperkte controle hebben, neemt het risico toe dat we betrokken raken bij activiteiten die onder sancties vallen, ondanks ons streven naar naleving. Dergelijke overtredingen kunnen leiden tot reputatieschade, aanzienlijke boetes, straffen of andere sancties, wat ons vermogen om toegang te krijgen tot de Amerikaanse kapitaalmarkten en onze activiteiten te ontplooien ernstig kan beïnvloeden. Bovendien kunnen deze kwesties ertoe leiden dat investeerders hun belangen terugtrekken uit of afzien van investeringen in ons bedrijf en kunnen ze een negatieve invloed hebben op onze leningovereenkomsten en transacties met verschillende banken.

Risico's met betrekking tot de technologische, regelgevende en marktaspecten in de ontwikkeling, het testen en de commercialisering van waterstof- en ammoniakverbrandingsmotoren en -applicaties kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten

De CMB.TECH-divisie H2 Industry houdt zich bezig met het ontwikkelen, testen en commercialiseren van mono- en dual fuel waterstof- en ammoniak-verbrandingsmotoren en toepassingen voor verschillende industrieën, waaronder de scheepvaart, vrachtvervoer, havens, mijnbouw, spoorwegen en energieopwekking. De divisie is toonaangevend op het gebied van waterstofgebaseerde oplossingen voor het vergroenen van de economie, maar de succesvolle inzet en opschaling van deze technologieën is onderhevig aan verschillende technologische, regelgevende, financiële en marktgerelateerde risico's.

- Het ombouwen en retrofitten van nieuwe dieseltrucks, straddle carriers, gensets en schepen met de dual fuel-waterstoftechnologie van CMB.TECH in onze Dual Fuel Workshop in Antwerpen en andere locaties brengt een aantal productie- en operationele risico's met zich mee.
- De regelgeving voor waterstof- en ammoniak-voertuigen, -uitrusting en -schepen is nog in ontwikkeling, wat onzekerheden met zich meebrengt op het gebied van certificering, vergunningen en nalevingsvereisten.
- Het succes van de waterstof- en ammoniak-oplossingen van CMB.TECH hangt af van de marktacceptatie, de economische haalbaarheid en de concurrentie met alternatieve vergroenings-technologieën.
- De hoge kapitaalkosten die gepaard gaan met investeringen in onderzoek & ontwikkeling (R&D), testen en infrastructuur zorgen voor financiële blootstelling en potentiële vertragingen in het bereiken van winstgevendheid
- Geopolitieke risico's en risico's voor de toeleveringsketen

De ontwikkeling, productie en distributie van groene waterstof en ammoniak gaat gepaard met

technologische, regelgevings- en marktrisico's die een negatieve invloed kunnen hebben op onze activiteiten

De CMB.TECH-divisie H2 Infra houdt zich bezig met de ontwikkeling, integratie en het beheer van infrastructuur voor de productie en distributie van groene waterstof en ammoniak. Dit omvat projecten zoals de waterstofproductiesite in Namibië, die off-grid, pure groene waterstof produceert, de ammoniakproductiesite, die groene ammoniak zal produceren, en de ammoniakterminal in Namibië, ontworpen om ammoniak te leveren voor de aandrijving van diepzeeschepen. Deze initiatieven stellen het bedrijf bloot aan technologische, regelgevende, operationele, geopolitieke en financiële risico's, inclusief de volgende:

- De bouw en exploitatie van waterstof- en ammoniakinfrastructuur brengt unieke technische en logistieke uitdagingen met zich mee die de projectuitvoering kunnen vertragen, de kosten kunnen verhogen of de operationele efficiëntie kunnen beïnvloeden.
- De waterstof- en ammoniakindustrie is onderworpen aan complexe, evoluerende regelgevende kaders die van invloed zijn op projectgoedkeuringen, veiligheidsnormen en markttoegang.
- Het succes van de H2 Infra-divisie is afhankelijk van de groei van de wereldwijde waterstof- en ammoniakmarkt en de commerciële haalbaarheid van grootschalige productie en distributie.
- De ontwikkeling van grootschalige waterstof- en ammoniakinfrastructuur vereist aanzienlijke investeringen en financiële verbintenissen op lange termijn.
- Cyberbeveiliging en nalevingsrisico's

Risico's verbonden aan de verwerving van een meerderheidsbelang in Golden Ocean Group Limited

De aankoop van 40,8% van de aandelen van Golden Ocean Group Limited (Golden Ocean) kan leiden tot een schending van de nalevingsclausules van de leningsovereenkomsten door Golden Ocean, wat kan leiden tot een wanbetaling door de kredietverstrekkers van Golden Ocean en bijgevolg tot kruiselingse wanbetalingen onder hun andere leningsovereenkomsten.

Op 4 maart 2025 sloot CMB.TECH NV, via haar dochteronderneming CMB.TECH Bermuda Ltd, een aandelenkoopovereenkomst met Hemen Holdings Limited (Hemen) voor de aankoop van alle 81.363.730 gewone aandelen van Golden Ocean Limited (Golden Ocean) van Hemen tegen een aankoopprijs van 14,49 USD per gewoon aandeel. Na de afronding van de aandelenaankoop op 12 maart 2025 heeft Hemen geen gewone aandelen van Golden Ocean meer en bezit CMB.TECH ongeveer 40,8% van de uitstaande gewone aandelen. Op 3 april 2025 bezat het bedrijf indirect in totaal 98.400.304 aandelen van Golden Ocean, wat ongeveer 49,5% van de uitstaande stemgerechtigde aandelen van Golden Ocean vertegenwoordigt, aangezien nog eens 17.036.574 aandelen op de markt zijn verworven na de verwerving van de 81.363.730 aandelen van Hemen op 12 maart 2025.

Aangezien alle leningsovereenkomsten van Golden Ocean een clausule bevatten die een wijziging van controle verbiedt zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de kredietverstrekkers, behalve voor Hemen en bepaalde van haar gelieerde ondernemingen, mag geen enkele persoon (direct of indirect) verwerven: (i) meer dan 33,33% van de aandelen of de stemmen van Golden Ocean; of (ii) het recht om de benoeming van een meerderheid van de leden van de Raad van Bestuur van Golden Ocean te controleren. Als gevolg van de transactie is Golden Ocean in strijd met bepaalde nalevingsclausules in hun leningsovereenkomsten. Als ze er niet in slagen om wijzigingen in de leningsovereenkomsten te verkrijgen of de uitstaande schulden onder deze overeenkomsten niet herfinancieren, kan de schending van de nalevingsclausules ertoe leiden dat de kredietverstrekkers van Golden Ocean een wanprestatie verklaren en de uitstaande schulden onder de betreffende overeenkomsten versnellen. Dit kan resulteren in kruiswanprestaties onder de andere leningsovereenkomsten van Golden Ocean en hun vermogen om hun bedrijf voort te zetten, aantasten.

Hoewel Golden Ocean op dit moment niet in gebreke is, kunnen haar kredietverstrekkers de schuldenaar in gebreke stellen als zij een ingebrekestelling sturen en Golden Ocean het probleem niet binnen 14 dagen oplost. Per 20 maart 2025 heeft Golden Ocean nog geen verzoek ontvangen om de niet-naleving te herstellen. Golden Ocean is momenteel in gesprek met haar bestaande kredietverstrekkers om de schending in verband met de hierboven besproken clausule inzake de wijziging van zeggenschap aan te pakken. Zij hebben een verzoek aan de banken gestuurd om de leningovereenkomsten aan te passen om een nieuwe clausule van controlewijziging op te nemen die het bedrijf zou verplichten om de uitstaande leningen volledig vervroegd terug te betalen indien (i) twee of meer personen, andere dan CMB.TECH en haar dochterondernemingen, (direct of indirect): (a) meer dan 33,33% van de aandelen of de stemmen van het bedrijf verwerven; of (b) het recht verwerven om de zaken of de samenstelling van een meerderheid van de leden van de Raad van Bestuur van het bedrijf te controleren, of (ii) indien twee of meer personen, andere dan CMB NV, Saverco NV of Marc Saverys (rechtstreeks of onrechtstreeks): (a) meer dan 50,0% van de aandelen of de stemmen van CMB.TECH verwerven; of (b) het recht verwerven om de zaken of de samenstelling van een meerderheid van de leden van de Raad van Bestuur van CMB.TECH te controleren.

CMB.TECH heeft syndicaatbanken geïdentificeerd om de gehele of een deel van de huidige uitstaande schuld van Golden Ocean te herfinancieren en heeft op 4 maart 2025 kredietcommissie-goedgekeurde toezeggingsbrieven met deze banken ondertekend

voor uitstaande leningen tot $2,0 miljard, die alleen onderhevig zijn aan de uitvoering van bevredigende documentatie en gebruikelijke convenanten en sluitingsvoorwaarden. Indien Golden Ocean niet in staat is om tot overeenstemming te komen met haar bestaande kredietverstrekkers, is Golden Ocean van plan om de bestaande schuld te herfinancieren met de hierboven beschreven gecommitteerde financiering, die onder andere de volgende verwachte voorwaarden kan hebben: Golden Ocean is de kredietnemer, de borgstellers zijn CMB.TECH en de dochterondernemingen van Golden Ocean die eigenaar zijn van de schepen dienen als onderpand voor de lening. De financiering wordt verwacht een looptijd van 5 jaar te hebben en een lineair leeftijdsgecorrigeerd aflossingsprofiel van 20 jaar. De faciliteit wordt naar verwachting geprijsd met een rentevoet van SOFR plus een marktconforme marge. Bovendien kunnen de kredietverstrekkers van Golden Ocean, in verband met wijzigingen in de herfinanciering van de leningovereenkomsten, aanvullende operationele en financiële beperkingen aan hen opleggen en/of de voorwaarden van hun bestaande leningovereenkomsten wijzigen, wat hun mogelijkheden kan beperken om, onder andere, dividenden te betalen, kapitaaluitgaven te doen en/of extra schulden aan te gaan, onder andere door de uitgifte van garanties. Daarnaast kunnen de kredietverstrekkers van Golden Ocean de betaling van aanvullende vergoedingen eisen, vooruitbetaling van een deel van de schuld aan hen verlangen, het aflossingsschema voor de schuld versnellen en de rente verhogen die zij ons in rekening brengen over de uitstaande schuld. In overeenstemming met de leningsovereenkomsten heeft Golden Ocean ermee ingestemd om geen financiële uitkeringen te doen indien een geval van niet-naleving heeft plaatsgevonden, is opgemerkt door haar kredietverstrekkers en voortduurt. Golden Ocean is momenteel in gesprek met hun bestaande kredietverstrekkers om de verandering in de grootste aandeelhouder van het bedrijf als gevolg van de aandelenkoop te bespreken, en de gesprekken hebben tot 9 april 2025 niet geleid tot afwijzingen. Vanwege de aanwezigheid van cross default bepalingen in de leningsovereenkomsten van Golden Ocean, kan de weigering van de relevante geldverstrekker(s) onder een leningsovereenkomst om wijzigingen toe te staan ertoe leiden dat alle schulden van Golden Ocean worden versneld, zelfs als de andere geldverstrekkers gewijzigde convenanttekorten hebben onder de respectieve leningsovereenkomsten. Een cross default bepaling betekent dat als Golden Ocean in gebreke blijft op één lening, zij in gebreke blijft op alle andere leningen.

Terroristische aanslagen, 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, de beschikbaarheid van en de vraag naar ruwe olie en petroleumproducten negatief beïnvloeden en een negatieve invloed hebben op zowel de mogelijkheden van het bedrijf om haar schepen te charteren als op de chartertarieven die betaald moeten worden onder dergelijke charterovereenkomsten. Bovendien opereert CMB.TECH in een economische sector die waarschijnlijk negatief beïnvloed zal worden door het effect van politieke instabiliteit, terroristische of andere aanslagen, oorlog of internationale vijandigheden. In het verleden heeft politieke instabiliteit ook geleid tot aanvallen op schepen, ontginning van waterwegen en andere pogingen om de internationale scheepvaart te verstoren, met name in de Arabische Golfregio en recentelijk in de Zwarte Zee in verband met de aanhoudende conflicten tussen Rusland en Oekraïne. Dit kan ertoe leiden dat bepaalde gebieden of routes niet beschikbaar zijn voor de scheepvaart, waardoor extra kosten ontstaan voor alternatieve routes. In de Rode Zee bijvoorbeeld, in verband met de aanhoudende aanvallen op commerciële schepen en marineschepen, en in de Golf van Aden, in verband met het aanhoudende conflict tussen Israël en Hamas. Deze aanvallen hebben veel schepen gedwongen om te varen rond Kaap de Goede Hoop, om het Suezkanaal te omzeilen, wat heeft geleid tot een langere reisduur en hogere kosten.

De ontwikkelingen in Oekraïne en de aanhoudende conflicten en instabiliteit in het Midden-Oosten kunnen leiden tot extra gewapende conflicten over de hele wereld, wat kan bijdragen aan verdere economische instabiliteit op de wereldwijde financiële markten en de internationale handel. Bovendien kunnen escalaties tussen de landen van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en Rusland leiden tot vergeldingsmaatregelen van Rusland die mogelijk een invloed kunnen hebben op de scheepvaartsector. De recente diplomatieke inspanningen tussen de Amerikaanse president Donald Trump en de Russische president Vladimir Poetin hebben mogelijke wegen geopend naar een staakt-het-vuren in Oekraïne. Deze onderhandelingen blijven echter zeer onzeker en kunnen uitmonden in een regeling die ongunstig is voor Oekraïne en de NAVO-bondgenoten, wat zorgen baart over de Europese veiligheid op lange termijn. Deze geopolitieke breuk kan Rusland de kans geven om zich vijandiger op te stellen tegenover Europa, waardoor de instabiliteit in de regio en het risico op nieuwe conflicten toeneemt.

Onze activiteiten kunnen ook negatief worden beïnvloed door handelstarieven (vooral diegene die naar verwachting door de Trump-administratie zullen worden geïmplementeerd), handelsembargo's of andere economische sancties die de handelsactiviteiten van de Verenigde Staten of andere landen tegen landen in het Midden-Oosten, Azië of elders beperken als gevolg van terroristische aanvallen, vijandelijkheden of diplomatieke of politieke druk.

Deze onzekerheden kunnen ook nadelige gevolgen hebben voor onze mogelijkheid om aanvullende financiering of verzekering te verkrijgen onder voor ons aanvaardbare voorwaarden, of zelfs helemaal niet, of

zouden kunnen leiden tot annuleringen van verzekeringen voor bepaalde gebieden. Elk van deze gebeurtenissen kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, inkomsten en kosten.

Deze factoren kunnen ook de kosten voor het bedrijf verhogen, in het bijzonder de kosten voor bemanning, verzekering en beveiliging, en kunnen het bedrijf verhinderen of beperken om verzekeringsdekking te verkrijgen, wat allemaal een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en kasstromen.

Maritieme eisers zouden beslag kunnen leggen op een of meer van onze schepen, wat onze kasstroom zou kunnen onderbreken.

Bemanningsleden, leveranciers van goederen en diensten aan een schip, verschepers van vracht en andere partijen kunnen recht hebben op een maritiem retentierecht op een schip voor onbetaalde schulden, vorderingen of schade. In veel rechtsgebieden kan een houder van een maritiem retentierecht zijn retentierecht afdwingen door "beslag te leggen" op een schip door middel van een gerechtelijke procedure of een executoriale procedure. Het beslag op een of meer van onze schepen kan leiden tot een aanzienlijk verlies van inkomsten voor de betreffende periode. Bovendien kan een eiser in rechtsgebieden waar de "sister ship"-aansprakelijkheidsleer van toepassing is, zoals Zuid-Afrika, beslag leggen op het schip dat onderworpen is aan het maritieme retentierecht van de eiser en op elk "geassocieerd" schip, wat elk schip is dat eigendom is van of gecontroleerd wordt door dezelfde eigenaar. In landen met "sister ship"-aansprakelijkheidswetten kunnen vorderingen worden ingesteld tegen ons of een van onze schepen voor aansprakelijkheden van andere schepen die we bezitten. Onder sommige van onze huidige charters is het mogelijk dat als het schip wordt aangehouden of vastgehouden als gevolg van een claim tegen ons, we in gebreke blijven bij de naleving van ons charter en de charteraar het charter kan beëindigen, wat een negatieve invloed zal hebben op onze inkomsten en kasstromen.

De volatiliteit van de rentebenchmarks onder onze financiële overeenkomsten kan onze winstgevendheid, winst en kasstroom beïnvloeden.

Om onze blootstelling aan schommelingen in de rentevoeten onder de SOFR of andere alternatieve tarieven te beheren, hebben we rentederivaten gebruikt, en kunnen wij van tijd tot tijd rentederivaten gebruiken om sommige van onze schuldverplichtingen met variabele rente effectief vast te zetten. Er kan echter geen zekerheid gegeven worden dat het gebruik van deze afgeleide derivaten, indien van toepassing, ons effectief kan beschermen tegen ongunstige schommelingen in de rente. Het gebruik van rentederivaten kan onze resultaten beïnvloeden door de waardering van deze derivaten tegen marktwaarde. Ook kunnen ongunstige bewegingen in rentederivaten ons verplichten contanten te storten als onderpand, hetgeen onze vrije kaspositie kan beïnvloeden.

Schulden met een variabele rentevoet kunnen ons blootstellen aan een renterisico, waardoor onze schuldendienstverplichtingen aanzienlijk kunnen toenemen.

Onze kredietfaciliteiten maken gebruik van variabele rentevoeten en stellen ons bloot aan renterisico. Indien de rente stijgt en wij niet in staat zijn ons renterisico doeltreffend af te dekken, zouden onze schuldendienstverplichtingen op de schulden met variabele rente stijgen, zelfs indien het geleende bedrag hetzelfde blijft, en zouden onze winstgevendheid en de voor aflossing van onze schulden beschikbare kasmiddelen afnemen.

Afhankelijkheid van externe dienstverleners.

Het bedrijf besteedt momenteel bepaalde beheerdiensten van haar vloot uit, inclusief bepaalde aspecten van technisch, commercieel en bemanningsbeheer, aan externe dienstverleners. Meer bepaald heeft het bedrijf scheepsbeheerovereenkomsten gesloten die verantwoordelijkheden inzake technisch beheer en bemanningsbeheer voor het merendeel van de vloot van het bedrijf worden toegewezen aan externe technische managers, voornamelijk aan Anglo-Eastern Ship Management.

Het bedrijf heeft het commerciële beheer van een deel van haar vloot overgedragen aan poolmanagers, voornamelijk Tankers International Pool en STJS Pool.

Bij dergelijke uitbestedingsovereenkomsten heeft het bedrijf de directe controle over het technische, bemannings- en commerciële beheer van de betreffende schepen overgedragen, met behoud van belangrijke toezichts- en controlerechten, en moet het bedrijf een beroep doen op externe dienstverleners voor onder andere:

- Voldoen aan hun respectievelijke contractuele verplichtingen en verbintenissen tegenover het bedrijf, inclusief met betrekking tot veiligheid, beveiliging, kwaliteit, correct beheer van de bemanning en naleving van de milieuwetgeving van de activiteiten van de schepen van het bedrijf;
- Voldoen aan vereisten opgelegd door de Amerikaanse overheid, de VN en de EU die (i) bepaalde transacties en het aandoen van havens in landen waarvoor sancties en embargo's gelden, beperken en (ii) omkoping en andere corrupte praktijken verbieden;
- Reageren op veranderingen in de vraag van klanten naar de schepen van het bedrijf;
- Benodigdheden en materialen verkrijgen die nodig zijn voor de exploitatie en het onderhoud van de schepen van het bedrijf;
- Bemanningsleden werven met opleiding, licenties en ervaring die geschikt zijn voor de schepen van het bedrijf; en

– De gevolgen van een tekort aan arbeidskrachten en/of onderbrekingen van de bemanning op de schepen van het bedrijf beperken.

Als externe dienstverleners dergelijke verplichtingen niet nakomen, kan dit leiden tot wettelijke aansprakelijkheid of andere. Het is mogelijk dat de externe dienstverleners die het bedrijf heeft geselecteerd geen serviceniveau bieden dat vergelijkbaar is met het serviceniveau dat het bedrijf zou bieden voor dergelijke schepen als het bedrijf deze diensten rechtstreeks zou verlenen. Het bedrijf vertrouwt op haar externe dienstverleners om de toepasselijke wetgeving na te leven, en als deze dienstverleners deze wetgeving niet naleven, kan het bedrijf aansprakelijk worden gesteld of kan het bedrijf reputatieschade oplopen, zelfs als het bedrijf zich niet zelf schuldig heeft gemaakt aan dit gedrag. Bovendien kan schade aan de reputatie, relaties of activiteiten van een derde partij direct of indirect een weerslag hebben op het bedrijf en een wezenlijk nadelig effect hebben op de reputatie en activiteiten van het bedrijf.

De externe beheerders hebben het recht om hun overeenkomsten te beëindigen. Als de externe beheerder dat recht uitoefent, zal het bedrijf ofwel vervangende overeenkomsten moeten afsluiten met andere derde partijen, ofwel die beheerstaken op zich moeten nemen. Het is mogelijk dat het bedrijf er niet in slaagt om dergelijke overeenkomsten te onderhandelen en af te sluiten met andere derde partijen en, zelfs als ze daarin slaagt, kunnen de voorwaarden van dergelijke overeenkomsten minder gunstig zijn voor het bedrijf. Als het bedrijf bovendien 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 ombuigen van bestaande middelen), kan dit leiden tot hogere kosten en een verminderde efficiëntie en rentabiliteit. Dergelijke veranderingen kunnen leiden tot een tijdelijk verlies van goedkeuringen van klanten, kunnen de activiteiten van het bedrijf verstoren en een wezenlijk nadelig effect hebben op de activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand van het bedrijf.

Het aantrekken en behouden van gemotiveerd, goed gekwalificeerd personeel op zee is een topprioriteit. Naast ons personeel aan land hebben we officieren en bemanningsleden in dienst op onze eigen vloot. Voor de bemanning van onze schepen hebben we bepaalde werknemers in dienst met een gespecialiseerde opleiding, die fysiek zwaar werk kunnen verrichten. Als onze bemanning niet in staat is om adequaat te presteren, kan dit een negatieve invloed hebben op onze activiteiten, financiële toestand of bedrijfsresultaten. Dit kan onze reputatie als veilige en betrouwbare scheepseigenaar en -operator schaden.

Sommige van onze bestuurders, leidinggevenden en grootaandeelhouders kunnen belangen hebben die afwijken van de belangen van onze andere aandeelhouders

Op 1 april 2025 bezit onze grootste aandeelhouder, CMB, uiteindelijk 178.726.458 van onze gewone aandelen, wat 92,02% van onze uitstaande aandelen vertegenwoordigt. Zolang een van onze belangrijkste aandeelhouders een aanzienlijk percentage van de uitstaande gewone aandelen bezit, kan deze aanzienlijke invloed uitoefenen op CMB.TECH en de uitkomst van aandeelhoudersstemmingen over andere zaken sterk beïnvloeden, waaronder de goedkeuring of wijziging van bepalingen in onze statuten of huishoudelijke reglementen en de goedkeuring van mogelijke fusies, samenvoegingen, controletransacties en andere belangrijke bedrijfstransacties. Deze eigendomsconcentratie kan tot gevolg hebben dat een controlewijziging, fusie, samenvoeging, consolidatie, overname of andere bedrijfscombinatie wordt vertraagd, uitgesteld of voorkomen. Deze eigendomsconcentratie kan een potentiële overnemer ook ontmoedigen om een overnamebod uit te brengen of om op een andere manier te proberen controle over ons te verkrijgen, wat op zijn beurt een nadelig effect kan hebben op de marktprijs van onze gewone aandelen. CMB handelt mogelijk niet noodzakelijk in overeenstemming met de belangen van andere aandeelhouders. De belangen van een belangrijke aandeelhouder vallen mogelijk niet samen met de belangen van andere houders van onze gewone aandelen. In de mate dat er belangenconflicten kunnen ontstaan, is het mogelijk dat belangrijke aandeelhouders stemmen op een manier die nadelig is voor sommige andere houders van onze effecten.

