

# JAAR- VERSLAG 2015

---



Kerncijfers	02
Hoogtepunten	04
Brief aan de aandeelhouders	05
Bijzonder verslag: Slimmer worden door te poolen	06

---

## **CORPORATE VERSLAG**

---

### **VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR**

Visie en missie	12
Bedrijfsprofiel	14
Overzicht 2015	16
Verklaring inzake Corporate Governance	30
Groepsstructuur	54

---

### **ACTIVITEITENVERSLAG**

Producten en diensten	56
Scheepsbeheer	60
Vloot van Euronav op 31 december 2015	62

---

### **MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN**

Sociaal en milieuverslag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving	66
Personeelsbeleid	72

---

### **WOORDENLIJST** **74**

---

### **FINANCIEEL VERSLAG**



## SLEUTELCIJFERS

### GECONSOLIDEERDE WINST- EN VERLIESREKENING 2008 - 2015

(In duizenden USD)	2015	2014	2013 Herwerkt*	2012	2011	2010	2009	2008
Omzet	846.507	473.985	304.622	410.701	394.457	525.075	467.844	858.983
EBITDA	562.178	172.481	82.244	120.719	128.368	260.298	195.265	657.452
EBIT	351.972	11.527	-54.714	-56.794	-40.155	88.152	31.362	512.579
Netto winst	350.301	-45.797	-89.683	-118.596	-95.986	19.680	-17.614	402.468
<b>TCE** jaargemiddelde</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
VLCC	55.055	27.625	18.300	19.200	18.100	36.100	33.000	95.700
Suezmax	35.790	25.930	22.000	24.100	27.100	30.600	31.750	41.650
Spot Suezmax	41.686	23.382	16.600	16.300	15.400	18.000	20.800	-
<b>In USD per aandeel</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Aantal aandelen***	155.872.171	116.539.017	50.230.437	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.080.137
EBITDA	3,61	1,48	1,64	2,41	2,57	5,21	3,91	13,13
EBIT	2,26	0,10	-1,09	-1,14	-0,80	1,76	0,63	10,24
Netto winst	2,25	-0,39	-1,79	-2,37	-1,92	0,39	-0,35	8,04
<b>In EUR per aandeel</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Wisselkoers	1,0887	1,2141	1,3791	1,3194	1,2939	1,3362	1,4406	1,3917
EBITDA	3,31	1,22	1,19	1,83	1,98	3,90	2,71	9,43
EBIT	2,07	0,08	-0,79	-0,86	-0,62	1,32	0,44	7,35
Netto winst	2,06	-0,32	-1,29	-1,80	-1,48	0,29	-0,24	5,77
<b>Geschiedenis van het dividend per aandeel</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Dividend	1,69****	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	2,60
Waarvan interim dividend	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	1,00
Uitbetalingsratio*****	80%	N/A	-	-	-	-	-	46%

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

\*\* Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven.

\*\*\* 466.667 eigen aandelen niet inbegrepen (2014: 1.750.000 eigen aandelen).

\*\*\*\* Het totale brutodividend met betrekking tot 2015 van 1,69 USD is de som van de dividenden die uitgekeerd werden in mei en september 2015 bovenop het voorgestelde bedrag van 0,82 USD per aandeel dat zal voorgesteld worden aan de Algemene Vergadering van 12 mei 2016.

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

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

### GECONSOLIDEERDE BALANS 2008 - 2015

(in duizenden USD)	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013 Herwerkt*	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
<b>ACTIVA</b>								
Vaste activa	2.665.694	2.558.505	1.728.993	2.065.448	2.159.442	2.337.131	2.500.550	2.279.701
Vlottende activa	375.052	537.855	191.768	297.431	291.874	307.083	286.116	341.542
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>3.040.746</b>	<b>3.096.360</b>	<b>1.920.761</b>	<b>2.362.879</b>	<b>2.451.316</b>	<b>2.644.214</b>	<b>2.786.666</b>	<b>2.621.243</b>
<b>PASSIVA</b>								
Eigen vermogen	1.905.749	1.472.708	800.990	866.970	980.988	1.078.508	1.071.629	1.178.326
Langlopende schulden	955.490	1.328.257	874.979	1.186.139	1.221.349	1.314.341	1.463.456	1.181.793
Kortlopende schulden	179.507	295.395	244.792	309.770	248.979	251.365	251.581	261.124
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>3.040.746</b>	<b>3.096.360</b>	<b>1.920.761</b>	<b>2.362.879</b>	<b>2.451.316</b>	<b>2.644.214</b>	<b>2.786.666</b>	<b>2.621.243</b>

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

## Het Euronav-aandeel

### Evolutie aandelenkoers 2015

(in USD)

■ Aandelenprijs NYSE in USD

■ Aandelenprijs Euronext Brussels aangepast naar USD



## Converteerbare obligaties

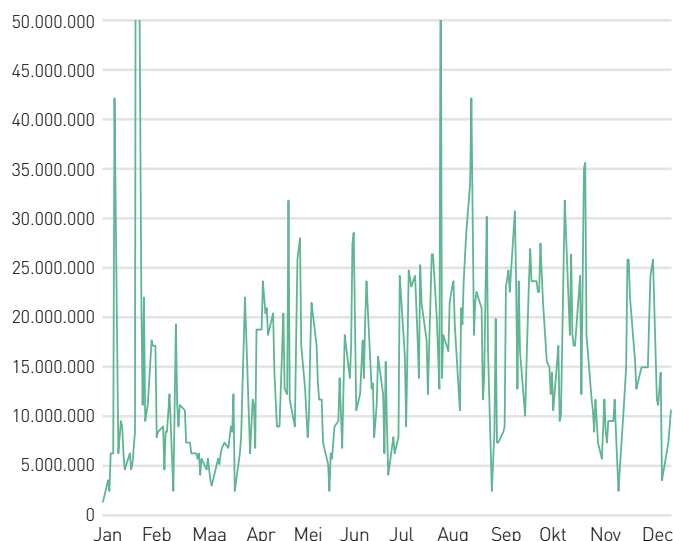
Op 24 september 2009 gaf de Vennoetschap 1.500 achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties uit die vervallen in 2015 voor een totale waarde van 150 miljoen USD.

Op 1 februari 2013 lanceerde de Vennoetschap een omruilbod op alle uitstaande converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2015 voor nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018. In totaal werden 1.250 obligaties (125 miljoen USD) aangeboden wat betekent dat er op dat moment nog 250 obligaties, die vervallen in 2015, uitstonden ten belope van een totaal bedrag van 25 miljoen USD.

Op 31 januari 2015 werden de laatste 250 uitstaande converteerbare obligaties uitgegeven in 2009 met vervaldatum in 2015, met een nominale waarde van 100.000 USD, volledig terugbetaald a pari. Euronav bezat achttien van deze obligaties. Sinds 9 april 2014 werden alle obligaties met vervaldatum in 2018 omgezet of teruggekocht. Als gevolg daarvan staat er sinds deze datum geen enkele converteerbare obligatie nog uit.

## Dagelijkse verhandelde volumes 2015

(totaal van NYSE en Euronext Brussels)



## Eeuwigdurende effecten

Op 13 januari 2014 heeft Euronav NV een totaal bedrag van 150 miljoen USD opgehaald via de uitgifte van zestig eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten werden uitgegeven a pari en droegen een interest van 6% per jaar gedurende de eerste vijf jaar, jaarlijks achteraf betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de Vennoetschap. De prijs waartegen het instrument kon worden ingebracht, bedroeg EUR 5,776000 (of USD 7,928715 per aandeel aan een EUR/USD wisselkoers van 1,372700) per aandeel. De Vennoetschap had de optie om de houders van effecten te verplichten de effecten in te brengen indien (i) het aandeel een bepaalde beurskoers overschreed over een bepaalde periode en (ii) de aandelen van de Vennoetschap noteerden in New York (NYSE of NASDAQ).

Op 6 februari 2014 vond een kapitaalverhoging plaats naar aanleiding van de inbreng in natura van 30 eeuwigdurende converteerbare preferente effecten, wat resulteerde in de uitgifte van 9.459.286 nieuwe gewone aandelen.

Op 30 januari 2015 publiceerde Euronav een kennisgeving dat het haar recht zou uitoefenen om over te gaan tot de verplichte inbreng van de 30 uitstaande eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Dat resulteerde op 6 februari 2015 in de uitgifte van 9.459.283 nieuwe gewone aandelen. Momenteel staat geen enkele van de eeuwigdurende converteerbare preferente effecten nog uit.

## Aandeelhoudersstructuur Euronav

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

Aandeelhouder	Aantal aandelen	Percentage
Saverco NV <sup>1</sup>	17.026.896	10,69%
Victrix NV <sup>1</sup>	9.245.393	5,81%
Euronav (eigen aandelen)	850.000	0,53%
Andere	132.086.660	82,97%
<b>Totaal</b>	<b>159.208.949</b>	<b>100,00%</b>

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

## Aandeelhouderskalender 2016

**Donderdag 28 juli 2016**

Bekendmaking resultaten tweede kwartaal 2016

**Donderdag 25 augustus 2016**

Bekendmaking definitieve halfjaarresultaten 2016

**Woensdag 31 augustus 2016**

Halfjaarverslag 2016 beschikbaar op website

**Maandag 31 oktober 2016**

Bekendmaking resultaten derde kwartaal 2016

**Donderdag 26 januari 2017**

Bekendmaking resultaten vierde kwartaal 2016

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

De Raad van Bestuur, vertegenwoordigd door Carl Steen, de Voorzitter, en het Directiecomité, vertegenwoordigd door Paddy Rodgers, Chief Executive Officer, en Hugo De Stoop, Chief Financial Officer, bevestigen, in naam en voor rekening van Euronav, dat, naar hun weten:

- Het in dit jaarverslag vervatte financieel overzicht op datum van 31 december 2015 opgesteld is overeenkomstig de toepasselijke boekhoudstandaarden (IFRS of Belgisch boekhoudrecht) en een getrouw beeld geeft zoals gedefinieerd door die standaarden, van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van Euronav NV;
- Het jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de ontwikkeling van de activiteiten, de resultaten en de positie van Euronav NV evenals een beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de Vennootschap geconfronteerd kan worden.

# QUICK FACTS

**562.178.000**

EBITDA

**55\* SCHEPEN**

DE GROOTSTE ONAFHANKELIJKE  
GENOTEERDE TANKERREDERIJ TER WERELD



**2 FSO**

2,8 MILJOEN VATEN  
GEMIDDELDE LEEFTIJD:  
10 JAAR



**22 SUEZMAX**

1 MILJOEN VATEN  
GEMIDDELDE LEEFTIJD:  
10 JAAR



**30 VLCC**

2 MILJOEN VATEN  
GEMIDDELDE LEEFTIJD:  
6 JAAR



**1 V-PLUS**

3 MILJOEN VATEN  
GEMIDDELDE LEEFTIJD:  
12 JAAR

\* Inclusief TBN Anne die naar verwachting wordt geleverd in mei 2016.

**EURN**  
**LISTED**  
EURONEXT

**EURN**  
**LISTED**  
**NYSE**



## WERKNEMERS

Ongeveer 2.700 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav-schepen. Hun nationaliteiten zijn weergegeven met een stip op bovenstaande wereldmap.

# 2.847

Euronav heeft 147 werknemers aan wal: in London, Nantes, Antwerpen, Singapore en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd.



# HOOGTEPUNTEN

---

## 25 JANUARI 2015

Euronav voltooit met succes de beursgang op de New York Stock Exchange, de meest gerenommeerde beurs ter wereld, en wordt de grootste onafhankelijke genoteerde tankerreeerderij ter wereld.

---

## 1 APRIL 2015

Euronav kondigt haar intentie aan om 80% van de jaarlijkse winst uit te keren aan de aandeelhouders.

---

## 16 JUNI 2015

Euronav koopt vier VLCC's door de overname van bestaande contracten voor nieuwbouwschepen voor een totale aankoopprijs van 384 miljoen USD of 96 miljoen USD. De *Antigone*, *Alice* en *Alex* zijn respectievelijk geleverd in september 2015, januari 2016 en maart 2016. De *Anne* wordt naar verwachting geleverd in mei 2016.

---

## 1 OKTOBER 2015

Lloyd's List bekroont Euronav tot Onderneming van het Jaar. De Lloyd's List Awards bekronen de beste vennootschappen die de scheepvaartindustrie te bieden heeft.

---

## 3 DECEMBER 2015

De Raad van Bestuur co-opteert Carl Steen unaniem als Bestuurder en tot Voorzitter. De nieuwe Voorzitter heeft ruime ervaring in de financiële en maritieme sector en in de bestuursraden van publieke bedrijven.



Geachte aandeelhouder,

**H**et jaar 2015 was een ingrijpend jaar voor Euronav. De tankermarkt bevond zich in de juiste omstandigheden om de overnames en kapitaalverhogingen van de afgelopen twee jaar te valoriseren voor u, de aandeelhouder, en alle andere belanghebbenden. Met een resultaat van 2,25 USD per aandeel was dit jaar voor Euronav financieel het beste sinds 2008. Hoewel de Vennootschap terecht trots is op haar anticiperend vermogen, goede planning, hard werk en efficiënte uitvoering, zijn goede resultaten nog steeds afhankelijk van een ondersteunende marktstructuur. De Vennootschap en de Tankers International Pool bepaalden het gedachtegoed en de verwachtingen van de sector vanuit een welbegrepen eigenbelang en scherpten de ambities in de hele sector aan. Ze putten dan ook een grote voldoening uit het uiteindelijke resultaat.

Nog steeds heeft een groot aantal opiniemakers in de energiesector en soms ook in de maritieme sector niet begrepen dat de huidige lage olieprijs veroorzaakt wordt door een overaanbod en niet door een zwakke vraag. Die lagere olieprijs heeft de belangrijkste variabele kost in de uitbating van tankers doen dalen. Nog belangrijker, heeft de lagere olieprijs ook de vraag gestimuleerd aangezien olie opnieuw binnen de prijsmarge van gebruikers met lagere inkomens valt. Dat was hoognodig aangezien olie de afgelopen zeven jaar, tussen 2008 en de tweede helft van 2014, een ondergeschikte energiebron geworden was toen de olieprijs buitensporige proporties had aangenomen. Indien volgend op een toenemende vraag de prijs opnieuw zou stijgen, zou dat de olietankerredereijen ten goede moeten komen aangezien de vraag van groter belang is dan de prijs.

Dat misverstand heeft de aandelenprijs het afgelopen jaar verschillende keren afgevlakt. Meer recentelijk werd het aandeel eveneens beïnvloed door de algemene verkoopgolf op

de aandelenmarkt. Desalniettemin bevindt de Vennootschap zich in een goede positie om een meer dan geschikt investeringsalternatief te bieden voor investeerders in de energiesector die zwaar getroffen werden door de lage olieprijs. In tegenstelling tot andere dienstverleningsbedrijven in de olie-industrie, heeft de tankersector immers baat bij een lage olieprijs. Vooral Euronav is in staat om een sterke kasstroom te genereren en investeerders daar onmiddellijk van te laten profiteren dankzij een duidelijk beleid op vlak van waarde-uitkering aan de aandeelhouders.

Namens de Raad van Bestuur zou ik onze nadrukkelijke dank en waardering willen betuigen aan de voormalige Voorzitters van Euronav, die vorig jaar ontslag namen uit de Raad van Bestuur. Peter G. Livanos (Voorzitter van 2014 tot 2015) en Marc Saverys (Voorzitter van 2003 tot 2014) hebben het beleid van Euronav uitgetekend. Samen werkten ze een decennium lang aan de combinatie van een sterke ondernemingscultuur, dienstverlening en toewijding aan de sector. Hun langetermijnvisie is ingebed in de Vennootschap en is essentieel om in de maritieme sector duurzaam te floreren en ook in de turbulente financiële markten.

Zelf heb ik een uitgebreide achtergrond in de maritieme en offshoresector, met name op het vlak van financiering en risicobeheer. Ik kijk er naar uit om deze ervaring toe te voegen aan de huidige bekwaamheden van de Raad van Bestuur en deze te delen met het uitstekende managementteam dat reeds heel wat verwezenlijkt heeft in de sector.

Het jaar 2016 is goed gestart voor de Vennootschap en de sector. Hoewel de kapitaalmarkten forse tegenwind ondervinden, blijft Euronav vanuit haar welbekende sterke positie zoeken naar opportuniteiten om te groeien en tegelijkertijd uw participatie te belonen.

Dank voor uw aanhoudende steun,

Carl Steen  
Voorzitter



**“ DE TANKERSECTOR HEEFT BAAT BIJ EEN LAGE OLIEPRIJS. VOORAL EURONAV IS IN STAAT OM EEN STERKE KASSTROOM TE GENEREREN EN INVESTEERDERS DAAR ONMIDDELIJK VAN TE LATEN PROFITEREN DANKZIJ EEN DUIDELIJK BELEID OP VLAK VAN WAARDE-UITKERING AAN DE AANDEELHOUDERS. ”**



# BIJZONDER VERSLAG: SLIMMER WORDEN DOOR TE POOLEN

## INLEIDING

**J**aarlijks zullen we een bijzonder verslag publiceren over een specifiek onderwerp waarop we de aandacht wensen te vestigen en dat ons inziens misbegrepen wordt in onze sector. Op deze manier volbrengen we een van onze missies, namelijk een bijdrage leveren tot de educatie, modernisering en professionalisering van de belanghebbenden in de sector.

Vorig jaar bespraken we hoe de verkoop van de diensten van bulkscheepvaartbedrijven<sup>1</sup>, die net zoals Euronav actief zijn in de trampvaart<sup>2</sup>, soms tot vreemde consequenties leidt. De verkoop van transportdiensten verloopt immers op dezelfde manier als wanneer het om koopwaar zou gaan. Het is dus belangrijk dat marktdeelnemers hier omzichtig mee omspringen. Dat wordt eens te meer aangetoond in onze zustersector, de droge bulkmarkt<sup>3</sup>, die momenteel met een overaanbod van schepen te maken heeft. Het afgelopen jaar werd 7,2 miljard ton ladingen verscheept voor netto vrachttarieven tegen de nulwaarde. Door tegen elkaar op te bieden hebben de reders de tarieven eigenhandig in een neerwaartse spiraal terecht gebracht. Desondanks blijven transportdiensten één van de meest noodzakelijke diensten ter wereld. Gelukkig doet deze situatie zich momenteel niet voor in het tankertransport en is er een oplossing om dit ook in de toekomst te vermijden.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> In tegenstelling tot de lijnvaart waarbij schepen tussen vooraf bepaalde havens op vaste tijdstippen varen zoals treinen, gaan trampschepen naar waar de lading is en vervoeren deze lading naar waar gevraagd wordt, binnen redelijke grenzen, zoals taxi's.

<sup>3</sup> Het vervoer van ijzererts en steenkool in bulk.

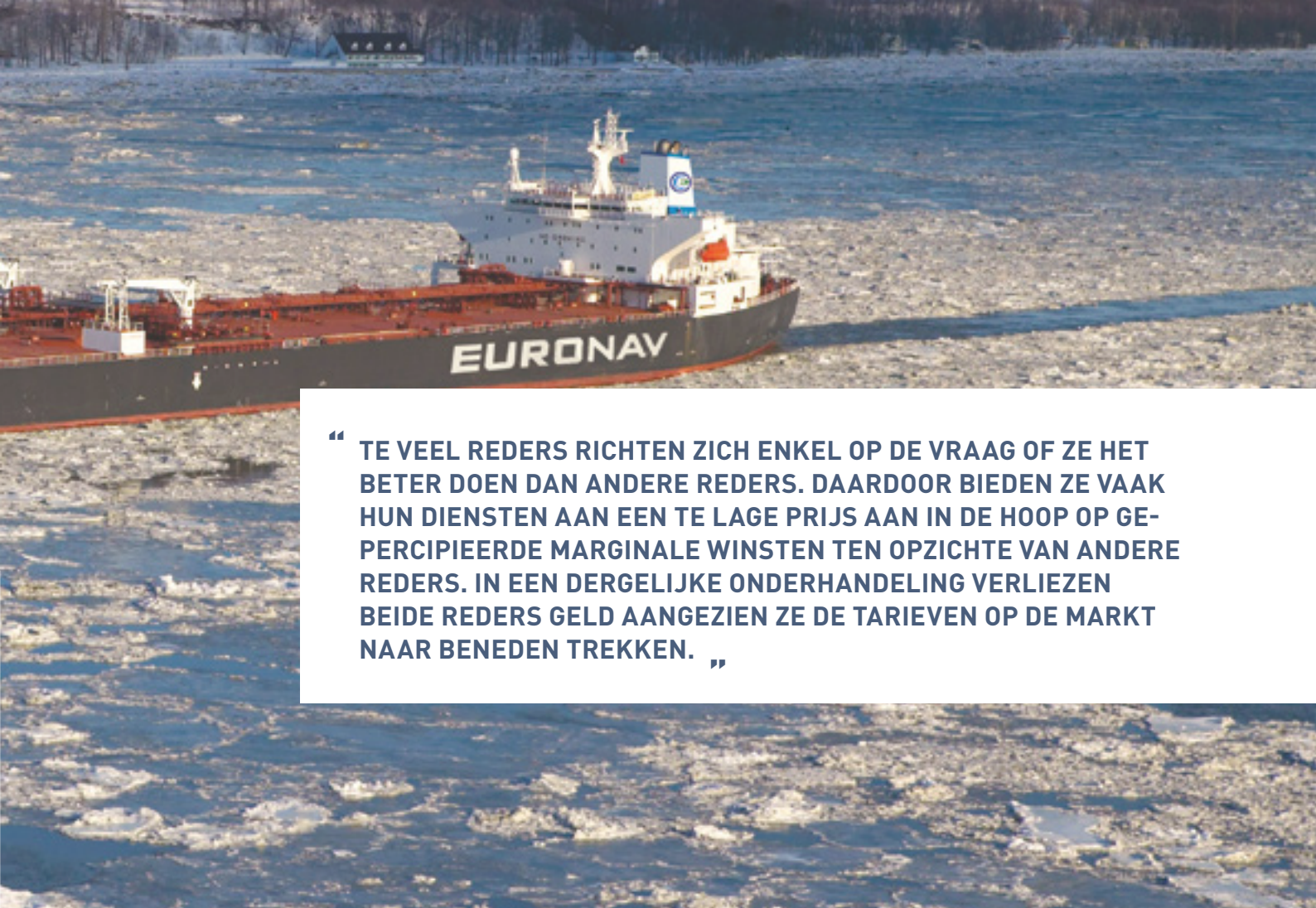
### Het redersdilemma

Te veel reders richten zich op hun relatieve meerprestatie en stellen zich de vraag of ze het beter doen dan andere reders. Daardoor bieden ze hun diensten vaak aan een te lage prijs aan in de hoop op gepercipieerde marginale winsten ten opzichte van andere reders (ervoor zorgen dat ze zo snel mogelijk een lading krijgen).

Het gebeurt vaak dat wanneer één vracht beschikbaar is en twee schepen goed gepositioneerd zijn, de twee reders tijdens verschillende onderhandelingsrondes kortingen bieden op de tarieven om zo de beschikbare vracht te kunnen vervoeren. Ze zouden echter beter in overweging nemen of er een redelijke kans is om in de nabije toekomst een tweede vracht te vervoeren. Hoewel de wachttijd kan beschouwd worden als een verlies van mogelijke inkomsten, verliezen BEIDE reders geld aangezien ze in een dergelijke onderhandeling de tarieven op de markt naar beneden trekken. Korting verlenen op de tarieven is nefast omdat elke bevrachtingsovereenkomst op de spotmarkt een afzonderlijke onderhandeling is. De prijs moet zo precies mogelijk bepaald worden om een echte absolute waarde te genereren die een goed kapitaalsrendement biedt. De reders kunnen de wachttijd misschien verkorten door hun diensten aan een te lage prijs aan te bieden, maar vaak is de korting groter dan de kost van de wachttijd voor een volgende lading tegen een betere prijs. Relatieve waarde is op lange termijn niet van belang omdat zwakke prestaties er niet voor zorgen dat schepen de markt verlaten. Dat werd bewezen in de laatste laagconjunctuur. Relatieve meerprestatie zal vrijwel nooit een adequaat kapitaalsrendement genereren... Het verzwakt enkel de markt.

Bovendien worden de competitieve voordelen van een beter beheerd schip tijdens deze onderhandelingen niet in overweging genomen en dat brengt de veilige dienstverlening in gedrang voor de klant en het milieu.

**De enige manier om dit dilemma op te lossen is om deel uit te maken van een platform zoals een pool die over relevante informatie beschikt in verband met de vrachtprijs omdat ze elke dag actief tonnage verhandelt op de markt.**



“ **TE VEEL REDERS RICHTEN ZICH ENKEL OP DE VRAAG OF ZE HET BETER DOEN DAN ANDERE REDERS. DAARDOOR BIEDEN ZE VAAK HUN DIENSTEN AAN EEN TE LAGE PRIJS AAN IN DE HOOP OP GEPERCIPIEERDE MARGINALE WINSTEN TEN OPZICHTE VAN ANDERE REDERS. IN EEN DERGELIJKE ONDERHANDELING VERLIEZEN BEIDE REDERS GELD AANGEZIEN ZE DE TARIEVEN OP DE MARKT NAAR BENEDEN TREKKEN. ”**

## WAAROM GROOTTE WEL VAN BELANG IS

Schepen moeten onder de beste omstandigheden verhuurd worden om zo de gemiddelde duurzame langetermijnsinkomsten te maximaliseren. Reders kunnen ervoor kiezen om brandstofverbruik te minimaliseren en de snelheid te optimaliseren om net op tijd in de laadhaven te arriveren. Als een reis vastgelegd wordt, laat de pool manager een schip een specifieke lading ophalen in de laadhaven en dat voor een bepaalde hoeveelheid brandstof die tijdens de reis geconsumeerd mag worden. Terwijl schaalvoordelen in het beheer van een grote vloot (zoals kortingen op de aankoop van brandstof of de beperking van overheadkosten) het nettoresultaat van een individuele reis kunnen verbeteren, heeft dit geen impact op de markttarieven.