Daarnaast zetelen bepaalde leden van onze Raad van Toezicht, waaronder de heer Marc Saverys en de heer Patrick De Brabandere, en bepaalde leden van onze Directieraad, waaronder de heer Alexander Saverys, de heer Michael Saverys, de heer Ludovic Saverys, de heer Benoit Timmermans en de heer Maxime Van Eecke, ook in de raden van bestuur van CMB. Er kunnen reële of schijnbare belangenconflicten zijn met betrekking tot kwesties die CMB aanbelangen, wiens belangen in sommige omstandigheden tegengesteld kunnen zijn aan onze belangen.

In de mate dat we zaken doen met of concurreren met CMB, of deelnemen aan ondernemingen waarin CMB kan deelnemen, kunnen deze leden van onze Raad van Toezicht en Directieraad te maken krijgen met werkelijke of schijnbare belangenconflicten in verband met beslissingen die verschillende gevolgen kunnen hebben voor ons. Deze beslissingen kunnen betrekking hebben op zakelijke opportuniteiten, bedrijfsstrategieën, potentiële overnames van bedrijven, overnames van nieuwbouwschepen, overeenkomsten tussen ondernemingen, de uitgifte of vervreemding van effecten, de verkiezing van nieuwe of bijkomende bestuurders en andere zaken. Dergelijke potentiële conflicten kunnen de kansen die voor ons beschikbaar zijn vertragen of beperken, en het is mogelijk dat conflicten worden opgelost op een manier die nadelig is voor ons of resulteren in overeenkomsten die minder gunstig voor ons zijn dan de voorwaarden die zouden worden verkregen in zakelijke, objectieve onderhandelingen met niet-gelieerde derden.

Risico's met betrekking tot wet- en regelgeving

We zijn onderworpen aan complexe wet- en regelgeving, waaronder milieuwet- en regelgeving die onze kosten en aansprakelijkheid kunnen vergroten en een negatief 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 wet- en regelgeving die van toepassing is op onze internationale activiteiten verhoogt onze kosten om zaken te doen. Deze talrijke en soms tegenstrijdige wetten en regels omvatten onder andere vereisten met betrekking tot gegevensprivacy (in het bijzonder de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming, en het EU-VS Privacy Shield Framework, wetten met betrekking tot arbeidsverhoudingen, belastingwetten, anti-concurrentieregels, import- en handelsbeperkingen, exportvereisten, Amerikaanse federale wetten zoals de Amerikaanse wet op de gegevensbescherming en de Amerikaanse wet op de gegevensbescherming. Amerikaanse federale wetten zoals de FCPA en andere Amerikaanse federale wetten en voorschriften die zijn opgesteld door het OFAC van het Amerikaanse Ministerie van Financiën of andere agentschappen, lokale wetten zoals de UK Bribery Act 2010 of andere lokale wetten die corrupte betalingen aan overheidsfunctionarissen of bepaalde betalingen of beloningen aan klanten verbieden.

Overtredingen van deze wetten en voorschriften kunnen leiden tot boetes, strafrechtelijke sancties tegen ons, onze leidinggevenden of onze werknemers, vereisten om exportvergunningen te verkrijgen, stopzetting van bedrijfsactiviteiten in gesanctioneerde landen, implementatie van nalevingsprogramma's en verboden op de uitvoering van onze activiteiten. Overtredingen van wet- en regelgeving kunnen ook leiden tot een verbod op ons vermogen om in een of meer landen actief te zijn en kunnen materiële schade toebrengen aan onze reputatie, ons vermogen om werknemers aan te trekken en te behouden, of aan onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand. Bovendien is het opsporen, onderzoeken en oplossen van werkelijke of vermeende overtredingen duur en kan dit veel tijd en aandacht van ons senior management vergen. Hoewel we controleprocedures en vereiste beleidsregels, richtlijnen, contractuele voorwaarden en audits hebben geïmplementeerd, is het mogelijk dat deze maatregelen niet kunnen voorkomen of detecteren of onze agenten of tussenpersonen zich niet aan de regels houden.

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. Naleving van dergelijke wet- en regelgeving kan, waar van toepassing, de installatie van kostbare apparatuur of operationele wijzigingen vereisen en kan de doorverkoopwaarde of levensduur van onze schepen beïnvloeden. We kunnen ook extra kosten maken om te voldoen aan andere bestaande en toekomstige wettelijke verplichtingen, waaronder, maar niet beperkt tot, kosten met betrekking tot luchtemissies inclusief broeikasgassen, het beheer van ballastwater, onderhoud en inspectie, ontwikkeling en implementatie van noodprocedures en verzekeringsdekking of andere financiële zekerheid voor ons vermogen om vervuilingsincidenten 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.

Milieuwetgeving kan ook van invloed zijn op de doorverkoopwaarde of de levensduur van onze schepen, kan een vermindering van de laadcapaciteit, aanpassingen aan het schip of operationele veranderingen of beperkingen vereisen, leiden tot een verminderde beschikbaarheid van verzekeringsdekking voor milieukwesties of resulteren in het weigeren van toegang tot bepaalde wateren of havens of detentie in bepaalde havens. We kunnen te maken krijgen met materiële aansprakelijkheden, waaronder opruimverplichtingen en aansprakelijkheid voor schade aan natuurlijke hulpbronnen, in het geval dat er gevaarlijke materialen vrijkomen uit onze schepen of anderszins in verband met onze activiteiten. Milieuwetten kunnen ook van invloed zijn op de doorverkoopwaarde of de levensduur van onze schepen, kunnen een vermindering van de laadcapaciteit, aanpassingen aan het schip of operationele veranderingen of beperkingen vereisen, en kunnen leiden tot een verminderde beschikbaarheid van verzekeringsdekking voor milieukwesties. Milieuwetten leggen vaak een strikte aansprakelijkheid op voor de sanering van lozingen en het vrijkomen van gevaarlijke stoffen, waardoor we aansprakelijk kunnen worden gesteld ongeacht of we nalatig zijn geweest of in gebreke zijn gebleven. We kunnen ook te maken krijgen met claims voor persoonlijk letsel of schade aan eigendommen als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen in verband met onze bestaande of in het verleden uitgevoerde activiteiten. Overtredingen van of aansprakelijkheden onder milieuvereisten kunnen resulteren in aanzienlijke straffen, boetes en andere sancties, waaronder, in bepaalde gevallen, inbeslagname of detentie van onze schepen en kunnen onze reputatie schaden bij huidige of potentiële

charteraars van onze schepen. We moeten voldoen aan eisen op het gebied van verzekering en financiële aansprakelijkheid voor mogelijke olielekken (inclusief brandstof op zee) en andere vervuilingsincidenten. Hoewel we een verzekering hebben afgesloten om bepaalde milieurisico's te dekken, is er geen garantie dat deze verzekering voldoende zal zijn om al deze 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.

We zijn onderworpen aan normen voor duurzaamheidsrapportage die aanzienlijke kosten met zich meebrengen voor onze activiteiten.

Bedrijven zoals wij, die vallen onder de Corporate Sustainability Reporting Directive ("CSRD") en andere dergelijke normen voor duurzaamheidsrapportage, zullen risico's en kansen die voortvloeien uit sociale en milieukwesties moeten rapporteren volgens de European Sustainability Reporting Standards ("ESRS"). De standaarden zullen worden afgestemd op het EU-beleid en tegelijkertijd voortbouwen op en bijdragen aan internationale standaardiseringsinitiatieven. De CSRD maakt het ook verplicht voor bedrijven om de duurzaamheidsinformatie die ze rapporteren te laten controleren. De regels worden van toepassing in het boekjaar 2024, voor verslagen die in 2025 worden gepubliceerd. CMB.TECH is gedefinieerd als een beursgenoteerde kleine en middelgrote entiteit ("KMO") voor zowel de CSRD als de EU Taxonomy. KMO's met effecten die genoteerd zijn op gereglementeerde markten in de EU hebben geen rapportageverplichtingen meer onder CSRD en EU Taxonomy. Daarom zal CMB.TECH alleen op vrijwillige basis en per geval rapporteren over duurzaamheid en taxonomie gerelateerde informatie.

Het EU-emissiehandelssysteem (ETS) laat vervuilers betalen voor hun uitstoot van broeikasgassen, helpt de uitstoot te verminderen en genereert inkomsten om de groene transitie van de EU te financieren. Het is actief in alle EU-landen, IJsland, Liechtenstein en Noorwegen. Onder het EU-ETS moeten scheepseigenaren zich registreren, rekeningen openen en hun emissies rapporteren volgens de methodologie die het systeem vereist. Charterovereenkomsten moeten nieuwe ETS-gerelateerde clausules bevatten en de verantwoordelijkheden verdelen tussen eigenaars en charteraars om aan de regelgeving te voldoen. Dit zal extra operationeel, juridisch en administratief werk met zich meebrengen. Niet-naleving van de regels kan leiden tot sancties, of dit nu te wijten is aan onbekendheid met de nieuwe regels, het maken van fouten in de ingediende gegevens, of slechte afspraken tussen eigenaars en charteraars, enz. Dit zou een wezenlijk nadelig effect op onze activiteiten kunnen hebben. Daarom hebben we voorwaarden opgesteld die in onze handelscontracten moeten worden opgenomen, zoals, maar niet beperkt tot, time, voyage en bare boat chartering, scheepsmanagementovereenkomsten en andere handelsdocumenten, met als doel onze belangen zo goed mogelijk te beschermen door de nalevings- en administratiekosten en andere financiële lasten te beperken. Met het oog op het beheer van onze EU ETS-rechten en -verplichtingen hebben we Maritime Operator Holding Accounts (MOHA-rekeningen) geopend zodat we online emissierechten kunnen kopen, verhandelen en inleveren.

Bovendien zijn veel milieuvoorschriften bedoeld om het risico van verontreiniging, bijvoorbeeld door olielekken, 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 MARPOL, dat een wereldwijde zwavellimiet van 0,5% (verlaagd van 3,5% sinds 1 januari 2020) instelde voor scheepsbrandstoffen die door een schip worden verbruikt, tenzij het schip is uitgerust met een scrubbers, en (ii) het BWM-Verdrag van de IMO, dat vereist dat schepen dure ballastwaterbehandelingssystemen installeren, moeten we mogelijk extra kosten maken om aan nieuwe onderhouds- en inspectievereisten te voldoen, noodplannen te ontwikkelen voor mogelijke verliezen, en verzekeringsdekking te 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 nadelige invloed kan hebben op onze verzekeringsdekking en kan resulteren in het weigeren van toegang tot, of detentie in, bepaalde havens.

De exploitatie van onze schepen wordt gereguleerd door internationale verdragen, nationale, staats- en lokale wetten en voorschriften die van kracht zijn in de rechtsgebieden waarin de schepen actief zijn, evenals in de landen waar ze geregistreerd zijn. Als zodanig zijn we onderworpen aan de vereisten van de International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM-code) van de IMO, de International Ship & Port Facility Security Code (ISPS-code), uitgevaardigd door de IMO krachtens het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), evenals 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 leiden tot ontzegging van toegang tot of aanhouding in bepaalde havens. De U.S. Coast Guard of USCG en de autoriteiten van de E.U. zien toe

op de naleving van de ISM- en ISPS-codes en verbieden schepen die deze niet naleven om handel te drijven in havens in de V.S. en de E.U. Dit zou een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

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 doorverkoopprijzen of de gebruiksduur van onze schepen, en wat het eventuele effect van dergelijke regelgeving is op onze activiteiten. 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 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 Hongkong van 2009 voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen ("het Verdrag van Hongkong") moet ervoor zorgen dat schepen die aan het einde van hun levensduur worden gerecycled geen onnodige risico's opleveren voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid. Zodra het Verdrag van Hongkong op 26 juni 2025 in werking treedt, moet elk schip dat voor recycling wordt verzonden een inventaris van de gevaarlijke materialen aan boord hebben. Schepen moeten onderzoeken laten uitvoeren om hun inventaris van gevaarlijke materialen te verifiëren, zowel in het begin als tijdens hun hele levensduur en voordat het schip wordt gerecycled.

In 2013 hebben het Europees Parlement en de Raad van de EU de EU Ship Recycling Regulation ("ESSR") ingevoerd, die onder andere de vereisten van het Verdrag van Hongkong handhaaft en vereist dat bepaalde commerciële zeeschepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, alleen mogen worden gerecycled in faciliteiten die zijn opgenomen in de Europese lijst.

Volgens de ESSR mogen commerciële schepen onder EU-vlag van 500 brutoton en meer alleen worden gerecycled bij scheepswerven die op de Europese lijst staan. De Europese lijst bevat momenteel negen bedrijven in Turkije, maar geen bedrijven in de belangrijkste scheepsrecyclinglanden in Azië. De gecombineerde capaciteit van de faciliteiten van de Europese lijst kan onvoldoende blijken om het totale recyclingvolume van schepen onder EU-vlag te absorberen. In combinatie met de mogelijke daling van de contante verkoop kan deze omstandigheid leiden tot langere wachttijden voor het afstoten van recycleerbare schepen en tot een neerwaartse druk op de aankoopprijzen die door scheepswerven van de Europese lijst worden geboden. Bovendien bieden faciliteiten in de belangrijkste landen voor scheepsrecycling over het algemeen aanzienlijk hogere aankoopprijzen voor schepen, en als zodanig kan de vereiste dat we alleen gebruik maken van scheepswerven die op de Europese lijst staan een negatieve invloed hebben op de inkomsten uit de restwaarde van onze schepen.

Deze wettelijke vereisten kunnen leiden tot oplopende kosten bij scheeps-, reparatie- en recyclagewerven. Dit kan vervolgens leiden tot een daling van de restwaarde van een schip, waardoor de kosten om te voldoen aan de meest recente vereisten mogelijk niet gedekt kunnen worden, wat een negatief effect kan hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

De regelgeving met betrekking tot de lozing van ballastwater leiden tot hogere kosten.

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 schepen voldoen aan de bijgewerkte D-2-norm. Voor de meeste schepen houdt naleving van de D-2-norm in dat aan boord systemen worden geïnstalleerd om ballastwater te behandelen en ongewenste organismen te verwijderen.

De regelgeving in de Verenigde Staten met betrekking tot lozingen door schepen is momenteel in ontwikkeling. Hoewel het Vessel General Permit ("VGP")-programma uit 2013 en de Amerikaanse National Invasive Species Act ("NISA") van kracht zijn blijven, introduceert de Vessel Incidental Discharge Act of ("VIDA") een nieuw regelgevend kader. Op 20 september 2024 voltooide het Amerikaanse Environmental Protection Agency ("EPA") de Vessel Incident Discharge National Standards of Performance die nationale normen vastleggen voor ongeveer 30 soorten incidentele lozingen, waaronder ballastwater, vergelijkbaar met de lozingen die voorheen onder de VGP vielen. Vervolgens is de U.S. Coast Guard (USCG) nu verantwoordelijk voor het ontwikkelen van de bijbehorende implementatie-, nalevings-, en handhavingsvoorschriften, die in september 2026 worden verwacht. Totdat de USCG deze voorschriften definitief vaststelt, moeten schepen blijven voldoen aan de bestaande EPA 2013 VGP en de van toepassing zijnde USCG-ballastwatervoorschriften. De toekomstige implementatie van het VIDA-kader kan echter de installatie van nieuwe apparatuur of aanpassingen van bestaande systemen noodzakelijk maken om aan de bijgewerkte lozingsnormen te voldoen. Deze ontwikkelingen kunnen resulteren in aanzienlijke extra kosten, wat een nadelig effect kan

hebben op onze operationele flexibiliteit en 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 regelgevende maatregelen kunnen onder andere de goedkeuring van cap-and-trade regimes, koolstofbelastingen, taxonomie van 'groene' en 'bruine' economische activiteiten, verhoogde efficiëntienormen en stimulansen of mandaten voor hernieuwbare energie omvatten. In 2016 kondigde het Comité voor de bescherming van het mariene milieu ("MEPC") van de IMO haar besluit aan over de uitvoering van regelgeving die een vermindering van de zwavelemissies naar 0,5% met ingang van 2020 voorschrijft. Daarnaast hebben de landen op MEPC 72nd sessie ("MEPC 72") in 2018 een eerste strategie aangenomen om de uitstoot van broeikasgassen door schepen te verminderen. In de initiële strategie worden ambitieniveaus vastgesteld om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, waaronder (1) het verminderen van de koolstofintensiteit van schepen door de tenuitvoerlegging van verdere fasen van de Energy Efficiency Design Index ("EEDI") voor nieuwe schepen; (2) het verminderen van de kooldioxide-uitstoot ("CO2") per vervoersprestatie, als gemiddelde voor de internationale scheepvaart, met ten minste 40% tegen 2030, waarbij de inspanningen worden voortgezet om tegen 2050 70% te bereiken ten opzichte van de emissieniveaus van 2008; en (3) vermindering van de totale jaarlijkse broeikasgas-emissies met ten minste 50% tegen 2050 ten opzichte van 2008, terwijl de inspanningen worden voortgezet om deze emissies volledig te bannen.Bij de MEPC 73rd sessie in 2018 heeft de IMO een vervolgprogramma goedgekeurd. Bij de MEPC 80th sessie ("MEPC 80") heeft de IMO haar strategie voor 2023 ter vermindering van broeikasgasemissies door schepen goedgekeurd: om de koolstofintensiteit te verminderen door verdere ontwerpverbeteringen van de energie-efficiëntie voor nieuwe schepen; om de CO2-uitstoot per transportarbeid, als gemiddelde voor de internationale scheepvaart, tegen 2030 met minstens 40% te verminderen in vergelijking met 2008; om het gebruik van technologieën, brandstoffen of energiebronnen met nulemissie of bijna-nulemissie van broeikasgassen tegen 2030 te verhogen met minstens 5%, waarbij wordt gestreefd naar 10% van de energie die door de internationale scheepvaart wordt gebruikt; en om de broeikasgasemissies van de internationale scheepvaart zo snel mogelijk te laten pieken en tegen 2050 nul-uitstoot van broeikasgassen te bereiken.

Aan het slot van de MEPC 82nd sessie ("MEPC 82"), hebben de IMO lidstaten vastgesteld dat hun standpunten verder naar elkaar toe zijn gegroeid. Zij stelden een ontwerp-wettekst op die als basis moet dienen voor de lopende besprekingen over de voorgestelde "maatregelen op middellange termijn" voor broeikasgasreductie, die naar verwachting zullen worden aangenomen bij de MEPC 83rd sessie ("MEPC 83"), die van 7 tot 11 april 2025 zal worden gehouden.

De Europese Unie heeft de scheepvaart formeel opgenomen in haar emissiehandelssysteem ("EU ETS"). De EU heeft een regelgevend kader ingesteld voor de monitoring en vermindering van broeikasgasemissies van maritiem transport in het kader van het EU ETS. Bijgevolg zullen scheepseigenaars een aantal emissierechten moeten kopen en inleveren die hun geregistreerde blootstelling aan koolstofemissies voor een specifieke verslagperiode vertegenwoordigen. De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van de EU ETS is het scheepvaartbedrijf, gedefinieerd als de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of bare boat charteraar, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de scheepseigenaar. De opname van de emissies van de zeescheepvaart in het toepassingsgebied van de EU ETS op basis van een geleidelijke invoering van verplichtingen voor scheepvaartbedrijven om emissierechten in te leveren: 40% voor geverifieerde emissies vanaf 2024, 70% voor 2025 en 100% voor 2026. De meeste grote schepen zullen van meet af aan onder het EU ETS vallen. Grote offshore schepen van 5.000 brutoton en meer zullen vanaf 2025 worden opgenomen in de verordening inzake bewaking, rapportage en verificatie (MRV) van CO_2-emissies van zeevervoer en vanaf 2027 in de EU ETS. Algemene vrachtschepen en offshore schepen met een brutotonnage tussen 400 en 5000 ton zullen vanaf 2025 worden opgenomen in de MRV-verordening en hun opname in de EU ETS zal in 2026 worden herzien. Naleving van het maritieme EU ETS kan leiden tot extra nalevings- en administratiekosten om de bepalingen van de richtlijn op de juiste manier in onze bedrijfsroutines te integreren. Bovendien zullen de ETS-regels vanaf 2026 worden uitgebreid met de uitstoot van twee extra broeikasgassen: distikstofoxide en methaan. Bovendien heeft de Europese Raad van de Europese Unie de verordening inzake maritieme brandstoffen aangenomen in het kader van het FuelEU-initiatief van zijn "Fit-for-55"-pakket, waarin beperkingen zijn opgenomen voor de aanvaardbare jaarlijkse broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt door schepen die onder de verordening vallen. De Maritime Fuel Regulation vereist onder andere dat de uitstoot van broeikasgassen door schepen die onder de verordening vallen met ingang van 1 januari 2025 met 2% wordt verminderd, met om de vijf jaar een extra vermindering (tot 80% vanaf 1 januari 2050). Bijkomende EU-regelgeving die deel uitmaakt van Fit-for-55 kan ook van invloed zijn op onze financiële positie in termen van nalevings- en administratiekosten wanneer deze van kracht wordt.

De EU ETS is sinds 2024 van toepassing op de zeescheepvaart met een geleidelijke invoerings-periode. Scheepseigenaren moeten een aantal emissierechten kopen en inleveren die representatief zijn voor hun MRV-vastgelegde blootstelling aan koolstofemissies voor een specifieke rapportage-periode. Het

geografische toepassings-gebied omvat emissies die worden gegenereerd op de ligplaats en tijdens reizen binnen de EU, evenals 50% van de energiebronnen die worden gebruikt tijdens reizen van en naar de EU. De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van de EU ETS is het scheepvaartbedrijf, gedefinieerd als de scheepseigenaar, of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de bare boat charteraar, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de scheepseigenaar. Naleving van de Maritieme EU ETS zal resulteren in extra nalevings- en administratiekosten om de bepalingen van de richtlijn op de juiste manier in onze bedrijfsroutines op te nemen. Aanvullende EU-regelgeving die deel uitmaakt van de Fit-for-55 van de EU, kan ook van invloed zijn op onze financiële positie in termen van nalevings- en administratiekosten wanneer deze van kracht worden. Daarom hebben we voorwaarden opgesteld voor opname in onze handelscontracten, zoals, maar niet beperkt tot, time, voyage and bare boat chartering, scheepsmanage-mentovereenkomsten en andere handelsdocumenten, met als doel onze belangen zo goed mogelijk te beschermen door de nalevings- en administratiekosten en andere financiële lasten te beperken. Met het oog op de administratie van onze EU ETS-rechten en -verplichtingen hebben we Maritime Operator Holding Accounts (MOHA-rekeningen) geopend zodat we online emissierechten kunnen kopen, verhandelen en inleveren.