**De echte kracht van pooling zit evenwel in een betere marktkennis en de opportuniteiten die de pool manager daaruit kan halen. Niet alleen is het beter om de reisinkomsten te optimaliseren door samenwerking maar ook de hele markt zou op een adequaat niveau gewaardeerd moeten worden door betere kennis en meer transparantie.**

De inkomsten van een schip worden gegenereerd uit het vervoer van ladingen. Wanneer er een lading vervoerd moet worden, contacteert de eigenaar van de lading verschillende scheepsmakelaars. Soms wordt ook rechtstreeks contact opgenomen met de reders. Dat leidt tot een prijsveiling voor cargo-transport. De laagste bidder haalt het contract binnen of zet minstens het tarief dat de markt bepaalt voor andere bidders.

De scheepsmakelaar staat meestal aan de kant van de eigenaar van de lading, niet van de reder. Elke scheepsmakelaar hoopt op een commissie op een bevrachtingsovereenkomst en zal 'zijn reder' proberen te overhalen om een voldoende laag bod uit te brengen om de veiling te winnen. De reder wordt geïnformeerd over de identiteit van de andere bidders en over de hoogte van het tarief vereist om het contract binnen te halen. Het is belangrijk dat de reders goede informatie hebben om te bepalen wie een echte concurrent is en wie niet. Om als concurrent in aanmerking te komen moet het schip de juiste leeftijd hebben, van het juiste type en de juiste klasse zijn en door de klant aanvaard zijn onder het OCIMF controleregime<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Doorlichtingsprocedure – Het Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) heeft een systeem ontwikkeld voor de inspectie van schepen, Ship Inspection Report Programme (SIRE), om te kunnen verzekeren dat ze geschikt zijn voor olietransport. De SIRE-doorlichtingsprocedure vereist een zesmaandelijks inspectie. De meeste bevrachtingsovereenkomsten vereisen dat tijdens de laatste zes maanden een SIRE-inspectie heeft plaats gevonden. Daarbij kan elke oliemaatschappij vrij beslissen of het tevreden is met het verslag van de inspectie. Het SIRE-verslaggevingssysteem kan enkel worden bekeken door de leden van het OCIMF en niet door makelaars of reders.

De schepen moeten ook betrouwbaar zijn. Enkel schepen die vrij van lading zijn en zich op de desbetreffende data nabij de laadhaven bevinden kunnen de concurrentie aangaan.

Dat creëert een minimarkt voor elke lading bestaande uit schepen die de desbetreffende lading kunnen vervoeren. Deze minimarkt wordt bepaald door het tijdstip en de locatie. Wanneer veel schepen beschikbaar zijn om de lading te vervoeren, zal de veiling op deze minimarkt het huidige marktniveau naar beneden trekken. Wanneer het aantal beschikbare schepen beperkt is en de reder is daarvan op de hoogte, dan zou de markt moeten stijgen. Dat is ongeacht het tonnageaanbod. Een pool heeft geen impact op de beweging van de tarieven maar kan wel de schaal beïnvloeden door goede alternatieven aan te bieden via betere informatie. De informatie zou de reder in de richting van een goede beslissing moeten sturen, namelijk of het aangewezen is te wachten om een volgend contract te sluiten aan een hoger tarief dan wel om het desbetreffende contract te sluiten tegen een korting.

De reder is altijd in het nadeel aangezien de veiling gecontroleerd wordt door de eigenaar van de lading die alle biedingen kent. De eigenaar van de lading weet ook welke schepen voor hem beschikbaar zijn en welke andere vrachten vervoerd moeten worden. Zodoende is er geen uniformiteit qua informatie over de biedingen of over de concurrerende schepen of zelfs over toekomstige vrachten. De commerciële voorwaarden in de tankerscheepvaart zijn niet evenwichtig en volledig in het voordeel van de eigenaar van de lading. Poolingovereenkomsten kunnen deze verschillen tot op een zeer beperkte wijze proberen weg te werken door een goed zicht op de beschikbare schepen te krijgen. Voor de reder is een beter zicht op de marktsituatie dankzij betere informatie de echte meerwaarde van een goede pool. Toegenomen visibiliteit doet de marktkennis uitbreiden en heeft zo een positieve impact op het prijsniveau.

Snelheid is eveneens belangrijk in het beheer van schepen op de spotmarkt. Versnellen (en onthoud dat dat de reiskosten kan

verhogen) heeft een negatief effect als dat het aantal schepen dat beschikbaar is voor een lading doet stijgen (en aldus het aanbod doet toenemen). Het heeft een negatieve invloed op de kosten van de desbetreffende individuele reis en kan de volledige markt naar beneden halen door het stijgend aanbod. Reders en tijdsbevrachters moeten voornamelijk het brandstofkostbeheer in goede banen leiden en enkel versnellen indien het zeer waarschijnlijk is dat ze daardoor een specifieke lading kunnen vastleggen en dan slechts in een net voldoende mate om de lading net op tijd op te laden.

## VERBETERDE MARKT EN LAGERE KOSTEN

Proberen schaalvoordelen te bekomen is een welbekende strategie. In de commerciële scheepvaart is deze strategie doeltreffend... mits enkele beperkingen. Pools die de schepen van kleinere eigenaars beheren, geven deze eigenaars toegang tot uitzonderlijk accurate, actuele en grondige marktinformatie. Bovendien heeft de pool toegang tot brandstof in grotere volumes, van goede kwaliteit en met een goede prijszekerheid. De tussenkomst van een algemeen agent verbetert het beheer van cash en reiskosten. De inning van de vrachttarieven en het overliggeld is verbeterd waardoor de reders daarvoor niet langer rechtstreeks in contact dienen te treden met de klant. Deze synergiën verbeteren stuk voor stuk de individuele reis maar het is de verbetering van de markt die reders zou moeten aansporen om hun schepen in een pool onder te brengen, tenzij ze zelf over een significante vloot beschikken. Euronav vindt het nog steeds de moeite waard om deel uit te maken van een pool, ondanks een vloot van 30<sup>5</sup> VLCC's.

<sup>5</sup> Inclusief TBN Anne die naar verwachting wordt geleverd in mei 2016.

**“ VELE KLEINE REDERS MENEN DAT HET NIET NODIG IS OM DEEL UIT TE MAKEN VAN EEN POOL, GEDEELTELIJK OMDAT SCHEEPSMAKELAARS HEN VERZEKEREN DAT ZE BETERE PRESTATIES KUNNEN LEVEREN. ”**



Vele kleine reders menen dat het niet nodig is om deel uit te maken van een pool gedeeltelijk omdat scheepsmakelaars hen verzekeren dat ze betere prestaties kunnen leveren. Gemiddeld doen schepen vier tot zes reizen per jaar wat betekent dat de charteringafdeling van een reder slechts twee keer per maand de markt betreedt. Dat kan nauwelijks een globaal beeld van de markt geven.

*In 2014 en 2015 kwam de markt uit een dieptepunt dat vier jaar aanhield. De marktbalans was voor diegenen die elke dag de markt betreden merkbaar meer precair. Niettemin kwamen de verbeterde inkomsten bijna volledig voort uit een vermindering van de variabele reiskosten als gevolg van de dalende brandstofprijzen. Toch slaagden reders er niet in om druk uit te voeren op de markt op het ogenblik dat deze zich in hun voordeel bevond. Deze gemiste kans werd veroorzaakt door kleine eigenaars die in zich in een steeds meer geïndustrialiseerde markt bevinden maar geen of onvoldoende marktkennis hebben. Het had erger kunnen zijn indien de pool niet had voorkomen dat de markt opnieuw op de niet winstgevend inkomensniveaus van 2013 zou komen te liggen.*

Nu softwareontwikkelingen zoals algoritmes en databrongebruik beschikbaar worden, staat er ons nog veel meer te wachten. Maar een reder kan enkel baat hebben bij een voorspelde stijging van de tarieven in een specifieke regio als het schip zich niet aan de andere kant van de wereld bevindt. De pool, indien deze groot genoeg is en goed beheerd wordt, kan een verzachtend effect hebben, niet alleen omdat alle regio's vertegenwoordigd zijn maar ook doordat tijdsgedreven pieken en dalen beperkt worden. Een pool kan te allen tijde in veel meer regio's de aanwezigheid van schepen verzekeren en het risico verspreiden over tijd en plaats door de gemaakte winst te verdelen maar nog belangrijker door de kans om de waarde van een goede positionering te vergroten en tegelijkertijd een buitengewone dienstverlening te bieden aan de klant.

## WAT VOOR POOL

### Een inkomstenpool

Een inkomstenpool is een middel om de inkomsten te egaliseren van een groep schepen die notioneel gepoold worden maar niet betaald werden op dezelfde bankrekening. Nadien wordt de afrekening gemaakt op basis van de inkomsten van de verschillende schepen. De voordelen zijn beperkt met uitzondering van het afvlakken van de fluctuaties van individuele reizen, zoals marktvolatiliteit en weersomstandigheden. Aangezien de schepen niet als groep uitgebaat worden onder eenzelfde bevrachter/beheerder zijn er geen opportuniteiten om de contractvoorwaarden te verbeteren en betere logistieke oplossingen te bieden aan de klant.

### Een tonnagepool

Bij een tonnagepool vallen de schepen in de pool onder het commercieel en operationeel beheer van de pool manager. Er wordt een contract gebruikt waarin een aantal clausules

uit tijdsbevrachtingsovereenkomsten worden opgenomen om de pool manager tot vervangend eigenaar van de schepen te maken. Dit laat de poolmanager toe om op de markt te ageren voor de pooldeelnemer met het oog op het optimaliseren van de commerciële en operationele prestaties van de schepen. Uitbatingskosten zoals bemanning, onderhoud en verzekering blijven de verantwoordelijkheid van de reder.

De voordelen zijn er enkel in te vinden dat schepen van dezelfde grootte, hetzelfde type en dezelfde klasse in één pool beheerd worden. Een groot aantal Aframax-schepen beheren, helpt niet bij het vastleggen van contracten voor VLCC's en beheerder zijn van een groot aantal pools garandeert nog niet dat men de vereiste vaardigheden heeft om alle markten te beheren.

Het voordeel van een tonnagepool ligt in de verdeling van de operationele winst uit de tijdsbevrachtingsmarkt tussen de schepen die deel uitmaken van de pool en dat aan het dagelijkse netto inkomstniveau in eender welke inkomstenperiode.

De nettowinstberekening is gebaseerd op drie elementen:

1. De inkomsten, bestaande uit het bruto vrachttarief (namelijk het bedrag dat de eigenaar van de lading moet betalen om de lading te vervoeren) en overliggend<sup>6</sup>.
2. Van de inkomsten worden vervolgens de reisonkosten afgetrokken, bestaande uit commissie, brandstof (vanaf het lossen van de vorige lading tot het lossen van de lading voor de geplande reis).
3. Dat resultaat wordt vervolgens gedeeld door de tijd die nodig is om de reis te maken van de vorige loshaven naar de volgende loshaven, waarbij tijdens de reis een vracht vervoerd wordt.

Elk schip draagt bij tot de pool en ontvangt haar individuele allocatie op basis van de gemiddelden van de bijdragen van alle schepen in de pool. Het verschil tussen de bijdrage en de allocatie zou het gevolg moeten zijn van de wijziging in de markttarieven op het ogenblik van de reis, de fluctuaties in de reisonkosten, de moeilijkheidsgraad van de reis of de weersomstandigheden. Dat zijn variabele omstandigheden eigen aan elke reis.

<sup>6</sup> Extra inkomsten betaald aan de reder in het kader van bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt voor vertragingen bij het laden en/of lossen van lading, die niet worden beschouwd als de verantwoordelijkheid van de reder. Deze worden berekend overeenkomstig de voorwaarden van de bevrachtingsovereenkomst.

### Een pool van informatie?

Een informatiepool die marktinformatie aangebracht door de deelnemers centraliseert en deze informatie op een transparante en consistente manier weergeeft, zou het commercieel en operationeel beheer van elk lid van de pool in staat stellen om betere beslissingen te nemen wanneer ze hun schepen onder contract vastleggen. Alle leden zouden onafhankelijk en voor alle aspecten verantwoordelijk kunnen

blijven aangezien ze hun schepen onafhankelijk op de markt brengen. Het voornaamste voordeel zou erin bestaan dat de leden toegang hebben tot meer onafhankelijke marktinformatie waarop ze kunnen vertrouwen. Op die manier kunnen ze hun prijzen op de juiste manier bepalen. Dit soort virtuele pool is slechts enkele stappen verwijderd met de ontwikkeling van IT.

## WAT NIET TE POOLEN IS

---

Indien er karakteristieke eigenschappen zijn aan de prestatie van een schip die de netto inkomsten van een reis doen dalen of verbeteren, moeten deze geïdentificeerd worden en naargelang bestraft of beloond worden. Dat wordt mogelijk gemaakt door een systeem van poolpunten waarbij men werkt met als referentiepunt een schip met een prestatievermogen gelijk aan het gemiddelde van de schepen in de pool. Dat schip wordt 100 poolpunten toegekend. Alle andere schepen krijgen vervolgens meer of minder poolpunten afhankelijk van de specifieke eigenschappen van elk schip. Deze eigenschappen zijn gewoonlijk gebaseerd op de omschrijving van het schip zoals weergegeven door de eigenaar.

Poolpunten kunnen enkel ingezet worden om het verschil tussen schepen vast te stellen overeenkomstig de beschrijving van hun eigenschappen en overeenkomstig de individuele resultaten van elk schip. Deze prestaties zijn immers slechts gekend *a posteriori*, nadat de prestatie, de contractvoorwaarden en de marktcondities bekend zijn. Om deze reden, met als doel elke vorm van ongelijkheid te vermijden, dient elke pool te beschikken over een aanpassings- of correctieproces dat de poolpunten tijdens het jaar retroactief kan aanpassen. Aangezien de reisonkosten gedeeld worden, wordt de verbruikte brandstof betaald door alle leden van de pool. Bovendien wordt de kost van een onbenut schip of de kost van een schip dat een contract gemist heeft, uiteindelijk betaald door de pool. De pool manager moet steeds op zijn hoede zijn en dit soort zaken opvolgen en bijsturen.

Verschillen die het resultaat zijn van de status van de doorlichtingsprocedure of van het bunkerverbruik dat hoger ligt dan aangegeven was, mogen niet in het poolsysteem gereflecteerd worden in de mate dat deze verschillen het onvermogen van het schip of het gebrek aan bekwaamheid van de crew of de scheepsmanager weerspiegelen. Dat wordt normaliter jaarlijks bijgestuurd door gebruik te maken van prestatieclausules die normaal gezien eveneens te vinden zijn in een tijdsbevrachtingscontract en die doorgaans ook opgenomen worden in een poolovereenkomst.

## WAT VOOR POOL MANAGER

---

Een pool zou een tonnagebeheerder op de spotmarkt moeten zijn die in beperkte mate korte tijdsbevrachtingscontracten toelaat voor commerciële kortetermijnsopslag. Deelnemers in de pool zouden altijd vrij moeten zijn om hun schepen uit de pool te halen om deze vast te leggen onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. De pool zou schepen beter niet onder dergelijke contracten vastleggen vermits de deelnemers dat kunnen doen en

vervolgens schepen in de pool plaatsen. De pool heeft er geen materieel voordeel bij om schepen vast te leggen onder tijdsbevrachtingscontracten voor middellange tot lange termijn aangezien de pool geen meerwaarde biedt in zulke onderhandelingen. Het zou enkel de focus afleiden van de spotmarkt en de gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven (Time Charter Equivalent of TCEE). Een pool heeft alleen een meerwaarde in onderhandelingen op de spotmarkt omwille van de kennis van de werkelijke beschikbaarheid van schepen en ladingen. TCEE is de belangrijkste parameter om de prestatie te meten en de TCEE van een correct afgestemde pool zou de aandacht moeten vestigen op de maximum waarde te halen in de marktbalans van elke onderhandeling. Hoewel het wenselijk is om een hogere TCEE-waarde te behalen dan de andere eigenaars, andere pools en andere indices, is dat niet wat het succes bepaalt hoewel het belangrijk is wanneer de pool nieuwe leden wil aantrekken. Het is ook belangrijk om de TCEE uit te drukken als een nettobedrag na alle mogelijke commissies, aangezien dit de inkomsten zijn die de reder effectief verdient.

## HOE DE POOL VERSTERKEN

---

De pool zou altijd beheerd moeten worden als een kostcenter met een vergoedingsstructuur afgestemd op de belangen van de reder die deel uitmaakt van de pool om zo elk belangenconflict dat veroorzaakt wordt doordat de pool als een zoveelste laag van makelarij handelt, te vermijden. De pool manager zou onafhankelijk moeten zijn maar idealiter is de pool in handen van de deelnemende reders. De werknemers van de pool zouden verantwoordelijk moeten zijn voor de dienstverlening. Een dagelijkse vergoeding zou aangerekend moeten worden binnen een vast budget en zou moeten volstaan om de kantoororganisatie goed te doen verlopen, de werknemers aan het einde van het jaar te vergoeden en een bonus te betalen indien deze op basis van duidelijk vooropgestelde objectieven verdiend is.

## BESTUUR EN CONTROLE

---

De keuze van pool is erg belangrijk. Dankzij pooling kunnen schepen door een derde partij uitgebaat worden en grotere volumes aankopen en betalingen in naam van de deelnemers behandeld worden. Natuurlijk zal een pool schriftelijk verslag bijhouden en een doorlichting laten plaatsvinden maar er is geen standaardmodel wat betreft deugdelijk bestuur. Dus hoe weet een reder dan of de pool manager in het belang van de reder of in het belang van de pool manager zal handelen?

De eerste alarmbel is commissie. Doordat scheepsmakelaars als vergoeding een commissie krijgen, berekend op basis van de brutovracht, is er een constante neerwaartse druk op de tarieven. Alleen wanneer een bevrachtingscontract vastgelegd wordt, kan de scheepsmakelaar een commissie verdienen. De laagste bieder haalt het contract binnen en dus proberen makelaars het goedkoopste schip te vinden. Tussenpersonen zoals makelaars hebben daardoor niet dezelfde belangen als reders. Pool managers op dezelfde manier vergoeden als makelaars vergroot

enkel het probleem. Sommige vragen zowel een vaste vergoeding als een commissie op het bruto vrachttarief. Daar is geen enkele reden voor en de manager verrijkt enkel zichzelf, zonder enig risico te nemen en zonder dat de reder er enig baat bij heeft.

De reders die hun schepen in de pool brengen zouden de pool in handen moeten hebben of tenminste onder hun management. De werknemers van de poolmanager zouden verantwoording moeten afleggen aan de reders. Daartoe is het noodzakelijk dat de pool doorgelicht wordt tijdens vergaderingen en er volledige toegang is tot de informatie inzake bijdragen, allocaties en uitkeringen in de pool.

*Wanneer de pool beheerd wordt ter verrijking van de managers heeft de pool automatisch een belangenconflict en worden beslissingen genomen die in het voordeel zijn van de pool manager maar die waarschijnlijk nadelig zijn voor de reders. Wanneer een schip bijvoorbeeld toetreedt tot de pool op het moment dat het zich in een nadelige positie bevindt volgend op een erg lange winstgevendende reis, wordt deze winstgevendende reis niet opgenomen in een boekhouding die van 'loshaven tot loshaven' rekent. De voorafgaande geladen reis, die dus wel winstgevend was, wordt immers niet verrekend in de bedragen die de poolleden uitgekeerd krijgen. Echter, de niet-winstgevendende ballastreis die volgde op de geladen winstgevendende reis wordt wél opgenomen in de boekhouding van de pool en wordt dus vergoed door de bestaande poolleden. Het bedrag dat het nieuwe lid in de pool toegewezen krijgt ligt dus hoger dan de bijdrage die het nieuwe lid levert. In een pool die wordt aangehouden door de reders, zoals de Tankers International Pool (TI Pool), kan dit voorkomen worden. Vele andere pools staan er echter om bekend dit toe te laten om zo nieuwe leden aan te trekken. Nieuwe leden betekenen meer reizen en dus ook meer commissies voor de pool manager.*

## DE TOEKOMST

Nu Information Technology (IT) een steeds grotere rol speelt, verloopt de nieuws- en informatiestroom steeds sneller. De uitdaging is om deze informatie ook in te zetten in het maritiem transport. Dat niet alleen door een correcte analyse te maken maar ook door acties te ondernemen die de informatie een tastbare waarde geven, namelijk de keuze om een schip wel of niet onder contract vast te leggen. Deel uitmaken van een pool betekent meer schepen, meer reizen, meer ervaring en de constante opportuniteit om ervaringen, kennis en informatie op een betekenisvolle manier uit te drukken. Het rechtvaardigt daarom (i) het verzamelen van gegevens en (ii) de permanente investering in IT. De TI Pool database beschikt bijvoorbeeld over data van 60.000 reizen die teruggaan tot de late jaren negentig. De TI Pool heeft bovendien de mobiele app 'VLCC Fixtures'

ontwikkeld die publiek en kostenloos beschikbaar is in de App Store en Google Play. Waarom? Omdat het goedkoopste schip de markt bepaalt en vele reders daar niet van op de hoogte waren of niet op betrouwbare wijze geïnformeerd werden door makelaars. Er is een enorme vooruitgang in de wereld van communicatie. De investering die nodig is om bij te blijven is kostelijk en kan alleen veroorloofd worden als ze aangewend wordt om de inkomsten dagelijks te verbeteren.

## COMMERCIELE CONSOLIDATIE

Poolen heeft niet alleen voordelen voor de bevrachter maar ook voor de bredere sector. Reders die deel uitmaken van een pool voelen zich niet geroepen om de snelheid op te drijven. Het brandstofverbruik en dus ook de CO<sub>2</sub> productie ligt bijgevolg lager. Klanten stellen bovendien vast dat wanneer een schip vertraging heeft en er niet in slaagt om een vracht op te halen, een ander schip kan inspringen. Pools kunnen zelfs een verbintenis van meerdere reizen aangaan onder een bevrachtingsovereenkomst. Dit kan echter alleen als veel schepen beheerd worden door één entiteit.

Voor ervaren reders is het duidelijk dat de VLCC-markt steeds meer bepaald wordt door genationaliseerde oliebedrijven (National Oil Companies, NOCs) in plaats van onafhankelijke oliebedrijven (Independent Oil Companies, IOCs). Vrachttransport wordt dus eerder bepaald door nationale belangen dan door willekeurigheid van de markt of opportuniteit. Er is altijd wel een volgende vracht en tot dusver zijn de langetermijnsvooruitzichten geschikt voor deze steeds meer geïndustrialiseerde sector. Dat zou tot de conclusie kunnen leiden dat bedrijven via fusies en overnames zouden moeten consolideren. Zulke processen kunnen echter moeilijk zijn in een kapitaalintensieve sector met individueel sterke bedrijven die hun origines kennen in familiebedrijven. Pooling biedt dan een oplossing met een lage risicofactor en kan een reële impact hebben op het kapitaalrendement en zo in staat zijn om kapitaal aan te trekken dat de wereldvloot op het water kan houden.

Pooling biedt reders een stabiel en solide platform waarmee ze kunnen inspelen op de tankermarkt van vandaag en morgen. Het geeft reders de opportuniteit om samen positief te handelen en de handelsvoorwaarden in de tankersector te herevalueren op een duidelijke en transparante manier in het belang op lange termijn van alle betrokken partijen.

Een veelvoorkomend punt van kritiek is dat pools nooit lang blijven bestaan. Euronav is trots een stichtend lid te zijn van de Tankers International Pool die opgestart werd in januari 2001. De hoekstenen van deze pool zijn: transparantie, accuraatheid, collegialiteit, informatieuitwisseling en goed beleid.

# VISIE EN MISSIE

---

## VISIE

---

**W**ereldwijd erkend blijven als toonaangevende speler in het vervoer en de opslag van ruwe olie. We zijn en willen toegewijd blijven aan veiligheid, kwaliteit, gezondheid en milieu. Euronav streeft uitmuntendheid na via innovatie, knowhow en voortdurende verbetering.

## MISSIE

---

### Voor onze maatschappij

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

### Voor onze klanten

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

### Voor onze aandeelhouders

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

### Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en toelaten om hun carriëredoelstellingen te realiseren in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.





## BEDRIJFSPROFIEL

---

**E**uronav is een marktleider in het transport en de opslag van ruwe olie en olieproducten. Euronav is wereldwijd de grootste, onafhankelijke genoteerde tankerreeiderij en bezit en beheert op 24 maart 2015 een vloot van 55 schepen<sup>1</sup>. De Vennootschap werd in België opgericht met maatschappelijke zetel in Antwerpen. Wereldwijd telt Euronav meer dan 2.800 werknemers, zowel aan wal als op zee, en heeft zij kantoren verspreid over Europa en Azië. Het aandeel Euronav noteert op Euronext Brussels en op de NYSE onder het symbool EURN.

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

**“ ALS GROOTSTE, ONAFHANKELIJKE GENOTEERDE TANKERREDERIJ TER WERELD BEZIT EN BEHEERT EURONAV EEN VLOOT VAN 55 SCHEPEN. ”**

Euronav heeft een langetermijnstrategie gebaseerd op cyclusgebonden rendement door het beheer van een evenwichtig portfolio op de spot- en de termijnbevrachtingsmarkt voor tankers. Schepen worden eveneens op langere termijn verhuurd voor FSO-doeleinden. Zodoende telt de Vennootschap een gezonde mix van vaste en vlottende inkomsten.

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

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

<sup>1</sup> Inclusief TBN Anne die naar verwachting zal geleverd worden in mei 2016.





# VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR: OVERZICHT 2015

## MARKTOVERZICHT

### VRAAG NAAR OLIE, PRODUCTIE EN BRANDSTOFKOSTEN

**D**e wereldwijde economische groei in 2015 lag met 2,5% enigszins onder de langetermijnnorm (3%) en weerspiegelt een uiteenlopende economische achtergrond. In Europa trekt de economie aan (1,5% Bruto Binnenlands Product (BBP)), ondersteund door een aanhoudende economische groei in de Verenigde Staten (2,4%) en in sommige opkomende markten (India 7,5%). Daartegenover hebben specifieke problemen de commerciële ontwikkeling in Japan (0,6%), Brazilië (-3,7%) en Rusland (-3,7%) beperkt.