Hoewel een EU ETS de bouw van efficiëntere schepen zou kunnen versnellen, gaat elk regionaal systeem gepaard met aanzienlijke administratieve lasten en een risico van marktverstoring. Om de markt in de richting van energie-efficiëntere schepen te sturen, is het van cruciaal belang dat het beginsel dat de vervuiler betaalt, wordt toegepast. In termen van charterovereenkomsten kan de "vervuiler" worden beschouwd als de instantie die verantwoordelijk is voor de snelheidsbeslissing. De snelheid bepaalt het brandstofverbruik tijdens de reis en het effect van de uitstoot van broeikasgassen. Daarom menen wij dat de verantwoordelijkheid voor de naleving moet liggen bij de instanties die beslissen over de operationele snelheid van het schip.

Territoriale taxonomievoorschriften in gebieden waar wij actief zijn en die wettelijk verplicht zijn, zoals de taxonomie van de EU, kunnen de toegang tot kapitaal in gevaar brengen. De EU heeft bijvoorbeeld al een reeks criteria ingevoerd voor economische activiteiten die als "groen" moeten worden aangemerkt, de zogenaamde EU Green Taxonomy. De EU Taxonomy is een regelgevend classificatiesysteem dat milieuvriendelijke economische activiteiten tracht te identificeren. De verplichting om duurzaamheidsindicatoren te verstrekken krachtens artikel 8 van de Taxonomy verordening is met ingang in 2022 van toepassing op ondernemingen die onderworpen zijn aan de verplichting om niet-financiële overzichten te publiceren overeenkomstig artikel 19 bis of artikel 29 bis van Richtlijn 2013/34/EU betreffende de jaarrekeningen. De richtlijn niet-financiële verslaggeving (Richtlijn 2014/95/EU, NFRD) is een wijziging van de richtlijn financiële verslaggeving (Richtlijn 2013/34/EU). Op grond van de NFRD moeten grote beursgenoteerde ondernemingen, banken en verzekeringsmaatschappijen met meer dan 500 werknemers verslagen publiceren over het beleid dat zij voeren met betrekking tot maatschappelijke verantwoordelijkheid en andere duurzaamheids-gerelateerde informatie (Wet 14, art. 1 en art. 29a). Artikel 8 van de Taxonomy verordening schrijft voor dat bedrijven die onder het toepassingsgebied van de bestaande NFRD vallen, en bijkomende bedrijven die onder het toepassingsgebied van de voorgestelde CSRD worden gebracht, bepaalde indicatoren moeten rapporteren over de mate waarin hun activiteiten duurzaam zijn zoals gedefinieerd door de EU Taxonomy.

De taxonomie en de toepassing van de NFRD gelden voor bedrijven met een gemiddeld aantal werknemers gedurende het specifieke boekjaar van meer dan 500 en een balanstotaal van meer dan 20 miljoen euro of een netto-omzet van meer dan 40 miljoen euro op de balansdatum. De taxonomie en NFRD-toepassing zijn van toepassing op bedrijven met een gemiddeld aantal werknemers gedurende het specifieke boekjaar van meer dan 500 en een balanstotaal van meer dan €20 miljoen of een netto-omzet van meer dan €40 miljoen op de balansdatum. Zeevarenden worden niet geclassificeerd als full-time equivalents ("FTEs") omdat ze verbonden zijn aan externe scheepsmanagers en agenten. CMB.TECH had 252 FTE's op de loonlijst staan (2024). Gezien deze situatie komt het bedrijf niet in aanmerking voor de verplichte rapportage van de EU Taxonomy geschiktheid en afstemming. Op 26 februari 2025 introduceerde de Commissie een omnibuspakket om de rapportage te stroomlijnen met behoud van transparantie, waarbij wijzigingen werden voorgesteld in de reikwijdte en timing van de CSRD, EU Taxonomy en Corporate Sustainability Due Diligence Directive ("CSDDD"). CMB.TECH is gedefinieerd als beursgenoteerde KMO voor zowel CSRD (minder dan 1000 werknemers) als EU Taxonomy (minder dan 1000 werknemers). KMO's met effecten die genoteerd zijn op gereglementeerde markten in de EU hebben geen rapportageverplichtingen meer onder CSRD en EU Taxonomy. Daarom zal CMB.TECH alleen op vrijwillige basis en per geval rapporteren over duurzaamheid en taxonomie gerelateerde informatie.

Zwaveloxide-emissies:

Om de uitstoot van zwaveloxiden door de scheepvaart te verminderen, is er sinds 1 januari 2020 een wereldwijde limiet ingesteld op het zwavelpercentage van 0,5% in de verbrande stookolie. Daarnaast is de zwavellimiet van 0,1% voor stookolie vastgesteld voor schepen die in bepaalde gebieden varen. De interpretatie van "stookolie die aan boord wordt gebruikt" omvat het gebruik in de hoofdmotor, hulpmotoren en boilers. Scheepseigenaren moeten aan deze verordening voldoen door:

i. brandstoffen met 0,5% of 0,1% zwavel aan boord te gebruiken, die overal ter wereld verkrijgbaar zijn, maar tegen hogere kosten;

ii. gaswassers te installeren voor het reinigen van de uitlaatgassen, wat een kapitaalinvestering vereist; of

iii. schepen om te bouwen zodat ze worden aangedreven door vloeibaar aardgas of andere alternatieve energiebronnen, wat misschien geen haalbare optie is vanwege het gebrek aan een aanvoernetwerk en de hoge kosten die dit proces met zich meebrengt.

De kosten voor naleving van deze wijzigingen in de regelgeving zijn aanzienlijk en hebben een wezenlijk nadelig effect op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie. Vanaf 1 mei 2025 zullen de Canadese en mediterrane gebieden emissiecontrolegebieden zijn die strengere zwavelnaleving vereisen en dit heeft invloed op de operationele kosten van de schepen in deze gebieden.

Vergroening:

De wereldwijd toenemende aandacht voor broeikasgasemissies en discussies over klimaatverandering hebben ertoe geleid dat de IMO tijdens de MEPC 62 in 2011 de regelgeving inzake de reductie van koolstofemissies heeft aangenomen door de invoering van technische en operationele maatregelen in hoofdstuk 4 van bijlage VI bij MARPOL.

De technische maatregelen die in 2011 werden ingevoerd, vereisten dat alle nieuwgebouwde schepen een scheepstype-specifiek energie-efficiëntieniveau behaalden, gemeten als de Energy Efficiency Design Index ("EEDI"). Dit niveau werd stapsgewijs verhoogd om na de inwerkingtreding in 2013 geleidelijk efficiëntere nieuwbouwschepen te realiseren. De toegenomen investeringen in energie-efficiëntieverhogende ontwerpen en technologieën werden gecompenseerd door de verlaging van de kosten van het brandstofverbruik. Verder werden tijdens MEPC 75 wijzigingen aangebracht in bijlage VI waarbij de EEDI-regelgeving werd uitgebreid om de broeikasgasemissies van bestaande schepen te verminderen ("EEXI"). Deze wijzigingen verplichten schepen om hun energie-efficiëntie te beoordelen en te meten en om de energie-efficiëntie-index van het ontwerp met 20% te verlagen ten opzichte van de basislijn van 2008, gemeten als EEXI of EEDI. Deze EEXI-regelgeving werd vanaf januari 2023 van kracht en stimuleerde investeringen in energie-efficiënte technologieën, aanpassingen en vermindering van het motorvermogen (en de bijbehorende snelheid).

De in 2011 ingevoerde operationele maatregelen verplichten schepen met een brutotonnage van meer dan 5000 om een Ship Energy Efficiency Management Plan ("SEEMP") te ontwikkelen en te implementeren. In 2016 introduceerde MEPC 70 het IMO Data Collection System ("DCS"), dat deze schepen verplichtte om gegevens over het brandstofverbruik voor elk type brandstof te verzamelen en aanvullende rapportagevereisten na te leven, met ingang van 1 januari 2019.

Verder heeft de IMO verplichte operationele maatregelen ingevoerd om de koolstofemissie-intensiteit (Carbon Intensity Indicator - CII) van schepen te verminderen en om tegen 2030 een vermindering van de koolstofemissie-intensiteit met 40% ten opzichte van 2008 te bereiken. Hierdoor moesten schepen met een brutotonnage van 5.000 ton hun werkelijke jaarlijkse operationele CII die ze op basis van de DCS-indiening hadden bereikt, documenteren en verifiëren aan de hand van een vastgestelde jaarlijkse operationele CII. De CII-vereiste waarden worden elk jaar geleidelijk strenger in overeenstemming met de korte termijn doelstellingen van het vergroeningstraject van de IMO. Een schip waarvan de CII lager is dan de CII-eis, heeft een superieure energie-efficiëntieklasse A of B, wat ons commerciële voordelen kan opleveren. Schepen die gedurende 3 jaar continu een lagere CII-rating van D of E krijgen, moeten actieplannen met corrigerende maatregelen indienen om aan de eisen te voldoen en dit heeft invloed op de operationele snelheden. De CII-ratings worden negatief beïnvloed door de operationele beslissingen van de charteraar, zoals hogere snelheid en langere tijd voor anker liggen of in de haven liggen, wat een negatieve invloed heeft op de toekomstige verhandelbaarheid van het schip. Dit vereist nieuwe clausules in de charterovereenkomsten die de administratieve last verhogen, maar die nodig zijn om eigenaars wettelijk te beschermen als charteraars niet aan de vereisten voldoen. Inferieure CII-ratings kunnen leiden tot nadelige gevolgen voor de verhandelbaarheid van onze schepen en onze juridische en financiële situatie.

Momenteel voldoet onze vloot aan de conformiteitswaarden volgens de EEDI / EEXI-regelgeving. Investeringen in het ontwerp en de operationele energie-efficiëntie van onze schepen geven ons een commercieel voordeel ten opzichte van de concurrentie en verbeteren de aanvaardbaarheid van de schepen op de markt.

In juli 2023 keurde MEPC 80 het plan goed voor de herziening van de CII-regelgeving en richtlijnen, die uiterlijk op 1 januari 2026 moet zijn voltooid en waarbij de CII-reductiefactor voor 2027 en daarna wordt vastgesteld. Voordat de herziening is afgerond, zullen er geen onmiddellijke wijzigingen worden aangebracht in het CII-kader, inclusief correctiefactoren en reisaanpassingen.

In juli 2023 heeft de IMO ook de herziene IMO-strategie voor de vermindering van broeikasgasemissies door schepen aangenomen, waarin hogere ambitieniveaus voor de scheepvaart worden vastgesteld:

– vermindering van de CO_2-uitstoot per vervoersprestatie, als gemiddelde voor de internationale scheepvaart, met ten minste 40% tegen 2030, vergeleken met 2008;

– het gebruik van nul- of bijna-nuluitstoottechnologieën, brandstoffen of energiebronnen met minstens 5% verhogen, met de ambitie om 10% van de energie die in de internationale scheepvaart wordt gebruikt tegen 2030 te bereiken; en
– de broeikasgasuitstoot van de internationale scheepvaart zo snel mogelijk laten pieken en tegen 2050 netto-nuluitstoot bereiken.

Er werden ook 2 indicatieve controlepunten in de strategie opgenomen:

– de totale uitstoot van broeikasgassen met 20% verminderen, waarbij wordt gestreefd naar 30% in 2030 ten opzichte van 2008; en
– vermindering van de totale uitstoot van broeikasgassen met ten minste 70%, waarbij wordt gestreefd naar 80% tegen 2040, vergeleken met 2008.

Er zijn momenteel besprekingen aan de gang om een besluit te nemen over de IMO-maatregelen voor de middellange termijn, bestaande uit marktgebaseerde maatregelen (MBM) zoals de invoering van een fonds, belasting of heffing op basis van de totale uitstoot van broeikasgassen of de broeikasgasintensiteit van brandstoffen, berekend op basis van de levenscyclusemissies (van put tot wak) van brandstoffen. De bedoeling van marktconforme maatregelen is om de vraag naar alternatieve brandstoffen te stimuleren, projecten voor het koolstofarm maken van schepen te financieren en scheepseigenaren te stimuleren om te investeren in schepen met nulemissie of bijna-nulemissie van broeikasgassen. Dit is in lijn met het emissiehandelssysteem van de Europese Unie (EU ETS) en de FuelEU Maritime die van kracht zijn.

Deze aankomende regelgeving zal een aanzienlijke invloed hebben op de bevrachtingsclausules, de algemene handelspatronen en de financiële positie van de onderneming.

Als scheepseigenaren worden we geconfronteerd met de onzekerheid over de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en de gestegen brandstofkosten, waardoor we een uitgebreide marktbeoordeling moeten uitvoeren voordat we beslissingen nemen over investeringen in schepen die op alternatieve brandstoffen varen.

Op 13 november 2021 werd het Glasgow Climate Pact aangekondigd na besprekingen op de conferentie van de Verenigde Naties over klimaatverandering in 2021 ("COP26"). Het Glasgow Climate Pact roept ondertekenende landen op om subsidies voor fossiele brandstoffen vrijwillig af te bouwen. Een verschuiving van deze producten zou de vraag naar onze schepen kunnen beïnvloeden en een negatief effect kunnen hebben op onze toekomstige activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie. COP26 heeft ook de Clydebank-verklaring opgeleverd, waarin 22 ondertekenende staten (waaronder de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk) hun intentie hebben aangekondigd om vrijwillig steun te verlenen aan het opzetten van emissieloze scheepvaartroutes. De druk van de overheid en investeerders om vrijwillig deel te nemen aan deze groene scheepvaartroutes kan ertoe leiden dat we aanzienlijke extra kosten moeten maken om onze schepen te vergroenen.

Hoewel de uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart op dit moment niet valt onder het Kyoto-protocol bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat vereist dat landen die het Protocol hebben ondertekend nationale programma's implementeren om de uitstoot van bepaalde gassen te verminderen, of onder het Akkoord van Parijs (hieronder verder besproken), kan er in de toekomst een nieuw verdrag worden aangenomen dat beperkingen oplegt aan de uitstoot door de scheepvaart.

Naleving van wijzigingen in wetten, regelgeving en verplichtingen met betrekking tot klimaatverandering kan onze kosten voor het bezitten, opereren en onderhouden van onze schepen verhogen en ons verplichten nieuwe emissiebeheersingssystemen te installeren, vergoedingen aan te schaffen of belastingen te betalen met betrekking tot onze broeikasgasemissies, of een programma voor broeikasgasemissies te beheren en te administreren. Het genereren van inkomsten en strategische groeimogelijkheden kunnen ook negatief worden beïnvloed.

Biodiversiteit

Ballastwaterafvoer en biofouling van de romp worden geïdentificeerd als een bedreiging voor de biodiversiteit door de overdracht van invasieve soorten als gevolg van scheepvaartactiviteiten. Daarom werden de ballastwaterregelgeving en de biofoulingrichtlijnen geïntroduceerd om dit risico te beperken. De ballastwaterregelgeving vereiste aanvankelijk dat schepen ballastwaterwisselingen uitvoerden, en met de inwerkingtreding van het verdrag in 2017 voor nieuwbouw en 2019 voor bestaande schepen, werd het verplicht voor schepen om goedgekeurde IMO-type ballastwater-behandelingsinstallaties aan boord te installeren. Het bedrijf ging deze uitdaging aan door middel van kapitaalinvesteringen in de installatie van Ballastwater-managementsystemen (BWMS) door retrofitting in bestaande schepen of in nieuwbouw. In 2023 wijzigde de IMO de biofoulingrichtlijnen op MEPC 80, waarbij werd aanbevolen dat schepen een biofouling-beheerplan opstellen, waarin de routine-inspectie en reiniging van de romp worden beschreven.

MEPC 76 heeft wijzigingen aangenomen in het Internationaal Verdrag inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, 2001, of het AFS-verdrag, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden. Vanaf deze datum mogen alle schepen op of na 1 januari 2023 geen aangroeiwerende systemen aanbrengen of opnieuw aanbrengen die cybutryne bevatten; alle schepen met

een aangroeiwerende systeem dat cybutryne bevat in de externe coatinglaag van hun romp of externe delen of die op 1 januari 2023 aan de oppervlakte komen, moeten ofwel het aangroeiwerende systeem verwijderen of een coating aanbrengen die voorkomt dat deze stof uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem kan uitlogen.

Zwarte koolstof

MEPC 75 keurde conceptwijzigingen van MARPOL Bijlage I goed om het gebruik en het vervoer van zware stookolie als brandstof door schepen in Arctische wateren te verbieden vanaf 1 juli 2024. De conceptwijzigingen die op MEPC 75 werden geïntroduceerd, werden goedgekeurd tijdens de MEPC 76-sessie in juni 2021, traden in werking op 1 november 2022 en werden van kracht op 1 januari 2023. MEPC 77 nam een niet-bindende resolutie aan die de lidstaten en rederijen aanspoort om vrijwillig distillaten of andere schonere alternatieve brandstoffen of voortstuwingsmethoden te gebruiken die veilig zijn voor schepen en zouden kunnen bijdragen aan de vermindering van Black Carbon-emissies van schepen bij operaties in of nabij de Arctische gebieden.

Ongunstige effecten op de olie- en gasindustrie in verband met de klimaatverandering, met inbegrip van 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 weerpatronen, extreme weersomstandigheden, stijgende zeespiegels en schaarste van watervoorraden, een negatieve invloed hebben op onze eigen activiteiten of die van leveranciers en dienstverleners in onze waardeketen, inclusief met betrekking tot de infrastructuur waarop wij vertrouwen om onze activiteiten te kunnen uitvoeren. 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.

Risicofactoren met betrekking tot belastingkwesties

De Amerikaanse belastingautoriteiten zouden ons kunnen behandelen als een 'passieve buitenlandse investeringsmaatschappij' ("PFIC"), 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 time charter activiteiten als inkomsten uit diensten, en niet als huurinkomsten. Bijgevolg zouden onze inkomsten uit onze time en voyage chartering 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 time en voyage charter overeenkomsten als inkomsten uit diensten voor andere belastingdoeleinden. Er moet echter worden opgemerkt dat er ook autoriteiten zijn die inkomsten uit time charter overeenkomsten 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 bruto-scheepvaartinkomsten van een onderneming die schepen bezit of chartert, 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% die wordt opgelegd door Sectie 887 van de Code op brutobasis zonder aftrekposten, tenzij die onderneming 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. Aangezien onder de hierboven beschreven sourcingregels niet meer dan 50% van onze inkomsten uit zeevervoer wordt behandeld als afkomstig uit Amerikaanse bronnen, zal het maximale effectieve Amerikaanse federale inkomstenbelastingstarief op onze inkomsten uit zeevervoer niet hoger zijn dan 2% onder het 4% brutobasisbelastingsregime.

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 belastingaangiftedoeleinden. 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 of vrijstelling onder een inkomstenbelastingverdrag 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 eventuele 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 Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag. Het Amerikaans-Belgisch 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 Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag opgelegde voorwaarden inzake de beperking van voordelen. De Belgische roerende voorheffing wordt in het algemeen verlaagd tot 15% krachtens het Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag. De 5% roerende voorheffing is van toepassing in gevallen waarin de Amerikaanse aandeelhouder een bedrijf is dat ten minste 10% van de aandelen in het bedrijf bezit. Er is geen Belgische roerende voorheffing verschuldigd als de aandeelhouder een bedrijf is dat ten minste 10% van de aandelen in het bedrijf gedurende ten minste 12 maanden in handen heeft of dat, onder bepaalde voorwaarden, een Amerikaans pensioenfonds is. De Amerikaanse aandeelhouders worden 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 het bedrijf een aanvraag ingediend om onder het Belgische tonnagebelastingregime te vallen. Op 23 oktober 2003 verklaarde de Federale Overheidsdienst Financiën dat het bedrijf 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. De aanvraag tot verlenging van deze tonnagebelastingsregeling vanaf 2024 werd tijdig ingediend vóór eind 2023 en in 2024 goedgekeurd door de Belgische Dienst Voorafgaande Beslissingen. De Belgische Dienst Voorafgaande Beslissingen heeft formeel bevestigd dat het tonnagebelastingregime geldt voor een periode van tien jaar vanaf 1 januari 2024 en daarna automatisch wordt verlengd voor nog eens een periode van tien jaar. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren waarmee normaal rekening wordt gehouden in traditionele belastingberekeningen, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, winsten en de verrekening van vroegere verliezen van de 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.

We exploiteren ook schepen die varen onder de vlag van België, Frankrijk, Griekenland, Marshall-eilanden, Liberia en Madeira waarvoor het bedrijf 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 het bedrijf in een zwakkere concurrentiepositie komen te staan dan vergelijkbare ondernemingen buiten de EU.

Veranderingen in de belastingwetgeving van andere landen waarmee we te maken hebben als gevolg van onze wereldwijde handel, kunnen van invloed zijn op onze activiteiten en toekomstige activiteiten.

Het buitenland kan nieuwe belastingwetten invoeren die van invloed kunnen zijn op de scheepvaartindustrie. Het is ook mogelijk dat wij niet op de hoogte zijn van reeds bestaande buitenlandse belastingwetgeving en dat dit een materieel effect kan hebben op onze financiële positie. Door onze wereldwijde handel kunnen we er niet zeker van zijn dat we altijd op de hoogte zijn van alle belastingwetten in elk land waar onze schepen naartoe varen of in alle landen waar we bij betrokken zijn.

Het ontbreken van deze informatie kan leiden tot zware belastingclaims van het buitenland die gericht zijn aan ons als scheepseigenaar. Dit zou ons financieel kunnen treffen voor de vroegere, huidige en toekomstige handel van onze schepen.

De Nigerian Federal Inland Revenue Service (FIRS) is begonnen met een belastingcontrole voor de periode 2010-2019 voor niet-ingezeten bedrijven die actief zijn in Nigeria. De federale regering van Nigeria gaf internationale scheepvaartbedrijven die in Nigeria actief zijn een termijn van 3 maanden vanaf 19 juni 2023 om hun belastingstatus in Nigeria te regulariseren en nog een termijn van 19 september 2023 tot 31 december 2023 voor de betrokken bedrijven om al hun uitstaande belastingen aan de federale regering van Nigeria te betalen. Er werd een verlenging voorzien tot maart 2024 met een graad voor de vrijstelling van boetes en interesten die werden geëist. Ondanks het dubbelbelastingverdrag tussen België en Nigeria heeft de Nigeriaanse overheid zich moeilijk getoond in de samenwerking. Als de wettelijke belastingkwesties niet met de nodige zorg worden behandeld, kan dit een nadelig effect hebben op onze financiële situatie, onze handel en onze activiteiten in de toekomst.

Andere buitenlandse belastingregels die we niet of niet goed kennen, kunnen onze activiteiten negatief beïnvloeden, zelfs voor gebeurtenissen die in het

verleden hebben plaatsgevonden. Dit kan te maken hebben met belastingen die verschuldigd zijn vanwege onze wereldwijde handel, de vlag van onze schepen, de plaatsen waar onze kantoren zijn gevestigd, plaatsen waar onze schepen liggen aangemeerd of vanwege bepaalde onderliggende contracten die we mogelijk hebben (bv. charterparties, verzekeringen, enz.). De impact van deze belastingwetten kan een negatief effect hebben op onze juridische en financiële positie en kan onze handel en activiteiten in de toekomst beïnvloeden.

Veranderingen in de belastingwetgeving en onverwachte belastingverplichtingen kunnen een materieel en negatief effect hebben op de belastingen die we betalen, onze bedrijfsresultaten en financiële resultaten.