Er was echter zoals gewoonlijk een sterke vraag naar olie – sinds 1990 zijn er slechts twee jaren geweest waarin de groei van de vraag negatief was. Tijdens 2015 moest het Internationaal Energieagentschap (IEA) haar initiële prognose van de vraag naar olie bijstellen, van 0,9 miljoen vaten per dag naar 1,8 miljoen vaten per dag. Het was voornamelijk de aanzienlijk lagere olieprijs die de vraag stimuleerde. Hoewel de groei van het wereldwijde BBP met 2,5% eerder matig was, was er tijdens 2015 een aanhoudende verbetering op de vier belangrijkste olieconsumptiemarkten, meer bepaald India, China, Europa en de Verenigde Staten. De toenemende vraag naar olie in China, die ondersteund wordt door de uitbouw van haar strategische oliereserves (SPR) en de hervorming van de kleinere raffinaderijen (de zogenaamde 'theepotraffinaderijen') stuurden de olie-import 9,3% hoger tijdens 2015.

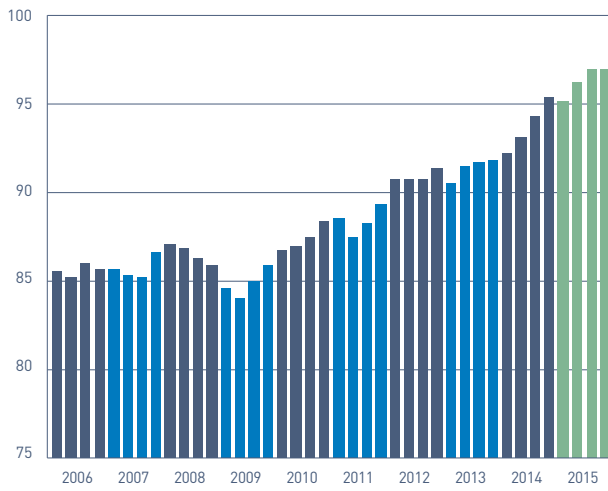
Het aanbod van ruwe olie bleef erg groot. Aan de aanbodzijde waren er drie factoren die een verdere daling van de olieprijs in de hand werkten. Ten eerste bleven bepaalde geopolitieke situaties, die het olieaanbod hadden kunnen verstoren, uit. Daarnaast produceerden zowel OPEC-landen (Saoedi-Arabië, Koeweit en Irak) als niet-OPEC-landen (Rusland, Verenigde Staten) op een recordniveau in een strategie om een groter marktaandeel te kunnen bemachtigen. Ten derde nam het olieaanbod nog verder toe nadat Iran, nu bepaalde sancties tegen het land opgeheven zijn, de markt opnieuw betrad.

De olieprijsen volgden een dalende trend tijdens het grootste gedeelte van 2015 om uiteindelijk uit te komen op een jaargemiddelde van 55,96 USD per vat voor Brent (2014: 98,97 USD) en 51,33 USD per vat voor WTI (2014: 93,22 USD).

Bunkerolie is een van de voornaamste operationele kosten voor reders. Tijdens kalenderjaar 2015 daalden de bunkerprijzen enigszins sterker dan de onderliggende ruwe olieprijs. De gemiddelde bunkerprijs daalde met 40% over het volledige jaar, terwijl de waarde van ruwe olie met 37% daalde. De prijzen voor het volledige jaar werden geschat op een gemiddelde van 294 USD per ton in Fujairah, 265 USD per ton in Rotterdam en 289 USD per ton in Singapore. De versnelling in de prijsdaling van ruwe olie (en dus ook van bunkerolie) tegen het einde van 2015 heeft geen onmiddellijke invloed op de reisgerelateerde kosten. De daling zal pas na enige tijd impact hebben aangezien brandstof die aan een hogere prijs gekocht werd nog enige tijd aan boord van de schepen blijft.

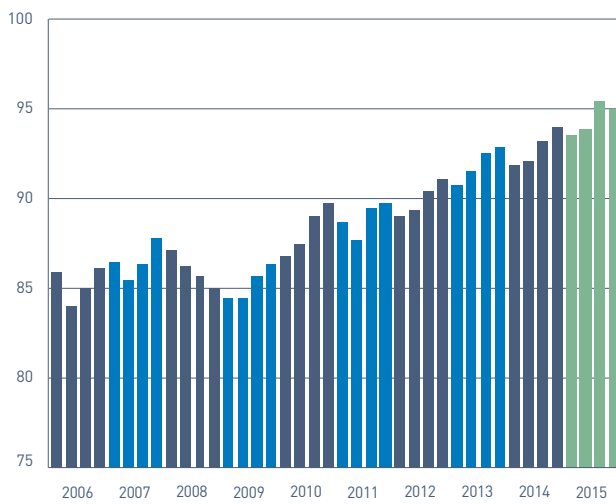
## Wereldwijde olieproductie

in miljoen vaten per dag (Bron: IEA)



## Wereldwijde vraag naar olie

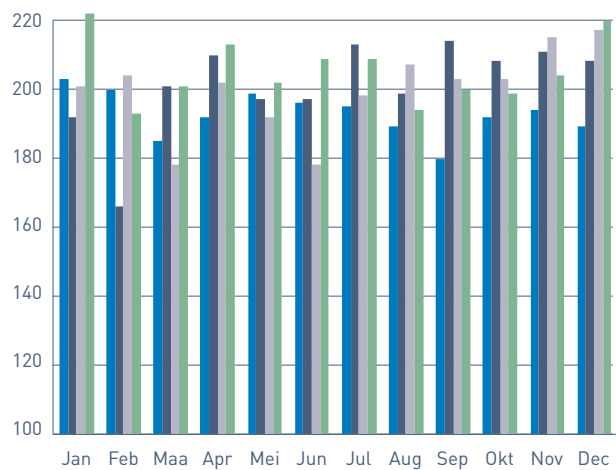
in miljoen vaten per dag (Bron: IEA)



## Evolutie van de wereldwijde VLCC vrachten

■ 2012 ■ 2013 ■ 2014 ■ 2015

Vrachten per maand (Bron: TI VLCC database)





## TANKERMARKT

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven (of TCE) behaald door de VLCC-vloot van de Vennootschap uitgbaat binnen de Tankers International (TI) pool, bedroegen 55.055 USD per dag voor 2015 (in 2014: 27.625 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav bedroegen ongeveer 41.981 USD per dag voor 2015 (2014: 31.086 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven behaald door de Suezmax-vloot, rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt, bedroegen circa 41.686 USD per dag voor 2015 (2014: 23.382 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de Suezmax-vloot van Euronav bedroegen ongeveer 35.790 per dag voor 2015 (2014: 25.930 USD per dag).

## GROEI VAN DE VLOOT

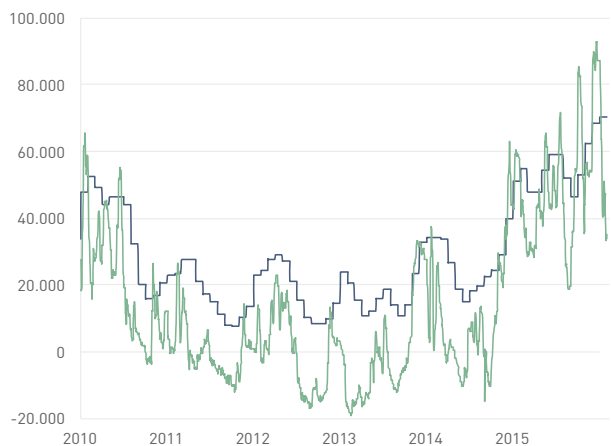
Tijdens 2015 bleef de groei van de vloot in balans, zowel in het VLCC- als in het Suezmax-segment. De groei van het orderboek vertraagde vanaf het tweede kwartaal waardoor het VLCC-orderboek uitkwam op 18% en het Suezmax-orderboek op 21% van de wereldvloot. De bijkomende capaciteit op de markt werd gecompenseerd door de toegenomen vraag en aanbod van ruwe olie. Dat resulteerde in een vloot die in balans bleef en in goede vrachttarieven die sterk onderhevig waren aan volatiliteit.

### Inkomsten VLCC-wereldvloot (TCE)

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

■ Reële inkomsten TI Pool in USD

(Bron: TI VLCC Database)

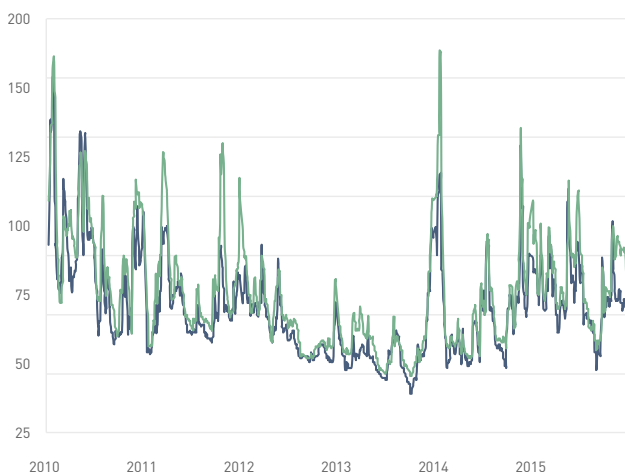


### Evolutie van de tarieven volgens de Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI)

■ TD 6 – Zwarte Zee / Middellandse Zee

■ TD 20 - West-Afrika / Europa

(Bron: Baltic Exchange)



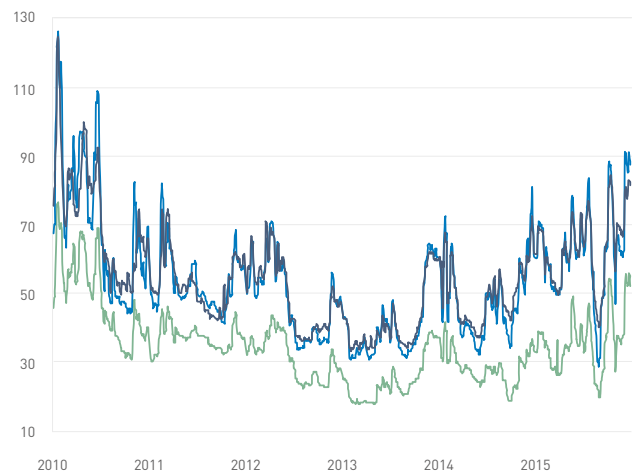
### Evolutie van de tarieven volgens de Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI) (WS)

■ TD 1 – Arabische Golf / V.S. Atlantische kust

■ TD 3 – Arabische Golf / Japan

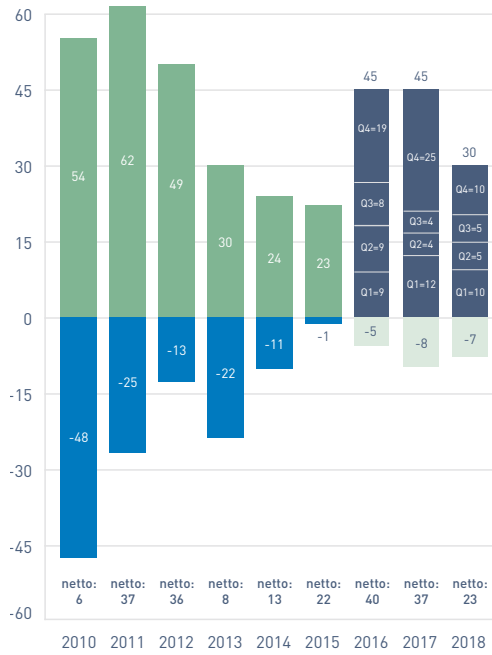
■ TD 15 – West-Afrika / China

(Bron: Baltic Exchange)



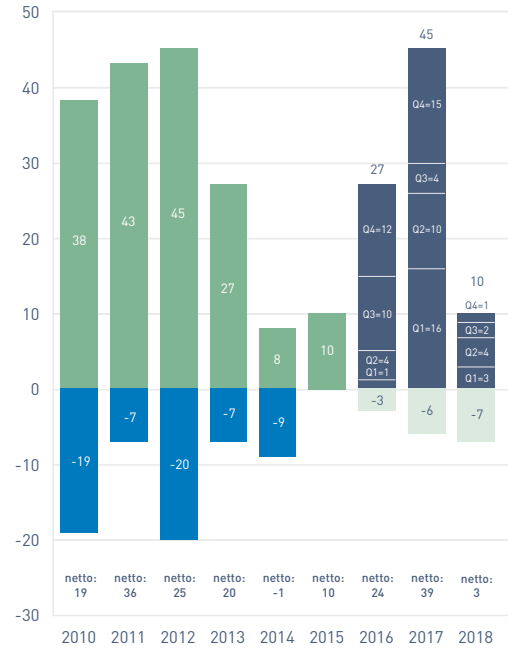
### Evolutie van de globale VLCC-vloot

■ Toevoegingen ■ Voorspelde toevoegingen  
■ Verschroot / verwijderd ■ Voorspelde verschroting / verwijdering  
 (Bron: Clarksons)



### Evolutie van de globale Suezmax-vloot

■ Toevoegingen ■ Voorspelde toevoegingen  
■ Verschroot / verwijderd ■ Voorspelde verschroting / verwijdering  
 (Bron: Clarksons)



## DRIJVENDE OPSLAGPLATFORMEN EN DRIJVENDE PRODUCTIE- EN OPSLAGPLATFORMEN (FSO/FPSO) MARKT

Tijdens het afgelopen jaar werden zeventien bestellingen geplaatst voor drijvende productieplatformen voor een gezamenlijke kapitaalkost van meer dan zeven miljard USD en werden 23 drijvende productieplatformen geleverd. Meer dan de helft van dat bedrag komt voort uit drie eenheden die één miljard USD of meer zouden kosten: één FPSO (Floating Storage Production and Offloading), één FLNG (Floating Liquefied Natural Gas) eenheid en één Semi (Semi-submersible).