We zijn onderworpen aan inkomstenbelastingen en andere belastingen in de Verenigde Staten en andere rechtsgebieden, en onze bedrijfsresultaten en financiële resultaten kunnen worden beïnvloed door belasting- en andere initiatieven over de hele wereld. Er heerst bijvoorbeeld een hoge mate van onzekerheid in het huidige belastingklimaat als gevolg van wereldwijde initiatieven van het project van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), dat bestaat uit twee pijlers: basiserosie en winstverschuiving. In oktober 2021 presenteerden leden van de OESO twee voorstellen: (i) pijler één herverdeelt winst naar de marktjurisdicties waar de verkoop ontstaat versus fysieke aanwezigheid; en (ii) pijler twee dringt multinationale ondernemingen met € 750 miljoen of meer aan jaarinkomsten om een wereldwijde minimumbelasting van 15% te betalen op inkomsten die ze ontvangen in elk land waar ze actief zijn. De hervormingen zijn bedoeld om het speelveld tussen landen gelijk te maken door hen te ontmoedigen hun vennootschapsbelasting te verlagen om buitenlandse bedrijfsinvesteringen aan te trekken. Meer dan 140 landen hebben ingestemd met de tweepijleroplossing om de uitdagingen aan te pakken die voortvloeien uit de digitalisering van de economie en in 2024 zijn deze richtlijnen van kracht verklaard en moeten ze nu worden ingevoerd door die OESO-lidstaten. Het is mogelijk dat deze richtlijnen, met inbegrip van het wereldwijde minimumtarief voor vennootschapsbelasting van 15%, de last en de kosten van onze naleving van de belastingwetgeving, het bedrag aan belastingen dat we in die rechtsgebieden moeten betalen en ons wereldwijde effectieve belastingtarief kunnen verhogen, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze bedrijfsresultaten en financiële resultaten.

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, waardoor 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 en verzonnen nieuws en andere factoren, waarvan er vele buiten onze controle liggen.

Tijdens 2024 schommelde de koers van onze gewone aandelen tussen $17,59 en $9,93. Onze aandelenkoers kan in de nabije toekomst snel en aanzienlijk dalen of stijgen zonder dat er een verband is met onze bedrijfsprestaties of vooruitzichten. 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 bedrijven. 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:

- De reactie van beleggers op de uitvoering van onze bedrijfsstrategie, met inbegrip van fusies en overnames;
- Aandeelhoudersactivisme;
- Onze voortdurende naleving van de noteringsnormen van de NYSE en/of Euronext Brussel;
- 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 degene die 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 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 doen dalen, 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 groeivooruitzichten. Er kan geen garantie worden gegeven dat de koers van ons aandeel op het huidige niveau zal blijven.

Daarnaast hebben effecten van bepaalde bedrijven 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 bedrijven 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 het bedrijf. 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 onze aandelen dat in de toekomst niet zullen zijn,en als dat wel het geval is, kan dat ertoe leiden dat u een aanzienlijk deel van of al uw beleggingen kan verliezen.

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 aandelen zullen terugkopen op een niveau dat door aandeelhouders wordt verwacht of überhaupt worden teruggekocht, waardoor het rendement voor onze aandeelhouders zou kunnen dalen. Als de Directieraad eenmaal toestemming heeft gegeven voor de inkoop van onze gewone aandelen, zal de Directieraad deze beslissing nemen op basis van een evaluatie van relevante overwegingen.

Overeenkomstig de machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders van 23 juni 2021 hebben we tot juli 2026 de mogelijkheid, maar niet de verplichting, om eigen aandelen in te kopen indien we van mening zijn dat de aandelenkoers van het bedrijf in sterke mate losstaat van haar reële waarde.

Op 9 april 2025 bezaten we 25.807.878 eigen aandelen (11,73% 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 toestemming te verlenen voor de inkoop van eigen gewone aandelen 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 dit te doen op een lager niveau 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.

De Raad van Toezicht heeft besloten het dividendbeleid te wijzigen in een volledig discretionair dividendbeleid. We kunnen u daarom niet verzekeren dat we dividend zullen vaststellen of uitkeren. De scheepvaartindustrie is volatiel en we kunnen niet met zekerheid voorspellen hoeveel geld er in welke periode dan ook beschikbaar zal zijn voor dividenduitkering.

De Raad van Toezicht heeft het dividendbeleid eind 2023 gewijzigd in een volledig discretionair dividendbeleid.

Bijgevolg kan 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').

Onze Raad van Toezicht zal de vaststelling en uitbetaling van dividenden blijven beoordelen op basis van onze financiële resultaten en winst, beperkingen in onze schuldovereenkomsten, marktvooruitzichten, huidige kapitaaluitgaven, verplichtingen, investeringsmogelijkheden en de bepalingen in de Belgische wetgeving die van invloed zijn op de uitbetaling van dividenden aan aandeelhouders en andere factoren. We kunnen de uitbetaling van dividenden op elk moment stopzetten en kunnen u

niet verzekeren dat we in de toekomst dividenden zullen uitbetalen, of vastleggen wat het bedrag van dergelijke dividenden zal zijn.

In het algemeen mogen we volgens de voorwaarden van onze schuldovereenkomsten geen dividend uitkeren als er sprake is of zal zijn van een wanbetaling of een schending van een leningsovereenkomst als gevolg van het dividend. Onze kredietfaciliteiten bevatten ook beperkingen en verplichtingen die het vermogen van ons en onze dochterondernemingen om dividenden vast te stellen en uit te keren kunnen beperken (met betrekking tot elk van onze joint ventures geldt bijvoorbeeld dat er geen dividend mag worden uitgekeerd voordat de leningovereenkomst, voor zover van toepassing, volledig is terugbetaald).

De Belgische wet verbiedt over het algemeen de uitkering van dividenden tenzij het netto-actief op de afsluitingsdatum van het laatste boekjaar niet daalt onder 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 maatschappelijk kapitaal bedraagt. Er mogen geen uitkeringen plaatsvinden als ons nettovermogen als gevolg van een dergelijke uitkering zou dalen tot onder de som van (i) het bedrag van ons maatschappelijk kapitaal, (ii) het bedrag van de bovengenoemde wettelijke reserves, en (iii) andere reserves die mogelijk vereist zijn door onze gecoördineerde statuten of door de wet, zoals de reserves die niet beschikbaar zijn voor uitkering in het geval we eigen aandelen houden.

Het is mogelijk dat we in de toekomst onvoldoende overschotten hebben om dividenden uit te keren en het is mogelijk dat onze dochterondernemingen onvoldoende fondsen of overschotten hebben om uitkeringen aan ons te doen. We kunnen niet garanderen dat dividenden zullen worden uitgekeerd op het niveau dat aandeelhouders verwachten of überhaupt zullen uitkeren. Daarnaast kan het vennootschapsrecht van rechtsgebieden waarin onze dochterondernemingen zijn georganiseerd beperkingen opleggen aan de betaling of bron van dividenden onder bepaalde omstandigheden.

Toekomstige uitgiftes en verkopen van gewone aandelen kunnen leiden tot een daling van de marktprijs van gewone aandelen.
Op 31 december 2024 bedroeg ons geplaatste (en volledig volgestorte) aandelenkapitaal $239.147.506,82, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen. Op 31 december 2023 hadden we:

- 194.216.835 gewone aandelen uitstaan, en
- 25.807.878 eigen aandelen.

De Bijzondere Vergadering van Aandeelhouders gehouden in 2021 machtigde onze Raad van Toezicht om maximaal 10% van de bestaande aandelen of winstaandelen te verwerven gedurende een periode van vijf jaar, tegen een prijs per aandeel die niet hoger is dan de wettelijk toegestane maximumprijs en niet lager is dan EUR 0,01.

Op 21 maart 2024 heeft de Raad van Toezicht de Directieraad gemachtigd om maximaal 10 miljoen aandelen in te kopen tegen een maximale aankoopprijs per aandeel van $17,86 (uitgekeerd dividend of andere uitkeringen dienen op dit bedrag in mindering te worden gebracht vanaf de ex-dividend datum) met een looptijd van 21 maart 2024 tot 28 juni 2024. Aandelen die door ons worden teruggekocht, kunnen worden ingetrokken of kunnen worden aangehouden als ingekochte eigen aandelen, naar keuze van het bedrijf.

Volgens de Belgische vennootschapswetgeving zijn de stemrechten verbonden aan eigen aandelen opgeschort en geven eigen aandelen geen recht op dividend. We kunnen op elk moment alle of een deel van onze eigen aandelen overdragen aan een derde partij, op welk moment de overeenkomstige stemrechten niet langer geschorst zijn en de aandelen hun houder opnieuw recht geven op dividend. Onze aandeelhouders kunnen te maken hebben met verwatering als gevolg van een dergelijke toekomstige overdracht.

Bovendien is onze Raad van Toezicht bij besluit van de aandeelhoudersvergadering van 2020 gemachtigd om ons aandelenkapitaal in een of meerdere keren te verhogen met een totaal maximumbedrag van $25.000.000 (met de mogelijkheid voor de Raad van Toezicht om het voorkeurrecht van onze bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) of $120.000.000 (zonder de mogelijkheid voor de Raad van Toezicht om het voorkeurrecht van onze bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van publicatie van het besluit, onder de voorwaarden die door de Raad van Toezicht worden vastgesteld.

Uitgiftes en verkopen van een aanzienlijk aantal gewone aandelen op de openbare markt, of de perceptie dat deze uitgiftes of verkopen zouden kunnen plaatsvinden, kunnen de marktprijs voor onze gewone aandelen drukken. Deze verkopen kunnen ook ons vermogen aantasten om in de toekomst extra kapitaal aan te trekken door de verkoop van onze gewone aandelen. We zijn van plan om in de toekomst extra gewone aandelen uit te geven. Onze aandeelhouders kunnen verwatering ondervinden van zo een toekomstige uitgifte van aandelen.

We zijn gevestigd in België, dat andere en in sommige gevallen beperktere aandeelhoudersrechten kent dan de rechtsgebieden in de Verenigde Staten.
We zijn een Belgisch bedrijf en onze bedrijfskwesties 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 bezwaarmakers met betrekking tot aandelenruil, fusies en andere soortgelijke transacties; en de rechten van aandeelhouders van een Belgisch bedrijf om namens het bedrijf 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 niet gewezen is 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 niet vatbaar is voor verder verhaal overeenkomstig Amerikaans recht;
- Het vonnis niet onverenigbaar is 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.

Elke aandeelhouder die 30% of meer van onze uitgegeven gewone aandelen verwerft, is verplicht om een verplicht onvoorwaardelijk openbaar overnamebod uit te brengen.
Volgens de Belgische wet is elke aandeelhouder die 30% of meer van onze uitgegeven aandelen verwerft, verplicht om een verplicht onvoorwaardelijk openbaar overnamebod uit te brengen op de resterende aandelen in CMB.TECH die hij en zijn verbonden ondernemingen nog niet bezitten. Het doel van het uitbrengen van het bod op de resterende aandelen in CMB.TECH is te voldoen aan haar verplichtingen onder Artikel 5 van de Overnamewet en Artikel 50 van het Overnamebesluit. Elke aandeelhouder die, anders dan na een vrijwillig overnamebod, rechtstreeks of onrechtstreeks, in het bezit komt van meer dan 30% van het kapitaal of de stemrechten van het bedrijf, zal een overnamebod uitbrengen op alle aandelen en effecten die toegang verlenen tot de aandelen of stemrechten, en onder voorwaarden die in overeenstemming zijn met de toepasselijke Amerikaanse effectenwetgeving en de regels en voorschriften van de SEC en NYSE.

Verklaring inzake Corporate Governance

Introductie

Referentiecode

In de loop van 2020 heeft het bedrijf 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 het bedrijf onder de sectie Corporate Governance https://cmb.tech/nl/investeerders/corporate-governance/policies-documentatie

Notering op de New York Stock Exchange

Naar aanleiding van de dubbele notering van de aandelen van het bedrijf 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 groep. De groep 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 groep 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.

Corporate Governance

Op 20 februari 2020 nam het bedrijf een duaal bestuursmodel aan, bestaande uit 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 2024 bedroeg het geregistreerd aandelenkapitaal van CMB.TECH 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 Brussel, afhankelijk van het deel van het aandelenregister waarin de aandelen geregistreerd zijn. Aandelen kunnen door middel van een herpositioneringsprocedure van de ene vorm naar de andere vorm overgezet worden.

Niet-gewaarborgde obligaties

Op 2 september 2021 plaatste de groep met succes de niet-gewaarborgde obligatieleningen ter waarde van 200 miljoen USD. De obligaties, die werden uitgegeven door Euronav Luxembourg S.A. en gegarandeerd door Euronav NV (nu CMB.TECH NV) vervallen in september 2026 en hebben een coupon van 6,25%. De obligaties zijn genoteerd op de Oslo Stock Exchange sinds 22 maart 2022.

Eigen aandelen

Op 31 december 2024 hield CMB.TECH 25.807.878 eigen aandelen aan.

Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Volgens de informatie waarover de groep op 31 december 2024 beschikte, en rekening houdend met de transparantieverklaringen die op die datum beschikbaar waren, was de aandeelhoudersstructuur zoals weergegeven in de tabel.

Tabel 12: Aandeelhoudersstructuur op 31 december 2024

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage van totaal # aandelen	Percentage van totaal # stemgerechtigde aandelen
CMB.TECH (eigen aandelen)	25.807.878	11,73 %	— %
Saverco NV	24,400	— %	— %
CMB NV	178.726.458	81 %	92 %
Totaal	**204.558.736**	**92,97 %**	**92,04 %**

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage	
Andere	15.465.977	7,03 %	7,96 %
Totaal	**220.024.713**	**100,00 %**	**100,00 %**

Raad van Toezicht

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Marc Saverys	Onafhankelijk lid - Voorzitter (vanaf november 2023)	maart 2023	AV 2026
Patrick De Brabandere*	Niet-onafhankelijk lid	maart 2023	AV 2026
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	mei 2023	AV 2025
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026

**Patrick De Brabandere - (vanaf 1 januari 2024 als vaste vertegenwoordiger van Debemar BV)*

Hieronder volgt een lijst van de biografieën van de leden van de Raad van Toezicht volgens de samenstelling op 31 december 2024.

Marc Saverys - Niet-Onafhankelijk Lid - Voorzitter

De heer Marc Saverys maakt sinds de BAV van 23 maart 2023 deel uit van de Raad van Toezicht als niet-onafhankelijk lid.

Marc Saverys behaalde een diploma Rechten aan de Universiteit van Gent. In 1975 vervoegde hij de charteringafdeling van Bocimar, de drogebulkdivisie van de CMB-groep. In 1985 verliet hij Bocimar en werd hij gedelegeerd bestuurder van Exmar, dat toen een gediversifieerde rederij werd, waar hij verantwoordelijk was voor de drogebulkafdeling. Hij werd bestuurder van CMB Group in 1991 en was gedelegeerd bestuurder van CMB Group van april 1992 tot september 2014 toen hij tot voorzitter werd benoemd. In de periode van 2003 tot juli 2014 was hij voorzitter van de Raad van Bestuur van Euronav, en van juli 2014 tot december 2015 vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van Euronav.

Patrick De Brabandere - Niet-Onafhankelijk Lid

De heer Patrick De Brabandere zetelt sinds de BAV van 23 maart 2023 in de Raad van Toezicht als niet-onafhankelijk lid. Hij is voorzitter van het Audit- en Risico-comité en lid van het Remuneratiecomité.

Patrick De Brabandere behaalde een diploma Toegepaste Economische Wetenschappen aan de UCL Louvain-la Neuve. Hij begon zijn carrière bij het auditkantoor Arthur Andersen. In 1987 vervoegde hij Almabo, de voormalige holdingmaatschappij van de familie Saverys, als Project Controller. In 1998 werd hij CFO van CMB NV en in 2002 werd hij benoemd tot bestuurder van CMB NV. In 2003, na de gedeeltelijke afsplitsing van Exmar NV van CMB NV, werd hij bestuurder en CFO van Exmar NV en vervolgens COO. In 2020 werd hij opnieuw CFO van Exmar NV tot juni 2022. Momenteel is hij bestuurder van CMB NV en Golden Ocean.

Julie De Nul - Onafhankelijk Lid

Mevrouw Julie De Nul zetelt sinds de Algemene Vergadering op 17 mei 2023 in de Raad van Toezicht als onafhankelijk lid. Zij bekleedt de functie van voorzitster van het Duurzaamheidscomité en is lid van het Remuneratiecomité evenals van het Corporate Governance & Benoemingscomité. Julie De Nul is sinds 2020 CEO van Jan De Nul Dredging NV en sinds 2010 lid van de Raad van Bestuur van Jan De Nul NV. Daarvoor was ze van 2007 tot 2010 juridisch adviseur bij Jan De Nul Group België. Op dit moment is ze ook lid van de Raad van Bestuur van VCB (de Vlaamse Confederatie bouw), VOKA (Vlaamse Kamer van Koophandel en Industrie) en het Museum Dr. Guislain Ghent. Ze behaalde een masterdiploma in de Rechten aan de universiteit van Gent.

Patrick Molis - Onafhankelijk Lid

De heer Patrick Molis maakt sinds de BAV van 21 november 2023 deel uit van de Raad van Toezicht als onafhankelijk lid.

De heer Patrick Molis studeerde af aan het Institut d'Etudes Politiques van Parijs en behaalde een masterdiploma in de Rechten aan Paris X Nanterre. Hij begon zijn carrière als magistraat aan het Rekenhof na zijn toetreding tot de National School of Administration. Patrick Molis was General Manager van Union Normande Investissement (1989-1992), CFO van Worms & Cie Group (1994-1997), General Manager van Compagnie Nationale de Navigation (1995-1998), Voorzitter van de Raad van Bestuur van Compagnie du Ponant (2012-2015) en Voorzitter en CEO van Héli-Union (2013-2022). Momenteel is hij Voorzitter van Compagnie Nationale de Navigation (sinds 1998) en bestuurder van Sabena Technics en is hij lid van de Raad van Bestuur van Golden Ocean. Hij was eerder lid van de Raad van Bestuur van Euronav Luxembourg (1995-2001), Euronav (2004-2010), Compagnie Maritime Nantaise (1995-2017), Compagnie Méridionale de Navigation (2008-2022) en van de Conseil d'Orientation du Domaine national de Chambord (2007-2017). De heer Patrick Molis is onderscheiden met de titels ridder in het Legioen van Eer en officier in de Orde van Verdienste.

Catharina Scheers - Onafhankelijk Lid

Mevrouw Catharina Scheers maakt sinds de BAV van 21 november deel uit van de Raad van Toezicht als onafhankelijk lid.

Mevrouw Catharina Scheers behaalde een masterdiploma Communicatie en Media aan de KU Leuven en een Bachelordiploma Politieke en Sociale wetenschappen aan de Universiteit van Antwerpen. Ze begon haar carrière bij Fast Lines in 1993. Ze is eigenaar en managing director van Fast Lines Belgium en is sinds 2003 benoemd tot Voorzitter van het bedrijf. Momenteel is ze ook lid van de Raad van Bestuur van BSV (Belgische Scheepvaartvereniging), lid van de Raad van Bestuur van BRABO en lid van WISTA (Women's International Shipping and Trading Association). In 2021 ontving mevrouw Catharina Scheers de ESPA "Maritiem Figuur van het Jaar"-award.

Bjarte Bøe - Niet-Onafhankelijk Lid

De jeer Bjarte Bøe maakt sinds de BAV van 21 november 2023 deel uit van de Raad van Toezicht als niet-onafhankelijk lid.

De heer Bjarte Bøe studeerde in 1983 af aan de Norwegian School of Economics and Business Administration (NHH). Hij trad in dienst bij RS Platou en werkte als shipbroker in Houston en Oslo. In 1986 trad hij in dienst bij Christiania Bank, later Nordea genoemd, en werkte tot 1995 in Oslo en Londen, toen hij bij SEB in dienst trad. Hij werkte in verschillende managementfuncties, waaronder hoofd van Shipping Finance en hoofd van Investment Banking in Oslo en Stockholm tot 2019.

Hij was directeur van Seadrill, Hermitage Offshore en Agera Venture. Hij was tevens lid van de Raad van Toezicht van CMB.TECH Enterprises (op dat moment CMB.TECH) van april 2021 tot februari 2022. Hij is lid van de Raad van Bestuur van Eika Group (een Noorse spaarbankgroep) sinds april 2023. Hij is voorzitter van Merkantilbygg (een Noors vastgoedbedrijf) sinds augustus 2024. Hij was voorzitter van Ellos AB (een Zweeds detailhandelsbedrijf) tijdens de herstructurering van juli '24 tot oktober '24. Hij is voorzitter van Jøtul (een Noorse houtkachelproducent) sinds januari 2025 (tijdens de herstructurering).

Samenstelling

Eind november 2023 bestaat de Raad van Toezicht uit zes leden. Drie 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 van maximaal vier jaar per mandaat maar dat ze herkiesbaar zijn. De statuten van de groep voorzien geen leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Toezicht.

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 CMB.TECH is samengesteld uit vier mannen en twee 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 bedrijven.

Sinds 21 november 2023 bestaat de Directieraad uit vijf mannen die allemaal gevestigd zijn in België. Ze behaalden allen academische diploma's in verschillende disciplines zoals rechten en financiën. Ze zijn tussen 41 en 64 jaar oud.

Functionering van de Raad van Toezicht

In 2024 kwamen de leden van de Raad van Toezicht twaalf keer formeel samen. Het aanwezigheidspercentage van de bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen bijgewoond
Marc Saverys	Niet-onafhankelijk lid - Voorzitter	12 van de 12 (start mandaat maart 2023)
Patrick De Brabandere	Niet-onafhankelijk lid	12 van de 12 (start mandaat maart 2023)
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	10 van de 12 (start mandaat mei 2023)
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	12 van de 12 (start mandaat november 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	12 van de 12 (start mandaat november 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	12 van de 12 (start mandaat november 2023)

Naast de formele vergaderingen, staan de leden van de Raad van Toezicht van CMB.TECH regelmatig met elkaar in contact via telefonische conferenties of via e-mail.

Werking

Op 20 februari 2020 implementeerde de buitengewone aandeelhoudersvergadering het nieuwe WVV en werden nieuwe statuten aangenomen, inclusief een duaal bestuursmodel. De bevoegdheden van de Raad van Toezicht zijn bepaald in Artikel 7:109 van het WVV 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://cmb.tech/investors/corporate-governance.

De Raad van Toezicht is het hoogste bestuursorgaan van de groep. Het is verantwoordelijk voor het algemene beleid en de strategie van de groep 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 WVV. De Raad van Toezicht houdt toezicht op de Directieraad.

De Raad van Toezicht streeft het succes van de groep 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 groep.

Activiteitenverslag 2024

In 2024 behandelde de Raad van Toezicht diverse onderwerpen, waaronder, maar niet beperkt tot:

- Strategische perspectieven voor de groep op middellange en lange termijn;
- Strategie en implementatie van kapitaalallocatie, inclusief het kwartaalrendement voor aandeelhouders door middel van dividenden en/of inkoop van eigen aandelen;
- Duurzaamheidskwesties, inclusief de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen, aandrijvingsmethoden, ESG-gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van regelgeving;
- De naamsverandering van het bedrijf;
- De overname en integratie van CMB.TECH Enterprises NV;
- De lancering en heropening van het verplichte openbare overnamebod door een van de aandeelhouders van het bedrijf, CMB NV;
- De diversificatie, vergroening en optimalisatie van de vloot van het bedrijf;
- De impact van de Russische inval in Oekraïne op de ruweolie- en transportmarkten;
- De impact van de Houthi-aanvallen op schepen in de Rode Zee;
- De impact van sancties tegen Iran met betrekking tot het vervoer van ruwe olie door de schaduwvloot;
- De strategie en implementatie van het vlootbeheer, inclusief de aan- en verkoop van schepen.
- Toezien op de verkoop van verschillende Suezmaxen en VLCC's en de aankoop van verschillende eco-type VLCC's en Suezmax-nieuwbouwschepen;
- De verkoop van vijf Suezmaxen in het kader van transacties met verwante partijen;
- (Her)financiering van zowel bestaande als nieuw aangekochte schepen;
- De wereldwijde herfinanciering van alle uitstaande leningen;
- Corporate governance-kwesties;
- De bedrijfscultuur en haar waarden;
- Risicobeheer, inclusief beleid en processen voor risicobeheer van derden;
- Kwesties op het gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu (HSQE).

Procedure voor belangenconflicten en transacties met verbonden partijen

De procedure voor transacties met verbonden partijen binnen de Raad van Toezicht is uiteengezet in de WVV. In de loop van 2024 vereisten twee besluiten die door de Raad van Toezicht werden genomen de toepassing van de procedure voor belangenconflicten zoals uiteengezet in artikel 7:115 van de WVV.

Beide besluiten die de toepassing van de belangenconflictenprocedure vereisten, zoals uiteengezet in bepaling 7:116 WVV, hadden betrekking op de verkoop van Suezmax-schepen aan Bocimar International NV. Als tegenpartij van de respectieve Transacties is Bocimar International NV een verbonden partij in de zin van IAS 24 aangezien het een volle dochteronderneming is van CMB NV, meerderheidsaandeelhouder van de onderneming. De transacties waren daarom onderworpen aan de procedure van artikel 7:116 WVV. In overeenstemming met deze procedure heeft de Commissie van Onafhankelijke Bestuurders van de Raad van Toezicht de transacties beoordeeld en advies uitgebracht in overeenstemming met artikel 7:116 AVG. Bijgevolg heeft de Raad van Toezicht vastgesteld dat de procedure van artikel 7:116 WVV volledig is nageleefd voor beide transacties.

Het jaarverslag bevat een samenvatting van alle aankondigingen tijdens het boekjaar, te vinden op pagina 24-37. Meer gedetailleerde informatie is te vinden op onze website: https://cmb.tech/investors/press-releases.

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 van de Raad van Toezicht tellen, van wie minstens één onafhankelijk lid. Het Audit- en Risicocomité van CMB.TECH telt op 31 december 2024 drie leden van de Raad van Toezicht, waarvan twee onafhankelijk zijn.

Op 31 december 2024 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Patrick de Brabandere[1]	2026	
Catharina Scheers	2026	x
Patrick Molis	2026	x

1 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 herziet 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 2024

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Patrick de Brabandere (Voorzitter)	Voorzitter & niet-onafhankelijk lid	9 van de 9 (start mandaat maart 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	9 van de 9 (start mandaat november 2023)
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	9 van de 9 (start mandaat november 2023)

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 residuwaarden gebruikt voor de schepen) en afschrijvingen, waardering van brandstofvoorraden, externe en interne auditverslagen, de kwaliteit en prestaties van het externe auditproces, de aanpak en onafhankelijkheid van de externe audit, de interne auditfunctie, oude en nieuwe financieringen en de bijhorende convenanten, 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 bedrijfspolicy's, significante transacties of belangrijke geschillen, de organisatie en het bemannen van het financiële team, monitoring van GDPR, cybersecurity, belastingkwesties, risicobeheer en -processen, het risicoregister en de klokkenluidersregeling.

Remuneratiecomité

Samenstelling

Op 31 december 2024 telt het Remuneratiecomité van CMB.TECH drie leden van de Raad van Toezicht, waarvan twee onafhankelijk zijn. In dit opzicht is CMB.TECH 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 2024 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Julie De Nul	2025	x
Patrick De Brabandere	2026	
Catharina Scheers	2026	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 benchmarks binnen de sector.

Het Remuneratiecomité herziet haar opdrachtomschrijving 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 2024

In 2024 kwamen de leden van het Remuneratiecomité twee keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Julie De Nul	Voorzitter & Onafhankelijk lid	1 van de 2 (start mandaat mei 2023)
Patrick De Brabandere	Niet-onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat maart 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)

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 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 2024 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité van CMB.TECH drie leden uit de Raad van Toezicht, waarvan twee onafhankelijk zijn. In dit opzicht is CMB.TECH 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 leden. De samenstelling van het comité werd verder bepaald op basis van de expertise van de leden op dit gebied en hun beschikbaarheid, gezien hun lidmaatschap van andere comités.

Op 31 december 2024 was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Patrick Molis	2026	x
Julie De Nul	2025	x
Bjarte Bøe	2026	

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 groep, de evaluatie van de prestaties van de Raad van Toezicht, van zijn Comités en van de Directieraad, evenals in alle andere kwesties 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 2024

In 2024 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité twee keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Patrick Molis	Voorzitter & Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	1 van de 2 (start mandaat mei 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)

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 wetgeving en standaarden van deugdelijk bestuur, de evaluatie van de Raad van Toezicht en haar Comités, opvolgingsplanning, de opleiding van de Raad van Toezicht en leiderschapsontwikkeling, alsook de bestuursstructuur.

Duurzaamheidscomité

Samenstelling

Op 31 december 2024 bestond het Duurzaamheidscomité van CMB.TECH uit vijf leden, waaronder twee leden van de Raad van Toezicht, waarvan één onafhankelijk, en drie leden van de Directieraad. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de expertise van de leden gezien hun lidmaatschap van andere comités. De Voorzitter van het Audit- en Risicocomité, alsook de overige leden van de Directieraad woonden de vergaderingen van het Duurzaamheidscomité als waarnemers bij.

Op 31 december 2024 zag de samenstelling van het Duurzaamheidscomité er als volgt uit:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Catharina Scheers	2026	x
Bjarte Bøe	2026	
Alexander Saverys	n/a	n/a
Ludovic Saverys	n/a	n/a
Benoit Timmermans	n/a	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 groep 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 duurzaamheidskwesties 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 met betrekking tot duurzaamheid te bereiken.

Activiteitenrapport 2024

In 2024 kwamen de leden van het Duurzaamheidscomité één keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen bijgewoond
Catharina Scheers	Voorzitster & Onafhankelijk lid	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Alexander Saverys	CEO	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Ludovic Saverys	CFO	1 van de 1 (start of mandaat november 2023)
Benoit Timmermans	CSO	0 van de 1(start mandaat november 2023)

Tijdens deze vergadering maakte het Comité de balans op van de bestaande initiatieven inzake ESG binnen het bedrijf, besprak het duurzaamheidshoofdstuk in het jaarverslag van 2023 en de ESG-focus voor 2024, volgde de duurzaamheidsontwikkelingen op het niveau van de IMO en de Europese Unie en besprak het de duurzaamheids- en klimaatveranderingsrisico's, alsook de technische ontwikkelingen met betrekking tot de vergroening 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 CMB.TECH.

In 2024 is een interne evaluatie van de de Raad van Toezicht uitgevoerd, waarbij de omvang, samenstelling en het functioneren van de Raad van Toezicht en de commissies werden beoordeeld. De beoordeling is tijdens een vergadering van de Raad besproken met alle bestuursleden en de resultaten van de beoordeling waren over het algemeen bevredigend.

Directieraad

Samenstelling

Sinds 2021 en overeenkomstig Artikel 7:104 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen (WVV) is de operationele leiding van de groep toevertrouwd aan een Directieraad, voorgezeten door de Chief Executive Officer. De Raad van Toezicht benoemt de leden van de Directieraad op aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité, en in overleg met de Chief Executive Officer, rekening houdend met de noodzaak van een evenwichtige Directieraad.

Bevoegdheden

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

Procedure voor belangenconflicten

De procedure voor belangenconflicten binnen de Directieraad is uiteengezet in Artikel 7:117 §1 van het WVV en in het Corporate Governance Charter van de groep. In de loop van 2024 vereiste geen enkel beslissing van de Directieraad de toepassing van de procedure voor belangenconflicten.

Op 31 december 2024 was de Directieraad samengesteld als volgt:

Alexander Saverys[1]
Chief Executive Officer

Ludovic Saverys[2]
Chief Financial Officer

Michael Saverys[3]
Chief Chartering Officer

Maxime Van Eecke[4]
Chief Commercial Officer

Benoit Timmermans[5]
Chief Strategy Officer

1. Alexander Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Hof Ter Polder BV.
2.Ludovic Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Succavest BV.
3. Michael Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Gemadi BV.
4. Maxime Van Eecke - Vaste vertegenwoordiger van MAVECOM CommV
5. Benoit Timmermans - Vaste vertegenwoordiger van Blacksquare BV vanaf 1 januari 2024.

Remuneratieverslag

Het remuneratieverslag beschrijft de remuneratie van de leden van de Directieraad van CMB.TECH 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.

CMB.TECH's remuneratiebeleid

Objectieven

Het doel van het remuneratiebeleid van CMB.TECH (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 hooggekwalificeerd 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 prestatiedoelen en duurzame groei op lange termijn voorop te stellen, overeenkomstig de waarden, identiteit en cultuur van CMB.TECH;
- 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 CMB.TECH, rekening houdend met de belangen van alle stakeholders;
- Beloningsmechanismes op elkaar af te stemmen en hierbij de lokale (landelijke) 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 CMB.TECH overschrijden.

Wettelijk kader

Dit Beleid is overeenkomstig 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));
- 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 CMB.TECH's strategie inzake bedrijfs- en risicobeheer, de bedrijfsdoelstellingen, en haar belangen en prestaties 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 CMB.TECH NV (hierna CMB.TECH) en haar dochterondernemingen. Het bevat specifieke bepalingen voor de leden van de Raad van Toezicht en de leden van de Directieraad.

Beheer

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. CMB.TECH 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 afwijken van onderdelen van dit Beleid. Dit geldt met name voor omstandigheden waarin het noodzakelijk is om af te wijken van het remuneratiebeleid ter bescherming van de langetermijnbelangen en de duurzaamheid van het bedrijf als geheel, of om de levensvatbaarheid ervan te garanderen. Een dergelijke afwijking zal tijdelijk zijn en slechts duren totdat een nieuw remuneratiebeleid is vastgesteld. Elke afwijking van dit Beleid wordt gerapporteerd in het remuneratieverslag.

Instanties en functies met betrekking tot de remuneratie

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

Het Hoofd van HR

- 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 (of verantwoordelijke) om de implementatie van dit Beleid op het niveau van de lokale entiteiten te waarborgen en te vergemakkelijken.

De lokale HR-manager of -verantwoordelijke

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

Algemene beginselen van het remuneratiebeleid van CMB.TECH

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.

CMB.TECH heeft een systeem voor prestatiebeheer dat voorziet in:

- Vastleggen van jaarlijkse bedrijfsdoelen;
- Bepalen van jaarlijkse individuele doelstellingen, overeengekomen tussen het individu en zijn/haar leidinggevende;
- Jaarlijkse evaluatie van de functievervulling, 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 het Hoofd van HR, alvorens te worden voorgelegd aan de Directieraad, het RemCo of de Raad van Toezicht.

De remuneratiestructuur van CMB.TECH

De remuneratie omvat een passende vaste component (basisloon+voordelen) en de mogelijkheid tot variabele verloning.

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.

a. Vaste remuneratie

De vaste remuneratie bestaat uit een basisvergoeding en extralegale voordelen, en wordt op individuele

basis vastgesteld, met inachtname van de interne benchmark en externe benchmark (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.

De extralegale voordelen omvatten ziektekostenverzekeringen, overlijdens- en invaliditeitsdekking en andere voordelen. Deze secundaire arbeidsvoorwaarden worden ontwikkeld in overeenstemming met de lokale regelgeving en marktpraktijk.

b. Variabele remuneratie

De variabele remuneratie wordt jaarlijks vastgesteld (discretionaire bonus). Als er een bonus wordt toegekend, is de berekening x keer het bruto-maandloon.

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 het bedrijf 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

Leden van de Raad van Toezicht

Het bedrag en de structuur van de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene aandeelhoudersvergadering. Dit gebeurt op basis van de aanbevelingen van de RemCo en rekening houdend met de algemene en specifieke verantwoordelijkheden van de leden. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de algemene marktvoorwaarden.

Leden van de Raad van Toezicht ontvangen een vaste vergoeding en een aanwezigheidsvergoeding per bijgewoonde bestuurs- en comitévergadering. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de vaste vergoedingen en aanwezigheidsvergoedingen.

Tabel 23: Remuneratie van de Raad van Toezicht en de Directieraad

	Vaste vergoeding				Aanwezigheidsvergoeding
	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.

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 de collectieve pensioenregeling van CMB.TECH, noch hebben zij recht op de gebruikelijke extralegale voordelen, aangezien hier rekening mee is gehouden en deze geïntegreerd zijn in het vaste loon;
- De totale remuneratie wordt elke drie jaar herzien op basis van een objectieve, vooraf gedefinieerde marktbenchmark. Deze herziening wordt uitgevoerd door een externe dienstverlener. Na verwijzing naar de gedetailleerde benchmarkgegevens, wordt de toegekende remuneratie vervolgens gebaseerd op de ervaring van de functiebeklederes, 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

De variabele remuneratie wordt jaarlijks vastgesteld door de Raad van Toezicht op aanbeveling van het RemCo.

Contractuele bepalingen

De leden van de Directieraad hebben consultancy-overeenkomsten gesloten met CMB.TECH en de voorwaarden hiervan zijn in overeenstemming met de bepalingen van de Corporate Governance Code 2020.

Duur en opzegtermijn

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

Uitvoerend Bestuurder	Opzeg-termijn*	Wijziging van controle
CEO	12/6 maanden	18 maanden
CFO	12/6 maanden	18 maanden
COO	12/6 maanden	18 maanden
Chief Chartering Officer	12/6 maanden	18 maanden
Chief Strategy Officer	12/6 maanden	18 maanden
Chief Commercial Officer	12/6 maanden	18 maanden

**Opgezegd door bedrijf/opgezegd door consultant.*

Regelingen voor controlewijzigingen zijn gebaseerd op een 'dubbel trigger'-systeem. Dit houdt in dat zowel een specifieke controlewijziging als een beëindiging van de tewerkstelling van het lid van de Directieraad moeten plaatsvinden voordat een ontslagvergoeding op basis van controlewijziging kan worden uitgekeerd.

Compenserende remuneratie

Het RemCo heeft de flexibiliteit om compensatie toe te kennen aan nieuwe leden van de Directieraad voor voordelen die zij mislopen door hun indiensttreding bij CMB.TECH. Bij het toekennen van deze vergoedingen wordt rekening gehouden met de waarde van de verbeurde remuneratie op het moment van ontslag. Deze vergoedingen zullen een vergelijkbare vorm hebben als de gemiste remuneratie.

Clawbackpolicy

Op 5 december 2023 nam het bedrijf een beleid aan met betrekking tot het terugvorderen van ten onrechte toegekende compensatie in overeenstemming met de toepasselijke regels van de New York Stock Exchange en de Exchange Act.

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 vergoeding. De vaste en variabele remuneratie in 2024 van de leden van de Directieraad wordt weergegeven in de onderstaande tabel.

Totale remuneratie

De remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht in 2024 is weergegeven in de tabel.

Tabel 25: Totale remuneratie 2024

Naam	Vaste vergoeding	Aanwezigheids-vergoeding Board	Audit- en Risico-comité	Aanwezigheids-vergoeding Audit- en Risicocomité	Remuneratie-comité	Aanwezigheids-vergoeding Remuneratie-comité	Corporate Governance en Benoemings-comité	Aanwezigheids-vergoeding Corporate Governance en Benoemingscomité	Duurzaamheids-comité	Aanwezigheids-vergoeding Duurzaamheids comité	Totaal
Marc Saverys	€ 160.000	€ 40.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 200.000
Patrick De Brabandere	€ 60.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 20.000	€ 5.000	€ 10.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 175.000
Julie De Nul	€ 60.000	€ 40.000	€ 0	€ 0	€ 7.500	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 0	€ 0	€ 122.500
Catharina Scheers	€ 60.000	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 5.000	€ 10.000	€ 0	€ 0	€ 7.500	€ 5.000	€ 167.500
Patrick Molis	€ 60.000	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 0	€ 0	€ 7.500	€ 10.000	€ 0	€ 0	€ 157.500
Bjarte Boe	€ 60.000	€ 40.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5.000	€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 125.000
Totaal	€ 460.000	€ 240.000	€ 80.000	€ 60.000	€ 17.500	€ 25.000	€ 17.500	€ 25.000	€ 12.500	€ 10.000	€ 947.500

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 aandelenkoers die niet goed overeenstemt 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 CMB.TECH 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.

In 2024 is de Raad van Toezicht ongewijzigd:

Naam	Leeftijd		Positie	Vervaldatum huidige termijn
Marc Saverys	71	Voorzitter van de Raad van Toezicht		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Patrick De Brabandere	66	Niet-onafhankelijk Bestuurder*		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Julie De Nul	43	Onafhankelijk Bestuurder		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2025
Patrick Molis	67	Onafhankelijk Bestuurder		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Catharina Scheers	57	Onafhankelijk Bestuurder		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Bjarte Bøe	68	Niet-onafhankelijk Bestuuder*		Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026

Met ingang van 22 november 2023 zijn de leden van de Directieraad gewijzigd. De remuneratie voor het resterende boekjaar (december) is weergegeven in de onderstaande tabel

Remuneratie van de nieuwe Directieraad voor het gerapporteerde boekjaar 2024

Tabel 27: Remuneratie van de nieuwe Directieraad voor het gerapporteerde boekjaar

Naam	Positie	Vaste vergoeding			Eenjarige variabele vergoeding (1)	Buiten-gewone baten en lasten	Pensioen	Totale vergoeding	Verhouding vaste vergoeding	Verhouding variabele vergoeding
		Basis-vergoeding	Vergoeding als bestuurder	Extralegale vergoedingen						
Alexander Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Hof ter Polder BV	CEO	€ 20.833	€ 0	€ 0	€ 83.332			€ 333.328	75%	25%
Ludovic Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Succavest NV	CFO	€ 20.833	€ 0	€ 0	€ 83.332			€ 333.328	75%	25%
Michael Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Gemadi BV	Chief Chartering Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0	€ 83.332			€ 333.328	75%	25%
Maxime Van Eecke, als vaste vertegenwoordiger van Mavecom CommV	Chief Commercial Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0	€ 83.332			€ 333.328	75%	25%
Benoit Timmermans, als vaste vertegenwoordiger van by Blacksquare BV	Chief Strategy Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0	€ 83.332			€ 333.328	75%	25%

(1) Discretionaire bonus: 4 maanden basis maandelijkse remuneratie

Gebruik van terugvorderingsrechten

Niet voorgevallen in het verslagjaar.

Evolutie van de remuneratie en de prestatie van het bedrijf

Tabel 28: Vergelijkende tabel over verandering van beloning en bedrijfsprestaties over de laatste 4 boekjaren

Jaarlijkse wijziging	2021	2022	2023	2024
Geaggregeerde beloning van bestuurders (1)				
	€ 2.670.830	€ 2.479.921	€ 2.305.812	€ 1.249.980
Bedrijfsprestaties				
Nettowinst	(338,70)	203,3 M$	858,0 M$	870,8 M$
Opex- en Overheadprestaties G&A	32,4 M$	51,7 M$	62,5 M$	77,8 M$
Opex	199,1 M$	192,4 M$	210,5 M$	185,3 M$
Gemiddelde beloning op basis van voltijds equivalent van werknemers (2)				
	€ 65.960	€ 63.625	€ 75.445	€ 68.840
Verhouding tussen de hoogst betaalde lid van de Directieraad en de minst betaalde werknemer (3)				
	2,47%	2,57%	2,28%	5,51%

(1) Houdt enkel rekening met de vaste vergoeding
(2) Situatie per december 2024, rekening houdend met jaarlijkse salarissen, exclusief extralegale voordelen, exclusief variabele remuneratie.
(3) Situatie per december 2024, rekening houdend met jaarlijkse salarissen, exclusief extralegale voordelen, exclusief variabele remuneratie.

Remuneratie van de commissaris BDO

BEDRIJFSREVISOREN-RÉVISEURS D'ENTREPRISES - Réviseurs d'entreprises (BDO)

Permanente vertegenwoordiger: Veerle Catry

Voor 2023 kunnen de wereldwijde audit- en andere vergoedingen met betrekking tot de diensten verleend door auditor BDO samengevat worden als volgt:

Tabel 29: Auditvergoedingen

In USD	2024	2023
Auditdiensten voor de jaarrekening	2.090.730	1.914.792
Auditgerelateerde diensten	—	—
Fiscale dienstverlening	—	19.250,00
Andere niet-auditdiensten	3.478	78.365
TOTAAL	**2.094.208**	**2.012.408**

De in Artikel 3:62 van het WVV 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 CMB.TECH NV 239.147.505,82 USD, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd. CMB.TECH houdt 25.807.878 eigen aandelen aan. Bij het opstellen van dit jaarverslag stonden er geen converteerbare obligaties of eeuwigdurende preferente effecten uit. Naast de aandeleninkoopplannen zoals gecommuniceerd op 22.03.2024, bestaan er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om aandelen van het bedrijf te verwerven.

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

Elk aandeel geeft recht op één stem. De groep 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 groep 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 het bedrijf 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 het bedrijf, de bareboat-charterovereenkomsten in het kader van sale & leasebacktransacties, zijn er verder geen belangrijke overeenkomsten waarbij CMB.TECH betrokken partij is en die in werking treden, dan wel gewijzigd of beëindigd worden in geval van verandering van controlewijziging van het bedrijf 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 CMB.TECH 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 groep. Bij besluit van de Aandeelhouders-vergadering van 20 februari 2020, werd de machtiging aan de Raad van Toezicht toegekend om het aandelenkapitaal van de groep 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 groep te verwerven of te verkopen

Artikel 13 van de statuten bevat het beginsel dat de groep en haar directe en indirecte dochterondernemingen de eigen aandelen van de groep kunnen verwerven en verkopen onder de wettelijke voorwaarden. Met betrekking tot de verwerving van de eigen aandelen van de groep is een voorafgaand besluit van de Algemene Aandeelhoudersvergadering vereist om de groep 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 groep maximaal tien procent (10%) van de bestaande aandelen van de groep 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 CMB.TECH 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 'interimdividenden') of van de aandeelhouders (in het geval van 'gewone' of 'tussentijdse dividenden').

In het algemeen is het CMB.TECH 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 CMB.TECH of volgens de wet vereist zijn, zoals bijvoorbeeld de onbeschikbare reserves indien CMB.TECH eigen aandelen zou aanhouden. Het is mogelijk dat CMB.TECH 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 het bedrijf. CMB.TECH 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 cashrepatriëring.

De Raad van Toezicht heeft besloten het dividendbeleid met ingang van 5 december 2023 te wijzigen in een volledig discretionair dividendbeleid.

Bestemmingsrekeningen

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt 779.269.157,80 USD. Samen met de winst van 469.050.759,40 USD uit het vorige boekjaar, resulteert dit in een te bestemmen bedrag van 1.248.319.917,20 USD.

In 2024 bedraagt de reeds betaalde dividenduitkering USD 1,15 per aandeel als rendement voor de aandeelhouder.