Per type vertegenwoordigen de FPSO's en FLNG's ongeveer een vierde van de kapitaalkost, Semi's 17%, FSRU's (Floating Storage Regasification Unit) 13%, olie FSO's (Oil Floating Storage and Offloading) en LNG FSO's elk 7% en MOPU's (Mobile Offshore Production Unit) 2%. Het totale aantal contracten dat in 2015 geplaatst werd, daalde met 55% ten opzichte van het voorgaande jaar en is slecht één contract meer dan het dieptepunt in 2009.

Zuidoost-Azië was bij uitstek de meest actieve regio: twee FPSO's, twee MOPU's en één FSO. Daarna volgden West-Afrika, Noord-Europa en het Midden-Oosten met elk drie contracten.

In 2015 werden vier olie FSO's besteld (twee conversies, één hertewerkstelling en één nieuwbouw die zal gebouwd worden in Singapore) en slechts vier FPSO's (het laagste aantal in twintig jaar). In de afgelopen vijf jaar zijn er 35 FSO's besteld, een gemiddelde van zeven per jaar. Ongeveer 20% van deze projecten doet een beroep op speciaal daarvoor gebouwde FSO's terwijl 80% gebruikmaakt van bestaande tankers die werden

omgebouwd tot een FSO. Het aantal FSO-projecten is de laatste vijf jaar gestegen.

Op 1 januari 2016 waren er 277 drijvende productieplatformen in dienst of wereldwijd beschikbaar, waaronder 165 FPSO's en 96 FSO's. Uitgezonderd de 22 productie-eenheden, drie FSO's en één MOPU, die momenteel niet in gebruik zijn maar wel beschikbaar zijn voor hergebruik.

Momenteel zijn er in totaal 63 productieplatformen, negen FSO's en zeven MOPU's werkelijk besteld. Verder bestaat het orderboek uit 36 eenheden, die speciaal gebouwd werden, en 27 om te bouwen tankers. Brazilië plaatste net zoals vorige jaren de meeste bestellingen.

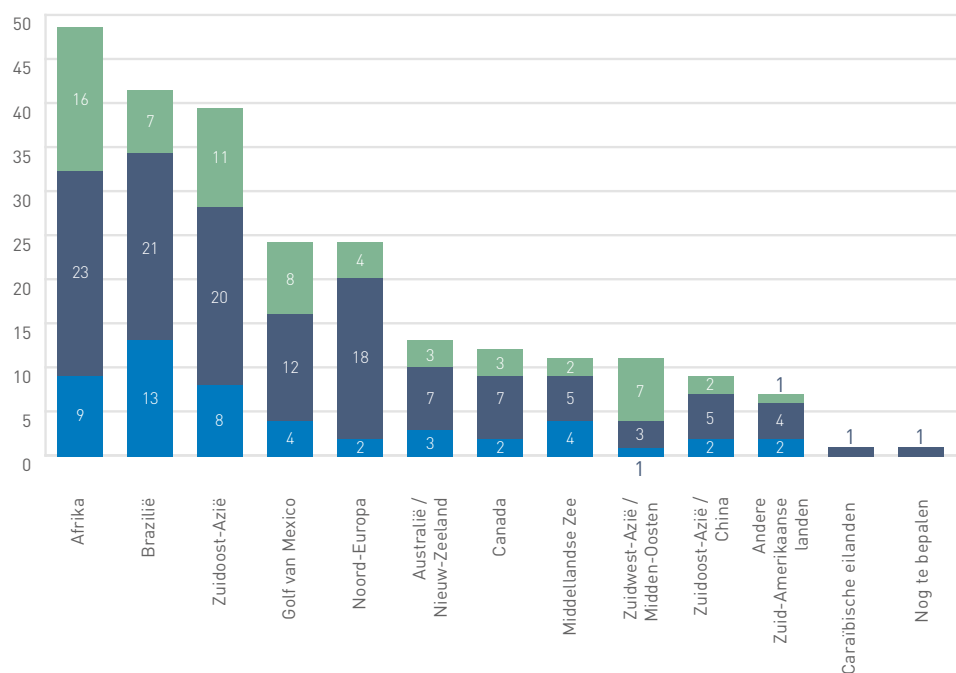
Momenteel bevinden 241 projecten, die mogelijk een drijvend productie- of opslagplatform nodig hebben, zich in de aanbestedings-, ontwerp- of planningsfase. Van deze projecten zijn er 64 in de aanbestedings- of ontwerpfase en 127 in de planningsfase. De overige vijftig projecten bevinden zich in de beoordelingsfase waarbij de contracten waarschijnlijk worden geplaatst na 2022.

In de volgende vijf jaar worden er tussen de 25 en 35 FSO-bestellingen en tussen 30 en 66 FPSO-bestellingen verwacht. Ongeveer 75% van de FSO-bestellingen maakt gebruik van omgebouwde olietankers, terwijl de overige projecten een beroep doen op speciaal daarvoor gebouwde tankers. De

### Projecten betreffende drijvende productieplatformen of opslagsystemen in de planningsfase of studiefase

- Beoordelingsfase
- Planningsfase
- Aanbestedingsfase

(Bron: Energy Maritime Associates Pte Ltd.)





toekomstige vraag naar FPSO's zal voor 20% ingevuld worden door de aanpassing en hertewerkstelling van bestaande FPSO's. Nieuwbouw tankers zullen 35% van alle FPSO-bestellingen vertegenwoordigen.

## DE EURONAV-VLOOT

Op 24 maart 2016 bestaat de vloot uitgebaat door Euronav uit 54 dubbelwandige schepen: één V-Plus-schip, twee FSO-schepen (beide in 50/50 joint venture), 29 VLCC's (waarvan één in joint venture) en 22 Suezmax-schepen (waarvan vier in joint venture).

Bij het opstellen van dit verslag op 24 maart 2016 is het tonnageprofiel van Euronav als volgt verdeeld:

VLCC's en V-plus in eigendom	8.941.088,50 dwt
VLCC's via bevrachtingsovereenkomsten	305.749,00 dwt
FSO's in eigendom	442.000,00 dwt
Suezmax-schepen in eigendom	2.960.654,50 dwt
Suezmax-schepen via bevrachtingsovereenkomsten	158.574,00 dwt
<b>TOTAAL TONNAGE IN EIGENDOM EN ONDER BEHEER</b>	<b>12.808.066,00 DWT</b>

Na de levering van de *Anne*, die volgens de huidige planning zal plaatsvinden in het tweede kwartaal van 2016, zal Euronav 55 dubbelwandige schepen (inclusief FSO-schepen) in eigendom hebben of uitbaten, met een totaal laadvermogen van ongeveer 13,11 miljoen dwt. Op 24 maart 2016 bedroeg de gewogen gemiddelde leeftijd van de actieve Euronav-tankervloot ongeveer 7,7 jaar.

De VLCC-vloot van Euronav wordt grotendeels uitgebaat op de spotmarkt binnen de Tankers International (TI) Pool. De TI Pool beheert een van de grootste moderne en uitsluitend dubbelwandige VLCC-vloten ter wereld en bestaat op 24 maart 2016 uit 38 schepen waarvan 20 van Euronav. Op 24 maart 2016 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de VLCC-vloot van Euronav 6,55 jaar. Daarnaast werkt de pool sinds 6 oktober 2014 via een commerciële joint venture met Frontline. Deze combinatie is de grootste aanbieder van spot VLCC-tonnage ter wereld en is werkzaam onder de naam VLCC Chartering Ltd.

Een deel van de Suezmax-vloot van Euronav wordt onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. De overige Suezmax-schepen worden rechtstreeks door Euronav op de spotmarkt verhandeld. Op 24 maart 2016 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de Suezmax-vloot tien jaar.

Beide FSO's van Euronav worden onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst verhuurd tot 2017.

Euronav heeft scheepsmanagementexpertise in huis waardoor haar vloot zich in het topsegment van de markt voor tankerproducten en -diensten bevindt. De voordelen van intern scheepsmanagement situeren zich op het vlak van

onderhoud, verhoogde klantenservice en risicobeheer. Meer dan ooit willen bevrachters immers alleen handelen met rederijen die superieure kwaliteit leveren en dat zowel voor langetermijnbevrachtingsovereenkomsten als voor individuele reizen op de spotmarkt.

## OVERZICHT VAN HET JAAR 2015

### Het eerste kwartaal

In het eerste kwartaal van 2015 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 80,9 miljoen USD, hetzij 0,55 USD per aandeel (eerste kwartaal 2014: 1,4 miljoen USD en 0,02 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 131,3 miljoen USD (eerste kwartaal 2014: 46,5 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse tijdsbevrachtingstarieven of TCE (*Time Charter Equivalent*) behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroegen ongeveer 50.845 USD per dag (eerste kwartaal 2014: 34.777 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 41.593 USD per dag (eerste kwartaal 2014: 27.350 USD per dag) en de gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 41.944 USD per dag (eerste kwartaal 2014: 26.800 USD per dag).

### Januari

#### **Euronav**

Op 15 januari 2015 heeft Euronav de VLCC *Antarctica* (2009 – 315.981 dwt) geleverd aan haar nieuwe eigenaars voor conversie tot een FPSO. De levering vond vroeger dan verwacht plaats wat resulteerde in een verhoogde verkoopprijs en een overeenstemmende winst op verkoop van activa van 2,1 miljoen USD die werd geboekt in het eerste kwartaal van 2015.

Op 20 januari 2015 kondigde Euronav de start aan van haar beursgang in de Verenigde Staten waarbij 13.550.000 aandelen werden aangeboden. Op 23 januari 2015 kondigde Euronav de grotere omvang aan van haar beursgang in de Verenigde Staten (van de oorspronkelijk aangekondigde 13.550.000 naar 16.260.000 aandelen) en de prijsbepaling van de aangeboden aandelen tegen een uitgifteprijs van 12,25 USD per aandeel. Vanaf deze datum noteren de aandelen van Euronav die werden aangeboden in de Verenigde Staten op de New York Stock Exchange (de "NYSE") onder het symbool "EURN". Op diezelfde dag lanceerde Euronav een ruilbod naar Amerikaans recht ("U.S. Exchange Offer") dat aandeelhouders in staat stelde om hun aandelen die noteren en verhandelbaar waren op Euronext Brussels om te zetten in aandelen die noteren en verhandelbaar waren op de NYSE.

Op 28 januari 2015 kondigde Euronav de afronding aan van haar aanbieding in de Verenigde Staten van 18.699.000 aandelen tegen een uitgifteprijs van 12,25 USD per aandeel voor een bruto-opbrengst van 229.062.750 USD. Deze uitgifte omvat ook de volledige uitoefening van de overtoewijzingsoptie van 2.439.000 aandelen door de kredietverstrekkers.

Op 31 januari 2015 werden de laatste 250 uitstaande vastrentende niet-achtergestelde niet-gewaarborgde converteerbare obligaties met vervaldatum in 2015, met elk een nominale waarde van 100.000 USD, volledig terugbetaald aan pari-waarde. Euronav bezat achttien van deze obligaties. Vandaag staan er geen converteerbare obligaties meer uit.

#### **Op de markt VLCC**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Front Falcon* (2002-VLCC), die voor zes maanden gehuurd werd door Trafigura aan 55.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Maran Centaurus* (1995-VLCC), die voor tien maanden gehuurd werd door Vitol aan 33.500 USD per dag.
- Het contract met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Elisabeth I A* (2004-VLCC) die voor 24 maanden met een optie voor een bijkomende twaalf maanden gehuurd werd door BG aan 42,500 USD per dag voor de initiële periode en 45.000 USD per dag voor de optionele periode.
- In totaal werden bijna dertig VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd tijdens de maand januari.

#### **Suezmax**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Valtamed* (2004-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Litasco aan 31.750 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Evriddiki* (2007-Suezmax) die voor 24 maanden met een optie voor een bijkomende twaalf maanden gehuurd werd door Trafigura aan 26.000 USD per dag voor de initiële periode en 30.000 USD per dag voor het bijkomende jaar. Dat contract had eveneens de langste duurtijd.
- In totaal werden ongeveer acht Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd tijdens de maand januari.

#### **Februari**

##### **Euronav**

Op 6 februari 2015 vond een kapitaalverhoging plaats naar aanleiding van de verplichte inbreng in natura van 30 uitstaande eeuwigdurende converteerbare preferente effecten uitgegeven op 13 januari 2014 wat resulteerde in de uitgifte van 9.459.283 nieuwe aandelen. Vandaag staat geen van de eeuwigdurende converteerbare preferente effecten meer uit.