De winstverdeling zal als volgt zijn:

Toevoeging aan het eigen vermogen (overige reserves)	USD 127.001.568,32
Dividenden	USD 52.438.545,45
Overgedragen	USD 1.068.879,803,43

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 het bedrijf goed. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in aandelen van CMB.TECH gedurende zogenaamde 'gesloten periodes', die sinds 2006 van toepassing zijn, en ook andere procedures en veiligheidsmaatregelen die het bedrijf heeft geïmplementeerd in overeenstemming met de Market Abuse Regulation.

De leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad en de werknemers van de CMB.TECH-groep die wensen te handelen in aandelen van CMB.TECH, 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.

Marktvooruitzichten voor 2025

Marktvooruitzichten voor 2025

Euronav: vooruitzichten tankermarkt [1]

Vraag per tonmijl ruwe-olietankers +1,9%

De tankermarkt had te kampen met tegenwind in 2024, voornamelijk door de zwakkere economische groei in China en de toegenomen export van de schaduwvloot uit Iran, die beide een negatieve impact hadden op de vraag naar gereguleerd vervoer van ruwe olie over zee.

In 2025 begonnen de Amerikaanse autoriteiten strengere sancties tegen Rusland en Iran te handhaven. Op 25 januari stonden 21% van alle VLCC-schepen en 12% van alle Suezmax-schepen op de sanctielijsten van OFAC en UANI. Hierdoor ontstond een nieuwe realiteit van intensievere sancties. De reactie van China is opmerkelijk, met aanwijzingen dat de haven van Shandong, een belangrijk importknooppunt, schepen op de OFAC-lijst heeft verboden. Als Iran-gerelateerde schepen soortgelijke beperkingen opgelegd krijgen, kan dit de vraag naar 2-3 mb/d niet-gesanctioneerde invoer van ruwe olie in China doen toenemen. Een dergelijke verschuiving zou onmiddellijk de vraag naar 60-90 VLCC-equivalenten kunnen stimuleren, wat neerkomt op een toename van het vlootgebruik met 5-8%. Als de exportvolumes van Iran en Rusland afnemen, wordt verwacht dat vaten van buiten de OPEC, voornamelijk uit Noord-Amerika, het gat zullen opvullen. Een mogelijke oplossing voor de Houthi-aanvallen in de Rode Zee, die leidt tot een volledige heropening van deze kritieke route, zou in theorie de vraag naar tonmijl kunnen temperen. Desondanks had de omleiding van de Rode Zee slechts een beperkte impact op de Suezmax-handel en een verwaarloosbare impact op de VLCC-handel.

Aanbod ruwe-olietankervloot +1,2%

2024 eindigde als het eerste jaar met een negatieve vlootgroei voor VLCC's sinds 2002 en ruwe-olietankers in het algemeen stegen slechts marginaal. 2025 zal een afspiegeling zijn van vorig jaar, met over het algemeen een lage vlootgroei en VLCC's die opnieuw opvallen met een groei van 0,5% (bruto) (Suezmax 1,5%). Er staan dit jaar slechts 5 VLCC's gepland voor oplevering, twee in het eerste kwartaal en drie in het vierde kwartaal. De bouw van nieuwe Suezmax-schepen zal toenemen in 2025 (27 schepen) en 2026 (34 schepen). Daarnaast zullen de effecten van regelgeving (zoals CII, EU ETS, Fuel EU Maritime, IMO Global Fuel Levy) en het uitfaseren van oudere schepen waarschijnlijk helpen om de stijgende leveringen van tankers in de komende jaren te compenseren.

Marktverbeteringen in 2025

Ondanks de potentiële stabiliteit van de OPEC+-productie, zijn de chartertarieven voor conforme ruwe-olietankers klaar voor groei als er effectieve sancties kunnen worden opgelegd aan de schaduwvloot. Dit is vooral gunstig voor het VLCC-segment dat langeafstandstransporten van de Atlantische Oceaan naar China en/of van het Midden-Oosten naar China uitvoert (als OPEC+ een deel van de huidige schaduwvlootvolumes vervangt). Daarnaast blijven er vragen over de OPEC+-discipline, vooral gezien het risico op overaanbod op de markt, zelfs in scenario's met een sterke vraag. Een scenario dat doet denken aan eind 2014, toen Saoedi-Arabië de productie aanzienlijk verhoogde om de prijzen in contango te duwen, zou zeer gunstig kunnen zijn voor de vraag naar tankers en aandelen.

Wachten op Godot of is de supercyclus eindelijk aangebroken?

"Wij verwachten een relatief evenwichtige markt voor ruwe-olietankers in 2025, waarbij VLCC's goed gepositioneerd zijn om hiervan te profiteren. Deze vooruitzichten worden ondersteund door een beperkte groei van de vloot en een potentieel herstel van de vraag. De huidige staat van geopolitiek en sancties - die de tankermarkten soms negatief kunnen beïnvloeden - zou een aanzienlijk positieve katalysator kunnen zijn voor de ruwe-olietankermarkt in 2025"

Alexander Saverys

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN? IEA, EIA, OPEC, UANI, OFAC, ABGSC, Morgan Stanley, SEB

Bocimar – vooruitzichten drogebulkmarkten [1]

De vraag naar Capesize-tonmijlen voor ijzererts zal met 1,4% toenemen

Het macro-onderzoeksteam van Deutsche Bank in China verwacht de aankondiging van aanzienlijke fiscale stimuleringsmaatregelen, samen met een groeidoelstelling van 4,5% voor het BBP. Dit stimuleringspakket zal naar verwachting directe overheidsuitgaven, herkapitalisatie van banken en verdere steun voor de stabilisatie van de vastgoedsector omvatten. Er blijft echter onzekerheid bestaan over de vraag of de toegenomen binnenlandse consumptie en de stabilisatie van de vastgoedsector voldoende zullen zijn om een substantiële toename in de vraag naar bulkimport via zee te stimuleren, vooral in vergelijking met de grote infrastructuurinvesteringen uit het verleden. Deze onzekerheid wordt versterkt door aanhoudende handelsspanningen of een mogelijke escalerende "handelsoorlog" met de Verenigde Staten, die de wereldwijde handelsstromen zouden kunnen verminderen en een negatieve invloed zouden kunnen hebben op de exportsector van China. Over het algemeen voorspelt Morgan Stanley dat de vraag naar ijzererts in 2025 met 0,2% zal groeien (-2,5% in China).

Zowel Vale als Rio verwachten in 2025 vrijwel vlakke ijzerertsvolumes jaar-op-jaar, maar de groei van FMG en Mineral Resources zou betekenisvoller kunnen zijn. Over het algemeen worden de ijzerertsvolumes in 2025 vlak voorspeld (+10 miljoen ton), met 2026 dat naar verwachting aanzienlijke volumegroei zal brengen dankzij het Simandou-project. De zeebulkhandel in ijzererts kan verder profiteren van de toegenomen Chinese ijzerertsimport, aangezien de lokale productieprijzen boven de CFR-ijzerimport blijven. Simandou, het ijzererts-mijnbouwproject in Guinee, zal naar verwachting eind 2025 met de productie beginnen, met een opstartperiode van 30 maanden om een jaarlijkse capaciteit van 60 miljoen ton te bereiken. Deze output zou een consistente inzet van minstens 90 Capesize-schepen vereisen, in tegenstelling tot de geplande levering van ongeveer 80 Capesize-schepen in 2025 en 2026.

Geopolitieke onzekerheid blijft een grote zorg voor de zeescheepvaartsector. Inefficiënties en verstoringen in verband met het conflict tussen Rusland en Oekraïne en omleidingen op de Rode Zee blijven opwaartse druk uitoefenen op de vraag naar tonmijlen in verschillende scheepvaartsegmenten. Elke normalisering van de handel in deze regio's zou kunnen leiden tot een neerwaartse druk op de scheepvaarttarieven - zij het met een beperkte impact op de typische handelsroutes van Newcastlemax-schepen.

Aanbod Capesize-vloot +1,3%

Het totale orderboek voor droge bulk blijft met 10,3% van de bestaande capaciteit een van de kleinste in de scheepvaartsector. Verwacht wordt dat de vlootuitbreiding in 2025 met slechts 3,6% zal toenemen, gevolgd door 3,4% in 2026 en 2,0% in 2027. Het Capesize-orderboek is het kleinst en vertegenwoordigt slechts 7,8% van de huidige vlootcapaciteit, met een verwachte groei van ongeveer 2,0% per jaar in de komende drie jaar.

Door de strengere milieuregelgeving en dalende tarieven wordt verwacht dat in 2025 meer droge bulkschepen gesloopt zullen worden, wat een deel van de verwachte vlootgroei kan compenseren. De gemiddelde leeftijd van de vloot bedraagt nu meer dan 12,4 jaar, het hoogste niveau sinds 2010.

Implicaties voor de markt

De bezettingsgraad van de drogebulkvloot zal naar verwachting stijgen van 88,0% in 2023 naar 89,0% in 2024 en vervolgens stabiel blijven in 2026. Capesize-schepen zullen het dus beter blijven doen in 2025, omdat dit segment naar verwachting een matige krapte zal kennen, terwijl de andere segmenten naar verwachting iets losser zullen worden.

Stagnatie voor versnelling

"Terwijl de wereldwijde vraag naar Capesize-tonmijlen en het vlootaanbod naar verwachting in evenwicht zullen blijven voor 2025 en 2026, worden op lange termijn marktverbeteringen verwacht als gevolg van de snel verouderende Capesize-vloot en de historisch lage verhouding tussen het aantal bestellingen en de vloot. Strengere regelgeving, lagere vaarsnelheden en mogelijke toename van havencongestie zijn bijkomende katalysatoren die de aantrekkelijkheid van de Capesize-markt op lange termijn vergroten."

Michael Saverys

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, Deutsche Bank, Rio Tinto, Vale, Mineral Resources, Morgan Stanley, Kepler Cheuvreux.

Delphis: Vooruitzichten voor containermarkten [1]

Containervraag per TEU-mijl +3,0%

Een herhaling van de handelsgroei van 6,0% in 2024 is onwaarschijnlijk voor 2025. Er wordt een meer gematigde groei van 3,0% verwacht, voornamelijk door de voortdurende omleiding van de Rode Zee gedurende het hele jaar. Als de verstoring van de Rode Zee in de loop van 2025 zou afnemen, kan de vraag per TEU-mijl met ongeveer 5-10% dalen. Mocht er in 2025 een ommekeer plaatsvinden, dan zou dit gevolgd worden door een lange aanpassingsperiode en vertragingen in de havens, waardoor de terugkeer naar een normale situatie verder wordt uitgesteld.

Het Amerikaanse aandeel in de Chinese export bedraagt momenteel ~15,0%, terwijl de Aziatische export naar Noord-Amerika goed is voor 14,0% van de wereldwijde containerhandel. Vóór de verkiezing van president Trump voorspelde het IMF dat de wereldwijde groei van het BBP in 2025 zou uitkomen op een zeer gematigde 3,3%. De invoering van importtarieven zorgt voor een verdere neerwaartse bijstelling van de schatting. President Trump is erg uitgesproken geweest over zijn standpunt over de handel met China - en daarom brengt 2025 mogelijke verstoringen in de wereldwijde handelsmechanismen met zich mee.

De containervloot zal in 2025 met 5,5% toenemen. Dit is een afname ten opzichte van de groei van 10,1% in 2024. Nieuwe bestellingen hebben het orderboek verhoogd van 20,0% naar 26,0% van de bestaande capaciteit, met leveringen die doorlopen tot 2029. Terwijl het orderboek groeit met de scheepsgrootte, neemt het slooppotentieel (schepen ouder dan 25 jaar) per grootte af. Dit biedt een veel gunstiger perspectief voor kleinere schepen vanuit een aanbodstandpunt, zoals het 6.000 TEU-segment.

Er wordt een geleidelijke versoepeling van de omstandigheden op de vrachtmarkt verwacht ten opzichte van de stevige niveaus in 2024. Er zijn echter een aantal onzekerheden en risicofactoren die in de gaten moeten worden gehouden. De beleidsimpact van de Amerikaanse verkiezingen wijst in de richting van meer 'wrijving' op handelsgebied. De boxhandel tussen de VS en China is goed voor ongeveer 5,0% van de wereldwijde volumes en 9,0% van de TEU-mijlen. Hoewel de uiteindelijke vorm en implementatie van de door Trump voorgestelde tarieven onzeker blijven, zijn handelsoorlogen over het algemeen niet gunstig voor de vraag naar containervracht op de lange termijn. Ondertussen zou een scenario waarin de verstoring van de Rode Zee zich uiteindelijk 'afwikkelt', leiden tot een daling van de vraag naar TEU-mijlen. Dit zou resulteren in een veel uitdagender situatie voor de vrachtmarkten, zelfs als een grotere vermindering van de snelheden zou kunnen helpen om wat overtollig aanbod te absorberen.

Voor 2025 wordt een bezettingsgraad van 86,0% verwacht.

Midden in de storm?

"We blijven voorzichtig wat de vooruitzichten voor de sector betreft, gezien de fragiele fundamenten van de recente opleving van de markt en het risico op overaanbod als de doorvoer via de Rode Zee normaliseert. We hebben echter contracten voor 10 jaar afgesloten voor ons schip van 1.400 TEU. Bovendien stelt onze unieke expertise in dual fuel-technologie ons in staat om te profiteren van opkomende kansen in de komende maanden en jaren - en om mogelijk dual fuel-tonnage te bestellen met langetermijncontracten."

Maxime Van Eecke

[1] Eigen gegevensanalyse op basis van Clarksons SIN, Arctic, Jefferies.

Bochem: vooruitzichten chemicaliënmarkten [1]

Groei van chemicaliëntonmijlen: +3,0-5,5%

De wereldwijde bbp-groei voor 2025 zal naar verwachting stabiel blijven op ongeveer 3,2%, wat consistent is met de niveaus van 2023/24. De geavanceerde economieën zullen naar verwachting een gematigde groei kennen, terwijl Azië de drijvende kracht blijft achter de wereldwijde productiestijging, zij het in een vertragend tempo. Verwacht wordt dat de wereldwijde chemicaliënproductie in 2025 in een vergelijkbaar tempo van ongeveer 2,9% zal groeien. In Europa en de Verenigde Staten zal de chemicaliënproductie naar verwachting stabiliseren op ongeveer 1,0-1,2% tussen 2024 en 2026, beperkt door hoge comparatieve kosten en een trager economisch momentum. Japan zal naar verwachting stagneren op ongeveer 0,4% in dezelfde periode. Daarentegen zal opkomend Azië naar verwachting groeien met ongeveer 3,4%, waarbij India de belangrijkste groeimotor zal zijn. De chemicaliënproductie in China zal zich naar verwachting stabiliseren op ongeveer 4,1% voor de periode 2024-2026.

Vooraanstaande analisten verwachten een groei van chemicaliëntonmijlen van 3,0-5,5% voor zowel 2025 als 2026, wat de aanhoudende vraag naar chemicaliëntransport weerspiegelt.

De vloot van roestvrijstalen chemicaliëntankers zal van 2024-2027 jaarlijks met 2,0% groeien

Op basis van het huidige orderboek vertegenwoordigen chemicaliëntankers van roestvrij staal 12,7% van de vloot, wat leidt tot een gemiddelde netto vlootgroei van 2,0% van 2024 tot 2026, tegenover 3,6% tussen 2021 en 2023. Bovendien is 9,0% van de bestaande vloot ouder dan 28 jaar. In 2024 werden er echter geen roestvrijstalen chemicaliëntankers gerecycled en de scheepswerfcapaciteit neemt toe - belangrijke trends om in de gaten te houden.

Ondertussen vormt het stijgende orderboek voor producttankers een potentieel risico van swingtonnage en een toename van de vlootgroei voor 2025-26 en daarna. Hoewel verwacht wordt dat de producttankermarkt deze nieuwe schepen zal opnemen, deels vanwege een beperkt orderboek voor ruwe-olietankers en de overgang van oudere LR-schepen naar ruwe-aardolievervoer, blijft het risico op verhoogde swingtonnage bestaan richting 2025

Evenwichtige markt

De vooruitzichten voor 2025 lijken in balans, wat een stabiele maar bescheiden markt voor zeegaande chemicaliëntankers ondersteunt. De wereldwijde markten houden de verwachte economische transitie in de VS en de bijbehorende beleidswijzigingen nauwlettend in de gaten. Hoewel inflatie niet langer een grote zorg is, blijven aanhoudende geopolitieke risico's significant. Naar verwachting zal de Amerikaanse economie de verwachtingen blijven overtreffen, gesteund door tarieven, belastingverlagingen en versoepeling van regelgeving. Na een langdurige periode van krimp in de productie, met name in China, stabiliseert en groeit de activiteit nu in afwachting van mogelijke verschuivingen in het Amerikaanse economische en handelsbeleid.

Met de verwachting dat de chemicaliënproductie stabiel blijft in 2025-2026, zal het traject van de zeegaande chemicaliënmarkt grotendeels worden beïnvloed door de dynamiek van het tankeraanbod. Bovendien suggereren recente sanctieontwikkelingen die de handel in ruwe-olie- en producttankers beïnvloeden, dat de swingtonnage zich kan stabiliseren op de huidige niveaus of zelfs kan afnemen als de producttarieven aanzienlijk verbeteren. Ondanks een lichte daling in de tweede helft van 2024 blijven de spotprijzen robuust, met de Chemical Tanker Spot Index die dicht bij historische hoogten blijft. Aan de andere kant zou een heropening van de Rode Zee een geleidelijk verlichtend effect kunnen hebben op de vraag naar tonmijlen (product-/ chemicaliëntankers ~5%).

Gestaag verder

"We verwachten dat de markt voor chemicaliëntankers in 2025 relatief sterk zal blijven, gesteund door gunstige factoren aan de aanbodzijde die de aantrekkingskracht op lange termijn vergroten. Zes van onze acht chemicaliëntankers in roestvrij staal zijn onder 10-jarige timechartercontracten geplaatst. Daarnaast zijn we actief op zoek naar nieuwbouwmogelijkheden om onze expertise in dual fuel-technologie te benutten, wat nieuwe mogelijkheden biedt voor chartercontracten op lange termijn."

Benoit Timmermans

[1] Eigen data-analyse op basis van Clarksons SIN, Fearnleys, SEB, BASF, MSI, Richardson Lawire

Windcat: offshore windmarkten [1]

Offshore windcapaciteit +13,0 CAGR

De wereldwijde offshore windcapaciteit zal naar verwachting ongeveer 427 GW bereiken in 2035, met een gemiddelde jaarlijkse toevoeging van ongeveer 28,1 GW van 2024 tot 2035. Europa zal naar verwachting jaarlijks 14 GW bijdragen in dezelfde periode, wat neerkomt op een Compound Annual Growth Rate (CAGR) van 13,0%. Voor 2025 wordt een opleving verwacht van de investeringen in kapitaaluitgaven (CAPEX), met wereldwijde investeringen van naar verwachting 79 miljard USD, inclusief 43 miljard USD buiten China.

Deze verwachte groei wordt gedreven door het voortdurende streven van regeringen naar netto-nuldoelstellingen, de toegenomen bezorgdheid over energiezekerheid en de groeiende erkenning van de rol van offshore wind in het leveren van betrouwbare, koolstofarme elektriciteit. Ondanks de onzekere macro-economische vooruitzichten blijft het groeitraject van de sector op lange termijn robuust. De recente Amerikaanse presidentsverkiezingen hebben onzekerheid gebracht voor de offshore windindustrie in de Verenigde Staten. De EU-energiecommissaris verzekerde echter dat de EU vasthoudt aan haar ambities op het gebied van offshore wind.

CTV (Crew Transfer Vessel) +4,9% voor de Europese markt

De wereldwijde vraag naar crew transfer vessels (CTV's), exclusief China, zal naar verwachting jaarlijks met 6,8% groeien, een stijging van 0,6% vanaf 2024. Dit duidt op een stabiele groei in de wereldwijde markt. Tegen 2035 zal het aantal CTV's wereldwijd naar verwachting 1.169 schepen bereiken. De regionale vraag naar CTV's biedt kansen voor lokale scheepswerven en eigenaren, waardoor er discrete markten ontstaan met minimale scheepsbewegingen tussen Azië en Europa.

De Europese offshore windmarkt biedt aanzienlijke kansen voor Windcat. De vraag wordt gestimuleerd door zowel gevestigde markten als opkomende spelers zoals Frankrijk, Polen en Noorwegen, wat resulteert in een jaarlijkse groei van 4,9% in de vraag naar crew transfer vessels (CTV's) in de regio. De bouwvraag zal naar verwachting vanaf 2026 toenemen, waarbij nearshore-projecten in Frankrijk, Ierland en Polen het grootste deel van de vraag zullen uitmaken.

Hoewel de bouwactiviteit in Europa zal aanhouden, wordt verwacht dat deze verder offshore zal verschuiven, wat de behoefte aan Walk-to-Work (W2W)-scheepsondersteuning op zee zal vergroten. Ondanks deze verschuiving zal het gebruik van crew transfer vessels (CTV's) in Europa voornamelijk gedomineerd blijven door exploitatie- en onderhoudswerkzaamheden (O&M). De voorspellingen wijzen op een gestage groei, zelfs als een deel van de vraag naar W2W-schepen verschuift. De ontmantelingsactiviteit zal beperkt blijven, aangezien weinig projecten in de komende jaren deze fase van hun levenscyclus zullen bereiken.

De wereldwijde prognose voor de vraag naar Walk-to-Work (W2W)-schepen, exclusief China, is opnieuw gestegen en de CAGR is nu vastgesteld op 16,4%. Dit suggereert dat er in de komende tien jaar ongeveer 216 W2W-schepen nodig zullen zijn, tegenover de 150 schepen die in 2023 werden verwacht. Het langetermijnvertrouwen in de Europese markt blijft robuust, met een aanzienlijke verschuiving in de toekomstige vraag naar schepen van een laag naar een gemiddeld en hoog betrouwbaarheidsniveau. Met name de vraag naar CSOV's in Europa is opmerkelijk, met een verwachte aanzienlijke groei vanaf 2030 tot halverwege de jaren 2030.

De Europese markt is klaar voor een aanzienlijke toename van het scheepsaanbod, met 14 CSOV's waarvan de oplevering aan Europese eigenaars is gepland voor 2025. Hoewel dit een sterke stijging van het aantal nieuwbouwschepen betekent, zal de impact op het totale evenwicht tussen vraag en aanbod naar verwachting worden getemperd door de verschuiving van tweede- en derderangs W2W-schepen terug naar de O&G-sector. Bovendien wijzen gegevens over de bouw van windmolenparken op een toename van het aantal turbine-installaties met ongeveer 30,0% in 2026 ten opzichte van 2025, terwijl voor 2027 een vergelijkbaar niveau wordt verwacht.

Tegelijkertijd neemt de vraag naar CSOV's vanuit de O&G-sector toe, wat een aantrekkelijke alternatieve markt biedt en bijdraagt aan het algemene marktevenwicht. De sterkere vraag vanuit de O&G-sector, in combinatie met de gestage toename van windinstallaties, verkleint de kans op een langdurig overaanbod. Deze strategische verschuiving stelt scheepseigenaren in staat om het gebruik in beide sectoren te optimaliseren, zodat ze flexibel kunnen reageren op fluctuerende marktomstandigheden.

Veelzijdige CSOV's: Navigeren door verschillende eindmarkten

"We zijn enthousiast over de aanstaande levering van onze eerste Windcat-CSOV. Deze future-proof en veelzijdige schepen zijn ontworpen om ingezet te worden in een reeks gediversifieerde eindmarkten en positioneren ons om in te spelen op opkomende kansen en tijdens veranderende macro-economische omstandigheden."