Op 19 februari 2015 en volgend op de beursgang van de Vennootschap op de NYSE, betaalde Euronav de obligatie ten bedrage van 235,5 miljoen USD, die de overname van de 15 VLCC's aangekondigd op 5 januari 2014 deels financierde, terug. Aangezien de obligatie werd uitgegeven beneden de pari-waarde, overeenkomstig IFRS-regels, schreef de Vennootschap 20,4 miljoen USD (non-cash) af in het vierde kwartaal van 2014. Dat bracht de afschrijving voor deze obligatie voor het volledige jaar 2014 op 31,9 miljoen USD (non-cash) en een bijkomende 4,1 miljoen USD (non-cash) werd afgeschreven in het eerste

kwartaal van 2015.

Op 26 februari 2015 werd de VLCC *Hirado* (2011 – 302.550 dwt) geleverd aan de Vennootschap (het derde schip dat werd geleverd als onderdeel van de overname van vier moderne in Japan gebouwde VLCC's zoals aangekondigd op 8 juli 2014).

#### **Op de markt VLCC**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Pu Tuo San* (2011-VLCC), die voor zes maanden door Total gehuurd werd aan 55.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Sea Equatorial* (1997-VLCC), die voor zes maanden gehuurd werd door ST Shipping aan 33.300 USD per dag.
- De contracten met de langste duurtijd werden geregistreerd door *Shinyo Kannika* (2001-VLCC), die voor twaalf maanden gehuurd werd door BP aan 40.000 USD per dag en door de *Shinyo Kieran* (2011-VLCC), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Shell aan 42.000 USD per dag.

#### **Suezmax**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Center* (2011-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Litasco aan 32.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Roxen Star* (2009-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Vitol aan 28.500 USD per dag.
- Het contract met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Amoureux* (2008-Suezmax), die voor 24 maanden gehuurd werd door Stena aan 29.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer tien Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd tijdens de maand februari.

#### **Maart**

##### **Euronav**

Op 23 maart 2015 sloot Euronav het U.S. Exchange Offer af dat aandeelhouders in staat stelde om hun aandelen die noteren en verhandelbaar zijn op Euronext Brussels om te zetten in aandelen die noteren en verhandelbaar zijn op de NYSE.

Op 30 maart 2015 kondigde Euronav aan dat volgend op het U.S. Exchange Offer in totaal 42.919.647 aandelen die genoteerd en verhandelbaar waren op Euronext Brussels omgezet werden in evenveel aandelen die genoteerd en verhandelbaar zijn op de NYSE.

#### **Op de markt VLCC**

- *New Vista* (2011-VLCC) werd voor 24 maanden gehuurd door Tesoro aan 39.000 USD per dag.
- *Plata Glory* (1999-VLCC) werd voor zes maanden gehuurd door Unipac aan 37.750 USD per dag voor de initiële en optionele periode.
- *Nave Galactic* (2009-VLCC) werd voor twaalf maanden gehuurd door Shell aan 30.000 USD per dag met winstdeelname.

\*alles gelijk aan of boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden

### Suezmax

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *DHT Target* (2001-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Shell aan 30.500 USD per dag.
- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *SKS Spey* (2007-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Shell aan 26.000 USD per dag.
- Het contract met de langste termijn werd geregistreerd door *Ephesos* (2012-Suezmax), die voor 24 maanden gehuurd door Total aan 30.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer acht Suezmax-tijdbevrachtings-overeenkomsten gerapporteerd in de maand maart.

### Het tweede kwartaal

De Vennootschap realiseerde een nettoresultaat van 173,3 miljoen USD (eerste halfjaar 2014: -21,3 miljoen USD), hetzij 1,13 USD per aandeel (eerste halfjaar 2014: -0,2 USD per aandeel) voor het eerste halfjaar van 2015. De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 273,7 miljoen USD (eerste halfjaar 2014: 68,6 miljoen USD). Voor het tweede kwartaal van 2015 bedroeg de gemiddelde TCE behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, ongeveer 55.570 USD per dag (tweede kwartaal 2014: 21.464 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 35.258 USD per dag (tweede kwartaal 2014: 19.797 USD per dag) en de TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld 41.886 USD per dag (tweede kwartaal 2014: 18.445 USD per dag).

### April

#### Euronav

Op 1 april 2015 kondigde Euronav de goedkeuring van een nieuwe politiek aan voor de groep om 80% van het jaarlijkse nettoresultaat, exclusief uitzonderlijke items zoals meerwaarde op de verkoop van schepen, uit te keren aan de aandeelhouders.

Op 9 april 2015 werd de VLCC *Hakata* (2010 – 302.550 dwt) geleverd aan de Vennootschap (de laatste van de vier moderne in Japan gebouwde VLCC's waarvan de overname werd aangekondigd op 8 juli 2014).

Op 27 april 2015 verviel het tijdelijke verschil tussen de Euronav aandelen die verhandelbaar waren op de NYSE en de Euronav aandelen die verhandelbaar waren op Euronext Brussels. Sinds deze datum hebben alle aandelen dezelfde rechten en privileges in alle mogelijke opzichten. Sinds 28 april 2015 zijn alle Euronav aandelen verwisselbaar en vrij verhandelbaar op zowel de NYSE als op Euronext Brussels. Daarom is het totale dagelijkse volume de som van de volumes op beide beurzen.

#### Op de markt

##### Suezmax

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *United Kalavryta* (2005-Suezmax), die voor acht maanden gehuurd werd door Rosneftflot aan 37.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *SKS Saluda* (2003-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd door Shell aan 27.000 USD per dag.



- Het contract met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Orpheas* (2007-Suezmax), die voor 24 maanden gehuurd werd door Stena aan 29.000 USD per dag.

## Mei

### **Euronav**

Op 13 mei 2015 keurde de Algemene Vergadering van Aandeelhouders het brutodividend ten bedrage van 0,25 USD per aandeel goed zoals door de Raad van Bestuur werd voorgesteld. Dat dividend werd betaald uit de overgedragen winsten van boekjaar 2014 en wordt deze keer beschouwd als onderdeel van de dividendpolitiek vanaf 2015.

## **Op de markt**

### **VLCC**

- *Cosgrand Lake* (2005-VLCC) werd voor twaalf maanden gehuurd door Unipet aan 45.000 USD per dag.
- *Gloric* (2006-VLCC) werd voor achttien maanden gehuurd door BP aan 43.500 USD per dag.
- *DS Vector* (2001-VLCC) werd voor twaalf maanden gehuurd door Shell aan 43.500 USD per dag.

### **Suezmax**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *SKS Satilla* (2006-Suezmax), die voor 24 maanden gehuurd werd door BP aan 31.750 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Front Brabant* (1998-Suezmax), die voor twaalf maanden gehuurd werd door India Steamship (ISS) aan 29.500 USD per dag.
- Het contract met de langste duurtijd werd naast *SKS Satilla* geregistreerd door *Nobleway* (2010-Suezmax), die voor 24 maanden gehuurd werd door Litasco aan 30.750 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer acht Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand mei.

## Juni

### **Euronav**

Op 16 juni 2015 kondigde Euronav de aankoop aan van vier VLCC's door de overname van de contracten met de scheepswerf voor de nieuwbouwschepen. De totale aankoopprijs voor deze schepen, op het moment van overname in aanbouw bij Hyundai Heavy Industries, bedroeg 384 miljoen USD of 96 miljoen USD per schip. Daarnaast heeft de verkoper Euronav een optie toegestaan, mits betaling van een optievergoeding ten belope van een totaal bedrag van acht miljoen USD, om tot vier bijkomende zusterschepen aan te kopen voor een aankoopprijs van 98 miljoen USD per schip.

## **Op de markt**

### **VLCC**

- *Astro Chorus* (2001-VLCC) werd voor vijftien maanden gehuurd door Shell aan 40.000 USD per dag.
- *New Vigorus* (2012-VLCC) werd voor twaalf maanden gehuurd door Unipet aan 45.000 USD per dag.
- In totaal werden twee VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand juni.

### **Suezmax**

- In totaal werden ongeveer zes Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand juni maar enkel voor periodes van minder dan drie maanden.

## **Het derde kwartaal**

De Vennootschap had een nettoresultaat van 72,2 miljoen USD voor het derde kwartaal van 2015 (derde kwartaal 2014: -20,6 miljoen USD) hetzij 0,46 USD per aandeel (derde kwartaal 2014: -0,16 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 127,9 miljoen USD (derde kwartaal 2014: 36,3 miljoen USD). De TCE behaald door de vloot van de Vennootschap uitgbaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 52.368 USD per dag (derde kwartaal 2014: 24.661 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.944 USD per dag (derde kwartaal 2014: 21.168 USD per dag) en de TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld ongeveer 40.048 USD per dag (derde kwartaal 2013: 21.737 USD per dag).

## Juli

### **Euronav**

Euronav werd geselecteerd uit een internationale lijst van scheepvaartbedrijven als een van de vijf finalisten die de shortlist van Onderneming van het Jaar van Lloyd's List haalden. De Lloyd's List Awards bekronen de beste vennootschappen die de scheepvaartindustrie te bieden heeft. De jury bestaat uit een onafhankelijk panel van scheepvaartexperts. Wie een award wint, wordt dus erkend door de eigen sectorgenoten.

## **Op de markt**

### **VLCC**

- *Kondor* (2011-VLCC) werd voor 24 maanden gehuurd door Koch aan 42.000 USD per dag.
- *Baltic Glory* (2005-VLCC) werd voor 24 maanden gehuurd door Shell aan 30.000 USD per dag.
- *Baltic Sunrise* (2005-VLCC) werd voor 24 maanden gehuurd door Shell aan 30.000 USD per dag.

\*alles gelijk aan of boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden

- *Apollonia* (2003-VLCC) werd voor 36 maanden gehuurd door Petrobras aan 40.300 USD per dag.

#### **Suezmax**

- *Maran Posseidon* (2010-Suezmax) werd voor 24 maanden gehuurd door BG aan 32.000 USD per dag.
- *Astro Perseus* (2004-Suezmax) werd voor 24 maanden gehuurd door BG aan 32.000 USD per dag.
- In totaal werden zes Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand juli maar enkel voor periodes van minder dan drie maanden.

#### **Augustus**

##### **Euronav**

Op 19 augustus 2015 tekende Euronav een nieuwe niet-achtergestelde gewaarborgde wentelkredietovereenkomst ten belope van 750 miljoen USD voor (i) de herfinanciering van 21 schepen, (ii) de financiering van de vier recent overgenomen nieuwbouw-VLCC's, alsook (iii) werkkapitaal en algemene vennootschapsdoeleinden van Euronav. De lening werd gebruikt om twee bestaande leningen te herfinancieren: de leningsovereenkomst van 750 miljoen USD van 22 juni 2011 en de lening van 65 miljoen USD van 23 december 2011.

##### **Op de markt**

##### **VLCC**

- *Taga* (2004-VLCC) gehuurd door Unipet voor twaalf maanden aan 45.000 USD per dag.
- *Formosapetro Challenger* (2001-VLCC) gehuurd door CPC voor tien maanden aan 43.500 USD per dag.
- *Desh Ujaala* (2005-VLCC) gehuurd door IOC voor 24 maanden aan 41.000 USD per dag.
- *Desh Viraat* (2008-VLCC) gehuurd door IOC voor 24 maanden aan 41.650 per dag.
- *Nave Neutrino* (2003-VLCC) gehuurd door Shell voor 24 maanden aan 40.500 USD per dag.

##### **Suezmax**

- *SKS Sini* (2003-Suezmax) gehuurd door Shell voor 24 maanden aan 28.000 USD per dag.

- *Euro* (2012-Suezmax) gehuurd door Chevron voor 30 maanden aan 35.000 USD per dag.

#### **September**

##### **Euronav**

Tijdens haar vergadering van 18 augustus 2015 keurde de Raad van Bestuur van Euronav een interimdividend voor het eerste halfjaar van 2015 ten bedrage van 0,62 USD per aandeel goed. Samengeteld met het dividend ten bedrage van 0,25 USD dat werd betaald in mei, geeft dat een totaal dividend in 2015 van 0,87 USD. Het interimdividend van 0,62 USD werd betaald vanaf 22 september 2015.

Op 25 september 2015 werd de *Antigone* (2015 - 299.421 dwt) succesvol geleverd aan Euronav. Dat is het eerste schip van de vier VLCC's die Euronav zoals aangekondigd in het persbericht van 16 juni 2015 recent overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

##### **Op de markt**

##### **VLCC**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Xin Han Yang* (2009-VLCC), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Unipet aan 47.500 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Iwatesan* (2003-VLCC), die voor vijf jaar gehuurd werd door Reliance aan 33.500 USD per dag. Dat was eveneens het contract met de langste termijn.
- In totaal werden ongeveer tien VLCC- tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand september.

##### **Suezmax**

- *Delta Eurydice* (2015-Suezmax) werd voor zes maanden gehuurd door Trafigura aan 32.000 USD per dag.
- *Amore Mio II* (2001-Suezmax) werd voor zeven maanden gehuurd door Shell aan 33.750 USD per dag.
- In totaal werden twee Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand augustus.