Willem van der Wel

[1] Eigen data-analyse basis Clarksons SIN/RIN, TGS 4C Offshore, CSO Shipbrokers

Vloot van CMB.TECH

Vloot van CMB.TECH op 31 december 2024

Euronav

VLCC's en V-plus in eigendom

Naam	Eigenaar	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Aegean	100 %	2016	299.999	21,62	Belgisch	332,97	Hyundai H.I.
Alsace	100 %	2012	320.350	22,5	Frans	330	Samsung H.I.
Antigone	100 %	2015	299.421	21,6	Grieks	333	Hyundai H.I.
Daishan	100 %	2007	306.005	22.49	Marshallees	332	Daewoo H.I.
Dalma	100 %	2007	306.543	22.49	Liberiaans	332	Daewoo H.I.
Dia	100 %	2015	299.999	21.52	Frans	336	Daewoo H.I.
Donoussa	100 %	2016	299.999	21.54	Frans	336	Daewoo H.I.
Hakata	100 %	2010	302.550	21,03	Frans	333	Universal
Hakone	100 %	2010	302.624	21,03	Grieks	333	Universal
Hirado	100 %	2011	302,550	21,03	Grieks	333	Universal
Hojo	100 %	2013	302,965	21,64	Belgisch	330	Japan Marine United
Ilma	100 %	2012	314,000	22,37	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Ingrid	100 %	2012	314,000	22,38	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Iris	100 %	2012	314,000	22,37	Belgisch	333,14	Hyundai H.I.

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
TK300K-1	100 %	2026	319,000	22.5	Belgisch	339.5	CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding Co., Ltd.
TK300K-2	100 %	2026	319,000	22.5	Belgisch	339.5	CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding Co., Ltd.
TK300K-3	100 %	2026	319,000	22.5	Belgisch	339.5	CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding Co., Ltd.
TK300K-4	100 %	2027	319,000	22.5	Belgisch	339.5	CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding Co., Ltd.
TK300K-5	100 %	2027	319,000	22.5	Belgisch	339.5	CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding Co., Ltd.

Suezmax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Brest	100 %	2023	156.851	17.65	Grieks	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
Bristol	100 %	2024	156.851	17.65	Grieks	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
Brugge	100 %	2023	156.851	17.65	Belgisch	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
Cap Corpus Christi	100 %	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Lara	100 %	2007	158,826	17	Liberisch	274	Samsung H.I.
Cap Pembroke	100 %	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Port Arthur	100 %	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Quebec	100 %	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Theodora	100 %	2008	158.819	17	Grieks	274	Samsung H.I.
Capt. Michael	100 %	2012	157.648	17	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Cedar	100 %	2022	157.310	17,2	Grieks	274	Daehan Shipbuilding Co. Ltd.
Cypres	100 %	2022	157.310	17,2	Grieks	274	Daehan Shipbuilding Co. Ltd.
Fraternity	100 %	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,2	Samsung H.I.
Helios	100 %	2024	156.790	17.2	Belgisch	274	DH Shipbuilding Co., Ltd.
Maria	100 %	2012	157.523	17	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Orion	100 %	2024	156.790	17.2	Belgisch	274	DH Shipbuilding Co., Ltd.
Sienna	100 %	2007	150.205	16,02	Liberisch	274,2	Universal
Sofia	100 %	2010	165.000	17,17	Grieks	274,19	Hyundai H.I.
Stella	100 %	2011	165,000	17.17	Grieks	274,19	Hyundai H.I.

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Gebouwd	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
H5105	100 %	2026	156.000	17.2	Grieks	274	DH Shipbuilding
H5106	100 %	2026	156.000	17.2	Grieks	274	DH Shipbuilding

FSO's (Floating, Storage and Offloading) in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
FSO Africa	100 %	2002	432.023	24,53	Marshallees	380	Daewoo H.I.
FSO Asia	100 %	2002	432.023	24,53	Marshallees	380	Daewoo H.I.

Bocimar

Newcastlemax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Shipyard
Mineral België	100 %	2023	210.204	18,522	Belgisch	299,95	Qingdao Beihai
Mineral Deutschland	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral Eire	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral Espana	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral Danmark	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral France	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	299,95	Qingdao Beihai
Mineral Hellas	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral Italia	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	300	Qingdao Beihai
Mineral Luxembourg	100 %	2024	210.204	18,522	Belgisch	299,95	Qingdao Beihai
Mineral Nederland	100 %	2023	210.204	18,522	Belgisch	299,95	Qingdao Beihai

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Lengte (m)	Shipyard
BC210K-43	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-44	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-45	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-46	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-47	100 %	2024	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-48	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-49	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-50	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-51	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-52	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-53	100 %	2025	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-54	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-55	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-56	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-63	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-64	100 %	2026	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-79	100 %	2027	210	18,5	300	Qingdao Beihai
BC210K-80	100 %	2027	210	18,5	300	Qingdao Beihai

Coasters in eigendom

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Scheepswerf
DQS-02	100 %	2025	5000	Damen Shipyards Hai Long Bay
DQS-04	100 %	2026	5000	Damen Shipyards Hai Long Bay

Delphis

Post-Panamax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Shipyard
CMA CGM Dolomites	100 %	2024	77.000	14	Belgisch	240	Yangfan
CMA CGM Etosha	100 %	2024	77.000	14	Portugees	240	Yangfan
CMA CGM Masai Mara	100 %	2023	75.833	14	Belgisch	240	Yangfan
CMA CGM Zingaro	100 %	2024	75.826	14	Portugees	240	Yangfan

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Shipyard
1400 TEU #1	100 %	2026	1,400 TEU		TBD		Qingdao Yangfan Shipbuilding

Bochem

Chemische tankers in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepsbouw
Bochem Brisbane	100 %	2024	25.000	10,24	Portugees	158,98	CMJL Dingheng
Bochem Casablanca	100 %	2024	25.000	10,24	Portugees	158,98	CMJL Dingheng
Bochem Houston	Bareboat charter	2023	25.000	10,24	Portugees	158,98	China Merchants Jinling
Bochem New Orleans	100 %	2024	25.000	10,24	Portugees	158,98	CMJL Dingheng
Bochem Rotterdam	Bareboat charter	2023	25.000	10,24	Portugees/Liberisch	158,98	China Merchants Jinling
Bochem Shanghai	100 %	2024	25.000	10,24	Portugees	158,98	CMJL Dingheng

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
CMYZ0121	100 %	2025	25000	10.238	TBD	158.98	CMJL Dingheng
CMYZ0122	100 %	2025	25000	10.238	TBD	158.98	CMJL Dingheng

Producttankers in eigendom

Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Scheepswerf
Bitumen carrier CMJL #1	100 %	2026	17000	China Merchants Jinling Shipyard
Bitumen carrier CMJL #2	100 %	2026	17000	China Merchants Jinling Shipyard

Windcat

Windcat-schepen in eigendom (CTV)

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Windcat 1	100 %	2004	VK	16.50	AF Theriault
Windcat 2	100 %	2005	Ierse	15.00	AF Theriault
Windcat 3	100 %	2005	VK	14.90	AF Theriault
Windcat 4	100 %	2005	VK	14.90	AF Theriault
Windcat 6	100 %	2007	VK	15.87	AF Theriault
Windcat 7	100 %	2007	VK	15.86	Island Boats Inc
Windcat 10	100 %	2010	VK	20.30	AF Theriault
Windcat 11	100 %	2008	VK	20.30	AF Theriault
Windcat 14	100 %	2009	VK	17.25	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 15	100 %	2009	VK	20.30	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 16	100 %	2008	VK	17.45	AF Theriault
Windcat 17	100 %	2009	VK	20.30	AF Theriault
Windcat 18	100 %	2008	VK	22.00	AF Theriault
Windcat 19	100 %	2008	VK	20.30	AF Theriault
Windcat 20	100 %	2009	VK	17.25	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 21	100 %	2010	VK	17.75	AF Theriault
Windcat 22	100 %	2010	VK	20.30	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 23	100 %	2010	VK	17.75	AF Theriault
Windcat 24	100 %	2010	VK	20.30	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 25	100 %	2010	VK	17.46	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 26	100 %	2011	VK	17.46	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 27	100 %	2011	VK	17.75	AF Theriault
Windcat 29	100 %	2011	VK	20.30	AF Theriault
Windcat 30	100 %	2012	VK	17.46	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 31	100 %	2013	VK	17.40	Dok en Scheepsbouw Woudsend

Windcat 32	100 %	2013	VK	17.46	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 33	100 %	2013	VK	17.46	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 36	100 %	2014	VK	18.21	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 37	100 %	2015	VK	21.05	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 38	100 %	2015	VK	18.21	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 39	100 %	2016	VK	18.21	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 40	100 %	2017	VK	21.85	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 41	100 %	2018	VK	21.92	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 45	100 %	2019	VK	23.63	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 46	100 %	2020	VK	23.63	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 47	100 %	2020	VK	23.05	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Hydrocat 48	100 %	2021	VK	24.57	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 50	100 %	2022	VK	23.05	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 51	100 %	2022	VK	23.05	Dok en Scheepsbouw Woudsend
Windcat 101	100 %	2011	VK	25.55	Bloemsma & van Bremen
Windcat Dorothea	100 %	2011	VK	17.50	South Boats Special Projects
FRS - Windcat 28	50%***	2012	Duitse	17.88	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS - Windcat 34	50%***	2013	Duitse	21.68	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS - Windcat 35	50%***	2014	Franse	18.66	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS - Windcat 42	50%***	2018	Duitse	23.81	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS - Windcat 43	50%***	2018	Duitse	23.81	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS - Hydrocat 55	50%***	2023	Duitse	23.81	Kuipers Wouds
TSM - Windcat 44	50%***	2019	Franse	23.63	Dok en Scheepsbouw Woudsend
TSM - Windcat 49	50%***	2021	Franse	23.94	Dok en Scheepsbouw Woudsend
TSM - Windcat 52	50%***	2022	Franse	24.03	Neptune Shipyards
TSM - Windcat 53	50%***	2022	Franse	25.60	Neptune Shipyards
TSM - Windcat 54	50%***	2022	Franse	25.50	Neptune Shipyards
TSM Windcat 56	50%***	2024	Franse	27.00	Neptune Shipyards
Windcat 57	100 %	2024	UK	27.00	Dok en Scheepsbouw Woudsend

Nieuwbouwschepen

Name	Eigendom	Bouwjaar	Vlag	Lengte	Scheepswerf
Windcat 58	100 %	2025		27.00	Dok en Scheepsbouw Woudsend
TSM Windcat 59	50%***	2025	Franse	27.00	Neptune Shipyards
Hydrocat 60	100 %	2025		27.00	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS Windcat 61	50%***	2025		27.00	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS Windcat 62	50%***	2025		27.00	Neptune Shipyards
Windcat 63	100 %	2025		27.00	Neptune Shipyards
FRS Windcat 64	50%***	2025		27.00	Dok en Scheepsbouw Woudsend
FRS Windcat 65	50%***	2025		27.00	Neptune Shipyards

**** Deze schepen zijn 100% eigendom van FRS Windcat Offshore Logistics Limited en TSM Windcat Offshore Logistics Limited of JPN H_2YDRO Co. Ltd, respectievelijk, en aangezien deze entiteiten joint venture entiteiten zijn, bezit CMB.TECH indirect 50% van deze schepen.*

CSOV's in eigendom

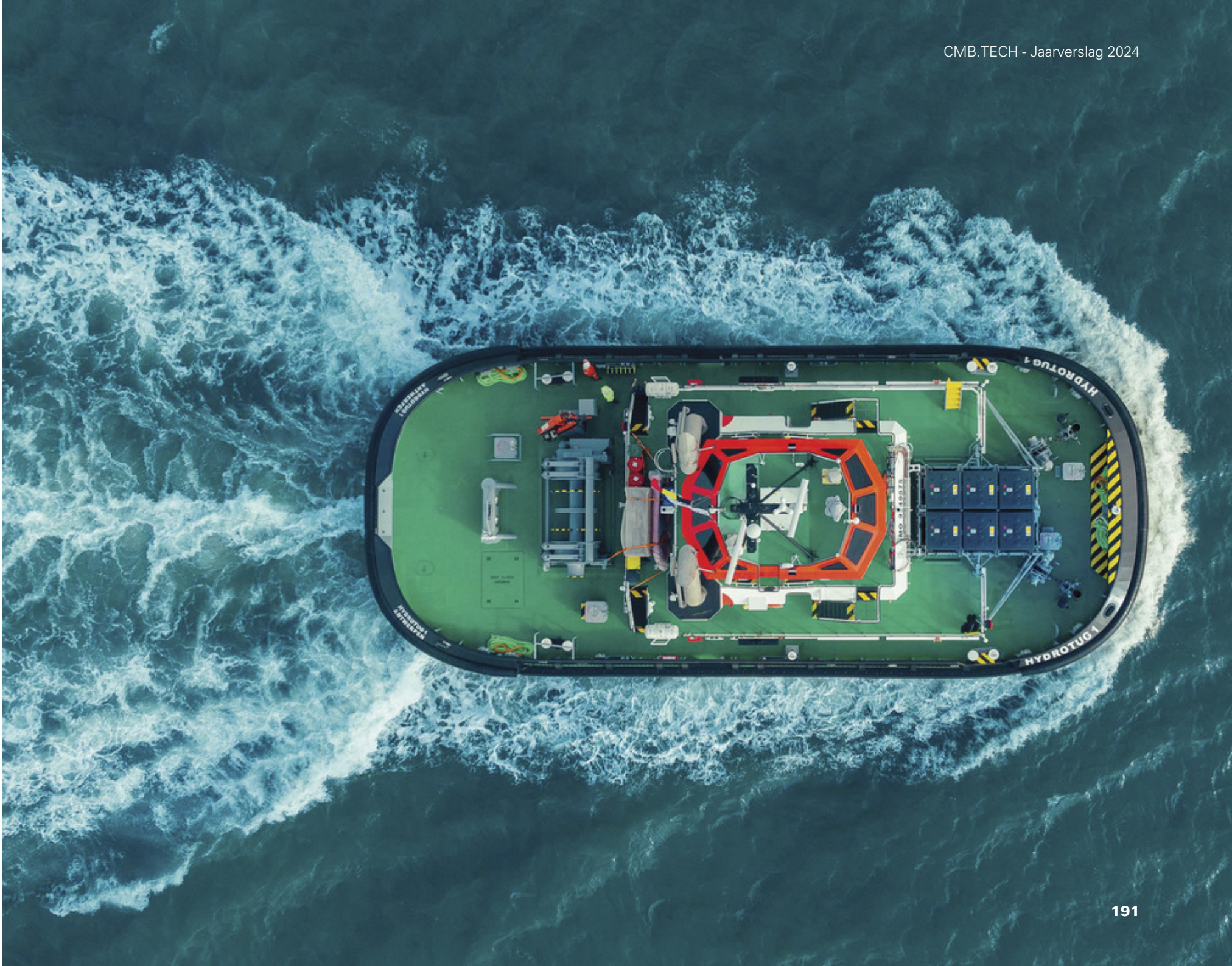
Nieuwbouwschepen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
552205	100 %	2025	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay
552206	100 %	2025	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay
552207	100 %	2025	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay
552208	100 %	2026	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay
552209	100 %	2026	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay
552210	100 %	2026	2000	5.3	Belgisch	89	Damen Shipyards Hai Long Bay

Havenschepen

Hydro-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Pax/bp	Scheepswerf
Hydroville	100 %	2017	14 pax	N/A
HydroBingo	50%***	2020	60 pax	TFC
HydroTug	100 %	2023	60 bp	Armon Shipyard


HYDROTUG 1
HYDROTUG 1

Woordenlijst

Woordenlijst

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

AER - Afkorting van 'Annual Efficiency Ratio'. Dit is de verhouding van de koolstofemissies van een schip per werkelijke capaciteitsafstand (bijv. Dwt x nm gevaren). De AER gebruikt de parameters van brandstofverbruik, afgelegde afstand en het ontwerp van het draagvermogen. Het geeft een index weer op basis van het tonnageaanbod.

Ammoniak - Dit is een veelbelovend groen energie-alternatief voor maritiem transport. Het biedt nul koolstofemissies wanneer het wordt geproduceerd met behulp van hernieuwbare bronnen, waardoor we kunnen voldoen aan duurzaamheidsdoelen en de milieueffecten kunnen verminderen.

Ballast - Zeewater dat in de scheepstanks genomen wordt om de juiste diepgang, trim (langsscheepse helling) of stabiliteit te bereiken. Ballast kan worden ingenomen in gescheiden ballasttanks (SBT), die zich buiten de ladingtanks van het schip bevinden (dubbelwandige opstelling), en in voor- en achterpiektanks.

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

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

Spot (voyage) charter - Een charter overeenkomst voor een specifiek schip om één enkele lading te vervoeren van de laadhaven(s) naar de loshaven(s) in de onmiddellijke toekomst. Het tarief (spot rate) dekt alle operationele kosten, zoals havenkosten, brandstofverbruik, bemanningskosten, verzekeringen, herstellingen en kanaalgelden. De charteraar betaalt meestal alle ladinggerelateerde kosten en is desgevallend aansprakelijk voor Overliggeld. Het tarief wordt meestal in 'Worldscale' uitgedrukt.

BIMCO - Baltic and International Maritime Council Organisation voor reders, charteraars, scheepsmakelaars en agenten. In totaal is ongeveer 60% van de koopvaardijvloot van de wereld een BIMCO-lid, gemeten naar tonnage (gewicht van de geloste schepen).

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

bpd - Afkorting voor 'Barrels per Day', wat staat voor vaten per dag. Dit is is een maatstaf voor de olieproductie, weergegeven door het aantal vaten olie dat op één dag wordt geproduceerd.

Broeikasgassen - Samengestelde gassen die warmtestraling in de atmosfeer vasthouden.

Hun aanwezigheid in de atmosfeer maakt het aardoppervlak warmer. De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide, methaan, lachgas en de ozon.

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

Bunker - Bunkers omvat alle belastbare aardolieproducten die aan boord van een schip worden geladen om door dat schip te worden geconsumeerd. Internationale maritieme bunkers beschrijven de hoeveelheden stookolie die worden geleverd aan schepen van alle vlaggen die actief zijn in de internationale scheepvaart. Het is de brandstof die wordt gebruikt om deze schepen aan te drijven.

CAO - Afkorting voor Collectieve Arbeidsovereenkomst. Dit is een schriftelijk contract dat via collectieve onderhandelingen voor werknemers tot stand komt door een of meer vakbonden met het management van een bedrijf (of met een werkgeversvereniging) dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van werknemers regelt. Dit omvat het reguleren van de lonen, voordelen en plichten van de werknemers en de plichten en verantwoordelijkheden van de werkgever of werkgevers en bevat vaak regels voor een geschillenbeslechtingsproces.

Chemicaliëntanker - Dit is een type vrachtschip dat specifiek is gebouwd of aangepast om vloeibare chemicaliën in bulk te vervoeren. Ze moeten voldoen aan de verschillende veiligheidsaspecten die zijn beschreven in Deel B van SOLAS Hoofdstuk VIII, maar

moeten daarnaast voldoen aan de verplichte Internationale Bulk Chemicaliën Code (IBC Code).

CII - De 'Carbon Intensity Indicator' of koolstofintensiteitsindicator is een antwoord op de behoefte van het bedrijf om te evolueren naar een bedrijfsmodel dat compatibel is met de Overeenkomst van Parijs, waarbij tegen 2050 netto-nul emissies worden behaald. Deze indicator wordt gebruikt om de voortgang te volgen en de meest geschikte en tijdige efficiënte hefbomen toe te passen.

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

Coaster - Dit zijn vrachtschepen die voornamelijk in kustgebieden worden gebruikt. Ze zijn ontworpen om dichter bij de kust te varen in plaats van over de oceaan. Coastervaartuigen kunnen zowel op zee als in binnenwateren varen. Ze worden gebruikt voor het vervoeren van vracht langs een kustlijn. Het is mogelijk om algemene vracht en bulkgoederen, maar ook containers te vervoeren.

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

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

CSOV - Een Commissioning Service and Operation Vessel is een vaartuig dat gedurende een langere periode, tot 30 dagen, in een offshore windpark verblijft. Het levert onderhoudsmaterialen en biedt onderdak aan technici in hotelachtige accommodaties.

CTV - Een CTV is een vaartuig dat offshore personeel vervoert tussen de kust, offshore windturbines, constructievaartuigen en andere offshore middelen. De vaartuigen bieden passagiers ruimte en comfort tijdens de overtocht en een veilige en stabiele platform voor veilige overdrachten, waardoor een hoge toegankelijkheid tot offshore middelen wordt geboden.

Diepgang - De verticale afstand gemeten van de onderkant van het schip tot aan het wateroppervlak. De diepgangsmerken worden op de zijbeplating gelast. Zij worden geplaatst ter hoogte van de voor-, midden- en achterkant van de romp. Ter hoogte van het midscheepse diepgangsmerk wordt ook het Plimsoll-merk aangebracht dat de verschillende toegestane diepgangen aangeeft.

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

DTA - Een 'Deferred Tax Asset' of uitgestelde belastingvordering is een post op de balans die het gevolg is van te veel betaalde of vooruitbetaalde belastingen.

DTL - Een 'Deferred Tax Liability' of uitgestelde belastingschuld is een belasting die wordt beoordeeld of verschuldigd is voor de huidige periode, maar nog niet is betaald - wat betekent dat deze uiteindelijk zal worden betaald. Het uitstel komt van het verschil in timing tussen het moment waarop de belasting wordt opgebouwd en het moment waarop de belasting wordt betaald.

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

Duurzaamheidsgerelateerde leningen - Duurzaamheidsgerelateerde leningen of ESG-leningen zijn leningen voor algemene bedrijfsdoeleinden die worden gebruikt om de inzet van leners voor duurzaamheid te stimuleren en om ecologisch en sociaal duurzame economische activiteiten en groei te ondersteunen. Volgens dit kredietmodel betalen kredietnemers hogere rentetarieven wanneer ze bepaalde doelstellingen op het gebied van milieu, maatschappij en bestuur niet halen. Op dezelfde manier betalen ze minder als ze de ESG-doelstellingen overtreffen.

dwt - Deadweight Tonnage of draagvermogen - Het draagvermogen van een schip wanneer zij volledig geladen is en zich in zout water bevindt. Het draagvermogen wordt uitgedrukt in 'metrische tonnen' en omvat lading, brandstof, water, voorraden, passagiers en bemanning.

Dual fuel-motor - Deze motoren kunnen zowel op traditionele fossiele brandstoffen, zoals diesel, als op groene alternatieven zoals waterstof werken.

EBITDA - EBITDA staat voor Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation. Het is een maatstaf voor de brutowinst met aftrek van overheadkosten van een bedrijf. In het Nederlands is de vertaling: Inkomsten voor aftrek van interest, belastingen, afschrijvingen en amortisatie.

EEDI - De energy Efficiency Design Index voor nieuwe schepen is de belangrijkste technische maatregel en heeft tot doel het gebruik van energiezuinigere (minder vervuilende) apparatuur en motoren te

bevorderen. De EEDI vereist een minimaal energie-efficiëntieniveau per capaciteitsmijl (bijv. Tonmijl) voor verschillende scheepstypes en -groottes. Sinds 1 januari 2013 moet een nieuw scheepsontwerp voldoen aan het referentieniveau voor hun scheepstype.

EEOI - De Energy Efficiency Operational Index is de hoeveelheid CO2 die het schip uitstoot per tonmijl werk. Het is de verhouding tussen de uitgestoten CO2 en de tonmijl (hoeveelheid vracht x nm gevaren). De totale operationele emissies om te voldoen aan de vereiste transportwerkzaamheden wordt meestal gekwantificeerd over een periode die meerdere reizen omvat. Het meet de verhouding tussen de CO2-uitstoot van een schip per eenheid transportwerk.

EEXI - Energy Efficiency Existing Ship Index beschrijft in principe de CO2-uitstoot per vrachtton en mijl. Het bepaalt de gestandaardiseerde CO2-uitstoot gerelateerd aan geïnstalleerd motorvermogen, transportcapaciteit en scheepssnelheid. De EEXI is een ontwerpindex, geen operationele index. De EEXI wordt toegepast op bijna alle zeevracht- en passagiersschepen boven de 400 brutotonnage.

EIA - Amerikaanse Energy Information Administration (EIA) is het statistische bureau van het Department of Energy. Het biedt beleidsafhankelijke gegevens, prognoses en analyses om deugdelijke beleidsvorming, efficiënte markten en begrip van het publiek met betrekking tot energie en de interactie met de economie en het milieu te bevorderen.

Eigen aandelen - Eigen aandelen, ook bekend als eigen aandelen of teruggekochte aandelen, verwijst naar voorheen uitstaande aandelen die door het uitgevende bedrijf worden teruggekocht van aandeelhouders.

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

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

GEI - Bloomberg Gender-Equality Index (GEI), 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.

Groen Paspoort - Het groen paspoort bevat details van alle materialen, vooral die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid, die worden gebruikt bij de constructie van een schip. Het groene paspoort wordt tijdens de bouw door de scheepswerf afgeleverd en wordt later bijgewerkt met alle wijzigingen die tijdens de levensduur aan het schip zijn aangebracht.

H2 (Waterstof) - Waterstof is een groene energiebron die het maritiem transport revolutioneert. Het voorziet schepen van energie zonder uitstoot van broeikasgassen, in lijn met de wereldwijde doelen voor decarbonisatie en toont onze inzet voor duurzaamheid.

HydroBingo - Dit is 's werelds eerste veerboot op waterstof, die in Japan opereert.

HydroTug - Dit is de eerste sleepboot ter wereld die wordt aangedreven door dual fuel-waterstofmotoren.

Hydroville - Dit is de eerste gecertificeerde passagiersshuttle met een dual fuel-waterstofmotor.

IFRS - IFRS-standaarden zijn internationale financiële rapporteringsstandaarden die bestaan uit een reeks boekhoudregels die bepalen hoe transacties en andere boekhoudkundige gebeurtenissen in de jaarrekening moeten worden gerapporteerd.

IGO - Een intergouvernementele organisatie of internationale organisatie is een organisatie die voornamelijk bestaat uit soevereine staten (aangeduid als lidstaten) of uit andere intergouvernementele organisaties.

IHM - De Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM) is een lijst met scheepsspecifieke informatie over de werkelijk aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen, hun locatie en geschatte hoeveelheden

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

IoT - The Internet of Things (IoT) of het 'Internet der Dingen' beschrijft het netwerk van fysieke objecten - 'dingen' - die zijn ingebed met sensoren, software en andere technologieën met als doel het verbinden en uitwisselen van gegevens met andere apparaten en systemen via internet. Deze apparaten variëren van gewone huishoudelijke voorwerpen tot geavanceerde industriële gereedschappen.

Intertanko - International Association of Independent Tanker Owners - Internationale Vereniging van Onafhankelijke Tankeruitbaters is een brancheorganisatie. Het fungeert sinds 1970 als de stem voor onafhankelijke tankereigenaars op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De vereniging werkt actief aan een reeks technische, juridische, commerciële en operationele kwesties die van invloed zijn op eigenaren en exploitanten van tankers over de hele wereld.

ISM Code - De International Safety Management Code is een reeks IMO-voorschriften waaraan scheeps-exploitanten en schepen moeten voldoen. Het doel van

de ISM-code is te voorzien in een internationale norm voor het veilig beheren en exploiteren van schepen en het voorkomen van verontreiniging.

ITF - The International Transport Workers' Federation (ITF) is een democratische federatie onder leiding van filialen die wordt erkend als de grootste transportautoriteit ter wereld. De ITF helpt zeevarenden sinds 1896 en vertegenwoordigt vandaag de dag de belangen van zeevarenden over de hele wereld, van wie meer dan 600.000 leden zijn van bij de ITF aangesloten vakbonden. De ITF werkt aan het verbeteren van de omstandigheden voor zeevarenden van alle nationaliteiten en aan adequate regulering van de scheepvaartsector om de belangen en rechten van de werknemers te beschermen. De ITF helpt bemanningen ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schip.

ITOPF - De International Tanker Owner Pollution Federation is een non-profitorganisatie die is opgericht namens reders van over de hele wereld om een effectieve reactie te promoten bij het morsen van olie, chemicaliën en andere gevaarlijke stoffen op zee.

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

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

LNG - Vloeibaar aardgas (liquid natural gas) is gemaakt gedurende miljoenen jaren van transformatie van organische materialen, zoals plankton en algen. Aardgas bestaat voor 95% uit methaan, wat eigenlijk de schoonste fossiele brandstof is. Bij de verbranding van aardgas komen voornamelijk waterdamp en kleine hoeveelheden koolstofdioxide (CO2) vrij. Deze eigenschap betekent dat de bijbehorende CO2-uitstoot 30 tot 50% lager is dan die van andere brandbare brandstoffen.

LR1/LR2 - Afkortingen voor 'Long Range oil tankers'. Tankers met om en bij 50-80.000 dwt (LR1) en 80-120.000 dwt (LR2).

MACN - Het Maritime Anti-Corruption Network is een wereldwijd zakelijk netwerk dat werkt aan zijn visie van een maritieme industrie zonder corruptie die eerlijke handel mogelijk maakt ten voordele van de samenleving als geheel.

mbpd - Million barrels per day ofwel miljoen vaten per dag (Cfr. bpd)

MLC - De Maritime Labour Convention, 2006 stelt minimumvereisten voor bijna elk aspect van de werk- en leefomstandigheden voor zeevarenden, inclusief wervings- en plaatsingspraktijken, arbeids-voorwaarden, werktijden en rusttijden, repatriëring, jaarlijks verlof, betaling van loon, huisvesting, recreatievoorzieningen, voedsel en catering, gezondheidsbescherming, veiligheid en gezondheid op het werk, medische zorg, welzijnsdiensten aan land en sociale bescherming.

Mt - Metrische ton (of ton) brandstof - hoeveelheid in liters hangt af van het brandstoftype

MOPU - Mobile Offshore Production Unit - Een mobiele offshoreproductie-eenheid is elk type draagbare constructie die kan worden hergebruikt bij het verkrijgen van olie en gas uit de zeebodem. Deze worden meestal gebruikt wanneer de boordiepte meer dan 500 meter bedraagt. Als het water ondieper is, worden vaste platforms aangelegd.

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

NAMEPA - Een door de maritieme industrie geleide organisatie van milieustewards die het mariene milieu beschermen door de beste praktijken van de duurzame maritieme industrie te promoten en zeevarenden, studenten en het publiek voor te lichten over de noodzaak en strategieën voor het wereldwijd beschermen van oceanen, meren en rivieren.

Newcastlemax - Dit is een groot vaartuig dat wordt gebruikt om bulklading zoals steenkool, ijzererts en graan over de oceanen van de wereld te vervoeren.

ngo - Een niet-gouvernementele organisatie, ook wel non-gouvernementele organisatie genoemd, is een organisatie die onafhankelijk is van de overheid en zich op een of andere manier richt op een verondersteld maatschappelijk belang. Over het algemeen gaat het om organisaties die werken aan het bevorderen van milieubescherming, gezondheid, ontwikkelingswerk of mensenrechten.

NOx - In de atmosferische chemie is NOx een verzamelnaam voor de stikstofoxiden die het meest relevant zijn voor luchtverontreiniging, namelijk stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO2). Deze gassen dragen bij aan de vorming van smog en zure regen, en tasten de troposferische ozon aan.

OESO - De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling is een samenwerkingsverband van 37 landen om sociaal en economisch beleid te bespreken, te bestuderen en te coördineren. De aangesloten landen proberen gezamenlijke problemen op te lossen en trachten internationaal beleid af te stemmen.

OPEC - De organisatie van olie-exporterende Landen (OPEC) is een organisatie van 13 olieproducerende landen. De missie van de organisatie is om 'het petroleumbeleid van haar lidstaten te coördineren en te verenigen en de stabiliteit van de oliemarkten te verzekeren, om te zorgen voor een efficiënte, economische en regelmatige levering van petroleum aan consumenten, een vast inkomen voor producenten en een redelijk rendement op kapitaal voor degenen die in de aardolie-industrie investeren.

OPEC+ - The Organisation of the Petroleum Exporting Countries Plus - Dit is een losjes gelieerde entiteit die bestaat uit de 13 OPEC-leden en 10 van 's werelds belangrijkste niet-OPEC-olie-exporterende landen.

OCIMF - Het Oil Companies International Marine Forum is een vrijwillige vereniging van oliebedrijven met een belang in het vervoer en de opslag in terminals van ruwe olie, olieproducten, petrochemische producten en gas. OCIMF richt zich uitsluitend op het voorkomen van schade aan mens en milieu door het promoten van best practices in het ontwerp, de constructie en de exploitatie van tankers, binnenvaartschepen en offshore schepen en hun contact met terminals.

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

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

Plimsoll-lijn of -merk - Internationaal erkende lijn die op de zijkant van een schip geschilderd is. Als een schip wordt geladen, mag het waterniveau niet boven de lijn uitkomen. Afhankelijk van de watertemperatuur, het zoutgehalte van het water en het seizoen, kan het water tot aan verschillende hoogtes op de lijn reiken.

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

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

Producttanker - Deze tankers zijn ontworpen voor het vervoer van vloeibaar asfalt of bitumen bij temperaturen tot 250°-260°. Dit type tanker is uitgerust met een onafhankelijke tank en een krachtig ladingverwarmingssysteem om de vereiste temperatuur van de lading tijdens het transport te behouden.

Reiskosten - Omvatten brandstof, havengelden, kanaalgeld, vrachtafhandeling en makelaarscommissies die betaald worden door de reder onder een voyage charter. Deze kosten worden afgetrokken van de scheepsinkomsten om de gemiddelde dagelijkse time charter tarieven of TCE te berekenen voor voyage charter overeenkomsten.

Romp - Het waterdichte lichaam van een schip of boot. De romp kan aan de bovenkant openen (zoals een bijboot), of kan geheel of gedeeltelijk bedekt zijn met een dek.

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

SBT - Segregated Ballast Tanks zijn speciale tanks die uitsluitend zijn gebouwd om ballastwater op olietankers te vervoeren. Ze zijn volledig gescheiden van de lading en er worden brandstoftanks en alleen ballastpompen gebruikt in de SBT.

Scrubber - Verkorte term voor uitlaatgasreinigings-systemen (Exhaust Gas Cleaning Systems - EGCS) of SOx (zwaveldioxide) -scrubbers. Deze worden gebruikt om schadelijke elementen (voornamelijk zwavel-oxiden) uit uitlaatgassen van schepen te verwijderen door waswater uit de zee te gebruiken om het uitlaat-product te neutraliseren. Er zijn twee hoofdcatego-rieën: scrubbers met open kringloop die waswater lozen dat wordt gebruikt in de oceaan en gesloten kringlopen die het afvalproduct vasthouden totdat het op een geschikte locatie kan worden afgeleverd.

SEEMP - Het Ship Energy Efficiency Management Plan is een operationele maatregel die een mechanisme instelt om de energie-efficiëntie van een schip op een kosteneffectieve manier te verbeteren. Het SEEMP biedt ook een benadering voor rederijen om de efficiëntie van schepen en vloot in de loop van de tijd te beheren, waarbij bijvoorbeeld de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) als monitoringinstrument wordt gebruikt.

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

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

SOx - De twee belangrijkste verontreinigende stoffen van de emissie van het schip zijn stikstofoxiden (NOx) en zwaveloxiden (SOx). Deze gassen hebben nadelige effecten op de ozonlaag in het troposfeergebied van de aardatmosfeer, wat resulteert in het broeikaseffect en de opwarming van de aarde.

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

Speciale inspectie - Een vijfjaarlijkse inspectie vereist door het Classificatiebureau die meestal in droogdok plaatsvindt en waar alle vitale componenten, machines, compartimenten en staalstructuren van het

schip grondig worden opengelegd en geïnspecteerd door een inspecteur van het Classificatiebureau.

Spill - Olie die, om welke reden ook, in de zee terechtkomt.

Spotmarkt - De markt voor onmiddellijk verhuur van schepen.

Spotprijs - Huidige marktprijs voor een activum of grondstof

Suezmax - Het grootste scheepstype dat door het Suezkanaal kan varen op zijn maximale diepgang. Meestal gaat het over schepen met een draagvermogen tussen de 120.000 en 199.999 dwt, afhankelijk van de afmetingen en de diepgang van het schip. Deze olietankers kunnen tot een miljoen vaten ruwe olie vervoeren.

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

SDG - De Sustainable Development Goals, ook bekend als de Global Goals, zijn in 2015 door alle lidstaten van de Verenigde Naties aangenomen als een universele oproep tot actie om een einde te maken aan armoede, de planeet te beschermen en ervoor te zorgen dat alle mensen vrede en welvaart genieten door 2030.

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

TEU - Een twenty-foot equivalent unit is een scheepscontainer waarvan de interne afmetingen ongeveer 20 voet lang, 8 voet breed en 8 voet hoog zijn. Hij kan tussen de 9 en 11 pallets bevatten, afhankelijk van of het standaardpallets of EUR-pallets zijn. Twee TEU's hebben de capaciteit van één FEU.

TCE - Time charter Equivalent - is een standaard-prestatiemaatstaf voor de scheepvaartsector die voornamelijk wordt gebruikt om periodieke veranderingen in de prestaties van een rederij te vergelijken, ondanks veranderingen in de mix van chartertypes (dwz spotcharters, tijdcharters en bareboat scharters) waaronder de schepen werkzaam kunnen zijn tussen de periodes. Een standaardmethode om TCE te berekenen, is om de reisopbrengsten (na aftrek van kosten) te delen door beschikbare dagen voor de relevante periode. De uitgaven bestaan voornamelijk uit haven-, kanaal- en brandstofkosten.

Time charter overeenkomst - Een charter overeenkomst voor een bepaalde periode, gewoonlijk tussen één en tien jaar, waarbij de Charteraar het schip (volledig bemand, verzekerd en voorzien van provisie) huurt van de reder. De charteraar is gewoonlijk verantwoordelijk voor brandstoffen, haven en kanaalgelden en alle extra kosten aangaande de lading. De huurprijs wordt uitgedrukt in termen van totale kost per dag. Behoudens beperkingen in de overeenkomst bepaalt de charteraar de aard en de hoeveelheid van de lading en de laad- en loshavens.

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

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

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

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

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

ULCC - Ultra Large Crude Carriers (ULCC) zijn de grootste scheepvaartschepen ter wereld met een grootte variërend van 320.000 tot 500.000 dwt. Vanwege hun gigantische omvang hebben ze op maat gemaakte terminals nodig. Als gevolg daarvan bedienen ze een beperkt aantal havens met voldoende faciliteiten om ze te huisvesten. Ze worden voornamelijk gebruikt voor het transport van ruwe olie over zeer lange afstanden van de Perzische Golf naar Europa, Azië en Noord-Amerika. ULCC zijn de grootste scheepvaart schepen die ter wereld worden gebouwd met standaardafmetingen van 415 meter lengte, 63 meter breedte en 35 meter diepgang.

Ultra Deep Water (UDW) - waterdiepte van meer dan 1.500 meter.

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

Vetting - Ship Vetting is een risicobeoordelingsproces dat wordt uitgevoerd door charteraars en terminalexploitanten om te voorkomen dat gebruik wordt gemaakt van gebrekkige schepen of

binnenschepen wanneer goederen over zee of over de binnenwateren worden vervoerd.

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

VLCC Equivalent – 1 VLCC of 2 Suezmax-schepen

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

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

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

WTI-olieprijs - (US Oil) West Texas Intermediate, een van de drie belangrijkste benchmarks voor olieprijzen

GRI Content Index

Tabel 47: GRI Index

	Indicatoren				Referentiestandaard		Referentie in het jaarverslag 2022
		SDGs	SASB	GRI	ESRS	GHG Protocol	
TOTALE BKG EMISSIES	Scope 1 BKG emissies	SDG 13	TR-MT-110a.1	GRI 305-1	E1-7	•	pagina 74
	Scope 2 BKG emissies	SDG 13	TR-MT-110a.1	GRI 305-2	E1-8	•	pagina 74
	BKG emissie intensiteit	SDG 13	TR-MT-110a.1	GRI 305-4	E1-11	•	pagina 75
	BKG emissiebeheer	SDG 13	TR-MT-110a.2	GRI-DMA 305-1, GRI 305-5	D Rq. E1-E4	•	pagina 59
	Scope 3 BKG emissies	SDG 13		GRI 305-3, GRI 308-2	E1-9	•	pagina 74
	Scope 3 - Categorie 3 - Brandstof- en energiegerelateerde activiteiten	SDG 13		GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 74
	Scope 3 - Categorie 4 -Transport en distributie	SDG 13		GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 74
	Scope 3 - Categorie 6 - Zakenreizen	SDG 13		GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 74
	Scope 3 - Categorie 8 - Upstream Geleasde activa	SDG 13		GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 74
ENERGIEVERBRUIK	Energiemix (1) Totale verbruikte energie; (2) percentage zware stookolie (3) percentage hernieuwbare energie	SDG 13	TR-MT-110a.3	GRI 302-1, 302-3	D Rq. E1-5	•	pagina 59
KOOLSTOFINTENSITEIT	Annual Efficiency Ratio (AER)	SDG 13	TR-MT-110a.2	GRI 305-1	Not Defined	•	pagina 75
LUCHT-VERONTREINIGENDE STOFFEN	Luchtemissies van de volgende verontreinigende stoffen: (1) NOx (excluding N2O), (2) Sox, (3) PMs	SDG 3	TR-MT-120a.1, MARPOL Annex VI Reg. 14	GRI 305-7	D Rq. E2-4	•	pagina 59
SCHEEPSRECYCLAGE	Verantwoordelijke scheepsrecyclage	SDG 8, 12, 14		GRI 102-12	D Rq. E5-5		pagina's 79

MARINE BIODIVERSITEIT EN PREVENTIE VAN VERONTREINIGING	Biodiversiteit	SDG 14, 17	TR-MT-160a.1	GRI 304-2	D Rq. E4-1...E4-6 Under Taxonomy Reg.	pagina 79
	Percentage van de vloot dat ballastwater (1) uitwisselt en (2) behandelt	SDG 14	TR-MT-160a.2	GRI 303-4	D Rq. E3-1… E3-7, OG 5-E3	pagina 79
	Aantal en totaal volume van lozingen en emissies in het milieu	SDG 14	TR-MT-160a.3	GRI 306-3	D Rq. E3-1… E3-7	pagina 59
GEZONDHEID	Gezondheidsbeleid	SDG 3		GRI 403-2, 403-3, 403-6	D. Rq. S1-1	pagina's 95
VEILIGHEID	Prestatie-indicatoren inzake veiligheid	SDG 8	TR-MT-320a.1	GRI 403-9	D Rq. S1-11	pagina 99
BEVEILIGING	Beveiliging en cyberbeveiligingsbeleid	SDG 9		GRI 418-1	D. Rq. S1-5, S1-26	pagina 102
SAMENWERKINGEN	Aantal en type van initiatieven en samenwerkingen - Sociaal	SDG 17		GRI 102-12, 102-13	D. Rq. S3-2, S3-3, 2-GOV-1	pagina's 93-94
	Aantal en type van initiatieven en samenwerkingen - Milieu	SDG 17		GRI 102-12, 102-13, 413-1	D. Rq. S3-2, S3-3, 2-GOV-1	pagina 80
TRANSPARANTIE EN ETHISCH GEDRAG	Sociale beleidslijnen	SDG 8		GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 403-6, 412-2	D. Rq. S1-1	pagina 84
MENSELIJKE WAARDE	Diversiteit van het personeelsbestand	SDG 5, 10		GRI 405-1, 102-1, 102-2, 102-3, 102-8	D Rq. G1-1, G1-4, G1-9	pagina's 89-90
	Gendergelijkheid	SDG 5		GRI 102-12	D. Rq. G1-4,	pagina 91
	Mensenrechten	SDG 8			D. Rq. 2-GOV 5, S1-1	pagina 84
	Aantrekken van talent	SDG 8		GRI 103-1, 103-2, 103-3	D. Rq. S1-7	pagina 87
	Trainingsuren	SDG 4		GRI 103-1, 103-2, 103-3, 404-1, 404-2, 404-3	D. Rq. S1-1	pagina 88

BESTUUR	Gedragscode en ethische code	SDG 8, (17)		GRI 102-12, 102-5, 102-16, 102-18, 405-1, 102-16, 205-1, 206-1, 406-1, 407-1, 408-1, 409-1, 412-1	D. Rq. 2-GOV-1, D. Rq. G2-1	pagina 105
CORRUPTIE	Havenstaatcontrole Aantal (1) tekortkomingen en (2) aanhoudingen ontvangen van regionale organisaties voor havenstaatcontrole (PSC)	SDG 8, 14	TR-MT-540a.3			pagina 59
	Anti-corruptiebeleid	SDG 16	TR-MT-510a.1	GRI 205-2	D.Rq. G2-2	pagina 105
	Corruptierisico Aantal aanlopen in havens of netto inkomsten in landen met de 20 laagste scores op de corruptieperceptie-index van Transparency International.	SDG 16	TR-MT-510a.1	GRI 205-2	D Rq. G2-2	pagina 59
	Boetes	SDG 16	TR-MT-510a.2	GRI 419-1	D Rq. E2-6	pagina 105-106
	Intern controlesysteem				D. Rq. G1-7,	pagina 107
RISICOBEHEER	Risicofactoren en beheer				D. Rq. G1-7, G1-8	pagina's 107-109
OPERATIONELE PRESTATIE	Aantal werknemers aan boord	SDG 8	TR-MT-000.A	GRI 102-8	D Rq. S1-7	pagina 59
	Totale afstand	SDG 8	TR-MT-000.B			pagina 59
	Operationele dagen	SDG 8	TR-MT-000.C			pagina 59
	Draagvermogen	SDG 8	TR-MT-000.D			pagina 59
	Aantal schepen in de totale scheepsvloot	SDG 8	TR-MT-000.E			pagina 59
	Aantal keren dat schepen de havens hebben aangedaan	SDG 8	TR-MT-000.F			pagina 59
	Strategieën voor BKG reductie	SDG 13	TR-MT-110a.2	GRI 201-2	D Rq. E1-E4	pagina 59
	Data BKG emissies voor alle jaren tussen het basisjaar en het jaar van rapportering	SDG 13	TR-MT-110a.2	GRI 305-1		pagina 75

Hoofdkantoor

De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - België
Tel. +32 3 247 59 11
BTW BE 0860 402 767
Website https://cmb.tech/

Verantwoordelijke uitgever

Ludovic Saverys
De Gerlachekaai 20, B
2000 Antwerpen - België
Geregistreerd binnen de jurisdictie van de Ondernemingsrechtbank van Antwerpen

This report is also available in English

Dit verslag kan ook gedownload worden op onze website: https://cmb.tech/