## Het vierde kwartaal

Voor het vierde kwartaal van 2015 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 104,9 miljoen USD (vierde kwartaal 2014: -3,9 miljoen USD), hetzij 0,66 USD per aandeel (vierde kwartaal 2014: -0,03 USD per aandeel). EBITDA bedroeg 160,6 miljoen USD (vierde kwartaal 2014: 67,6 miljoen USD). Voor het volledige jaar 2015 bedraagt het nettoresultaat 350,3 miljoen USD (2013: -45,8 miljoen USD), hetzij 2,25 USD per aandeel (2014: -0,39 USD per aandeel). De VLCC-schepen van Euronav die via de TI Pool worden uitgebaat, behaalden in het vierde kwartaal een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 61.482 USD per dag (vierde kwartaal 2014: 31.650 USD per dag). De tarieven van de Suezmax-vloot van Euronav, verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, bedroegen voor het vierde kwartaal van 2015 36.042 USD per dag (vierde kwartaal 2014: 30.513 USD per dag), inclusief winstdeelname indien van toepassing. De TCE van de Suezmax-vloot verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 41.596 USD per dag voor het vierde kwartaal (vierde kwartaal 2014: 24.248 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven voor het volledige jaar bedragen:

In USD	2015	2014
VLCC spot	55.055 per dag	27.625 per dag
Suezmax onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	35.790 per dag	25.930 per dag
Suezmax spot	41.686 per dag	23.382 per dag

## Oktober

### Euronav

Zoals bekendgemaakt in juni 2015 bij de aankondiging van de overname van vier VLCC's, verkreeg de Vennootschap ook een optie tot aankoop van vier bijkomende VLCC's met voorziene levering eind 2016 en 2017. Na zorgvuldige overweging heeft de Raad van Bestuur besloten om de aankoopties op deze vier VLCC's niet te lichten. Als gevolg daarvan werd de waarde van de opties tot aankoop afgeschreven tot nul en werd acht miljoen USD als niet-recurrente kost (niet cash) geboekt in het derde kwartaal.

Euronav werd verkozen tot Onderneming van het Jaar door Lloyd's List. Euronav kende een uitzonderlijk jaar waarin het enkele strategische doelen verwezenlijkte die van de Vennootschap de grootste onafhankelijke beursgenoteerde rederij voor ruwe olie ter wereld maakten.

### Op de markt

#### VLCC

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Spyros* (2007-VLCC) gehuurd door Clearlake voor 24 maanden aan 48.700 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *New Resource* (2010-VLCC) gehuurd door CPC voor drie jaar aan 33.500 USD per dag.

- Het contract met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Olympic Luck* (2010-VLCC) en *Olympic Light* (2011-VLCC) gehuurd door BP voor 30 maanden aan 43.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer veertien VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand oktober.

#### Suezmax

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Mont Fuji* (2010-Suezmax) gehuurd door PDVSA voor 36 maanden aan 35.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Jag Lateef* (2000-Suezmax) gehuurd door IOC voor 24 maanden aan 29.500 USD per dag.
- Het contract met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Alterego II* (2002-Suezmax) gehuurd door Geoservice voor vijf jaar aan 29.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer acht Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand oktober.

## November

### Euronav

Euronav verkocht de Suezmax *Cap Laurent* (1998 – 146.145 dwt), voor een prijs van 22,25 miljoen USD. Het schip was volledig eigendom van Euronav. De meerwaarde op deze verkoop bedroeg ongeveer 11,1 miljoen USD en werd geboekt in het vierde kwartaal. Het schip werd op 26 november 2015 geleverd aan de nieuwe eigenaar.

### Op de markt

#### VLCC

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Shoshone Spirit* (2011-VLCC), die voor twaalf maanden gehuurd door Koch aan 49.500 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Sea Lynx* (2004-VLCC), die voor 36 maanden gehuurd door BG aan 37.500 USD per dag. Dat was eveneens het tijdsbevrachtingsovereenkomst met de langste duurtijd in de maand november.
- In totaal werden ongeveer zeven VLCC-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand november.

#### Suezmax

- *Silia T* (2002-Suezmax) werd voor achttien maanden gehuurd door Litasco aan 34.000 USD per dag.
- *Triathlon* (2002-Suezmax) werd voor achttien maanden gehuurd door Koch aan 34.900 USD per dag.
- In totaal werden twee Suezmax-tijdsbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand november.

## December

### Euronav

De Raad van Bestuur co-opteerde Carl Steen unaniem als Bestuurder en tot Voorzitter, volgend op de ontslagname door de niet-onafhankelijke Bestuurders Peter G. Livanos, Marc Saverys en Julian Metherell. Deze wijzigingen gingen in onmiddellijk na de vergadering van de Raad van Bestuur op 3 december 2015.

\*alles gelijk aan of boven tijdsbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden

De nieuwe Voorzitter heeft ruime ervaring in de financiële en maritieme sector. Zo stond hij aan het hoofd van de afdeling Shipping, Oil Services and International Division van Nordea Bank, een van de grootste kredietverstrekkers in de scheepvaart- en offshoremarkt. Naast zijn leidende rol in de banksector heeft de heer Steen ook vele jaren ervaring in raden van bestuur van beursgenoteerde ondernemingen. Door zijn aanzien in de internationale maritieme sector en bij investeerders vormt hij een echte meerwaarde voor de Vennootschap. Deze veranderingen kaderen binnen het proces naar meer onafhankelijkheid en diversificatie van de Raad van Bestuur nu de Vennootschap is uitgegroeid tot een onafhankelijk beursgenoteerd bedrijf met een zeer liquide aandeel en een brede aandeelhoudersbasis. Sinds de beursnotering op de NYSE in januari 2015 was Euronav zich ervan bewust dat de Raad van Bestuur vernieuwd diende te worden in lijn met de toenemende regelgeving en complexiteit die gepaard gaat met een dubbele notering.

#### **Op de markt VLCC**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Samco Europe* (2007-VLCC), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Total aan 53.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Hyundai Sun* (1998-VLCC), die voor veertien maanden gehuurd werd door ST Shipping aan 38.500 USD per dag.
- Het tijdbevrachtingscontract met de langste duurtijd was *Maran Taurus* (2011-VLCC), die voor vijf jaar gehuurd werd door Unipet aan 40.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer twaalf VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand december.

#### **Suezmax**

- Het contract met het hoogst\* gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Sikinos* (2000-Suezmax), die voor zes maanden gehuurd werd door Vitol aan 50.000 USD per dag.
- Het contract met het laagst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Hyundai Ulsan 2882* (2017-Suezmax), die voor vijf jaar gehuurd werd door Total aan 28.750 USD per dag. Dat was eveneens het tijdbevrachtingscontract met de langste termijn gerapporteerd in de maand december.
- In totaal werden ongeveer tien Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand december.

## GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM 31 DECEMBER 2015

Op 15 januari 2016 verkocht de Vennootschap de VLCC *Famenne* (2001 – 298.412 dwt), een van de twee oudste VLCC-schepen van haar vloot, voor een prijs van 38,4 miljoen USD. Het schip was volledig eigendom van Euronav. De meerwaarde op deze verkoop bedroeg ongeveer 13,8 miljoen USD en werd geboekt op het ogenblik van de levering die plaatsvond op 9 maart 2016.

Op 26 januari 2016 kondigde Euronav aan dat de Vennootschap 500.000 van haar eigen aandelen heeft ingekocht op Euronext Brussels voor een gezamenlijk bedrag van 4.762.784,20 EUR. Volgend op deze transactie, had de Vennootschap 850.000 eigen aandelen in bezit (0,53% van de uitstaande aandelen).

Op 26 januari 2016 werd de VLCC *Alice* (2016 – 299.320 dwt) succesvol geleverd aan Euronav. Dat is het tweede schip van de vier VLCC's die Euronav, zoals aangekondigd in het persbericht van 16 juni 2015, overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

Op 24 maart 2016 werd de VLCC *Alex* (2016 – 299.445 dwt) succesvol geleverd aan Euronav. Dat is het derde schip van de vier VLCC's die Euronav, zoals aangekondigd in het persbericht van 16 juni 2015, overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.





## VOORUITZICHTEN VOOR 2016

---

Euronav is goed gepositioneerd om te kunnen genieten van de huidige sterke tankermarkt. Er is nog steeds een sterke vraag naar ruwe olie. Het Internationaal Energieagentschap (IEA) voorspelt een wereldwijde groei van de vraag naar olie van 1,2 miljoen vaten per dag voor 2016. Indien de olieprijs laag zou blijven ten opzichte van historische standaarden, zal dit naar verwachting de vraag blijven stimuleren.

Het tankervloot orderboek blijft volgens het management beheersbaar. De nieuwe bestellingen vertegenwoordigen 18% van de VLCC-vloot en 19% van de Suezmax-vloot. Hoewel verschroming naar verwachting zeer bescheiden zal zijn in een sterke markt, veronderstelt een gemiddelde leeftijd van twintig jaar voor een olietanker een natuurlijke mate van verloop (5% per jaar) in de

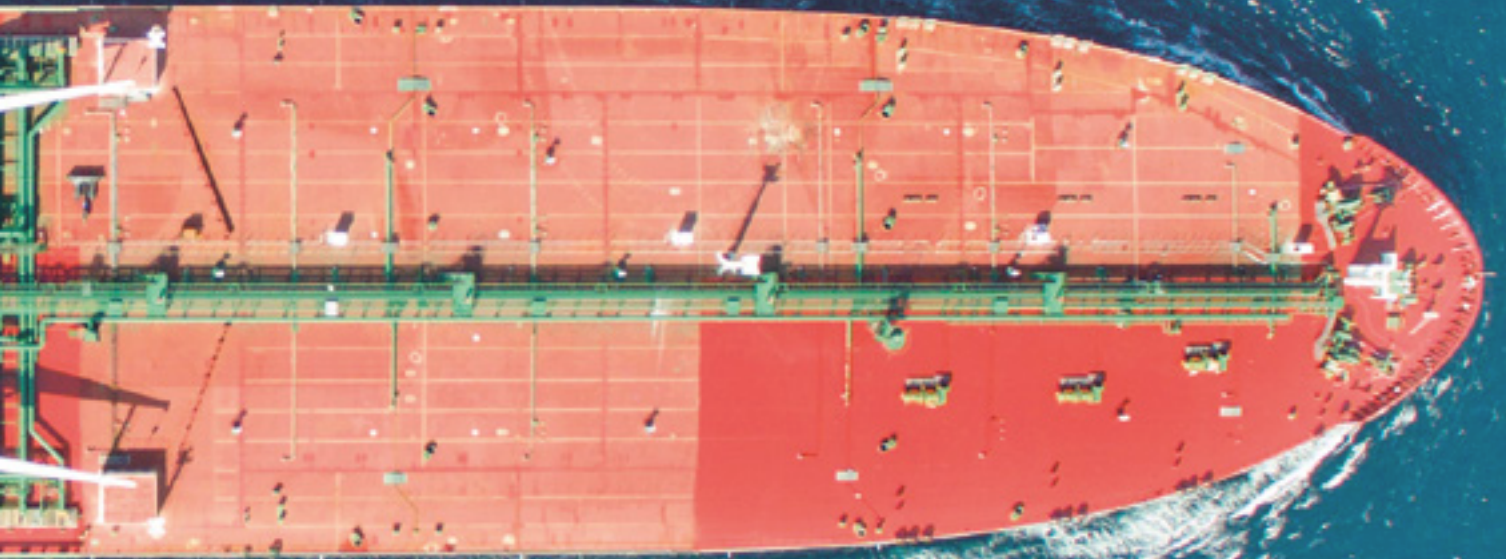
wereldvloot. Twee strategische ontwikkelingen: de terugkeer van Iran naar de oliemarkt en de afschaffing van het exportverbod van ruwe olie in de Verenigde Staten zouden bijkomende, ook al is het in beperkte mate, tonmijlen moeten toevoegen.

Het olieaanbod zal op korte tot middellange termijn groot blijven aangezien de Verenigde Staten, OPEC-landen en Rusland een marktaandeelstrategie zullen blijven volgen.

Euronav heeft geen verdere financieringsbehoeften, mits alle factoren constant blijven. Onder leiding van een ervaren management blijft de Vennoetschap een strikte kapitaaldiscipline en een gevestigde dividendpolitiek bewaken.



“EURONAV IS GOED GEPOSITIONEERD OM TE KUNNEN GENIETEN VAN DE HUIDIGE STERKE TANKERMARKT. ER IS NOG STEEDS EEN STERKE VRAAG NAAR RUWE OLIE, HET ORDERBOEK BLIJFT VOLGENS HET MANAGEMENT BEHEERSBAAR EN HET OLIEAANBOD ZAL OP KORTE TOT MIDDELLANGE TERMIJN GROOT BLIJVEN.”





# VERKLARING INZAKE CORPORATE GOVERNANCE

## INTRODUCTIE

### Referentiecode

Euronav past de Belgische Corporate Governance Code (van 12 maart 2009) toe. Deze code kan worden geraadpleegd op de website van de Commissie Corporate Governance: [www.corporategovernancecommittee.be](http://www.corporategovernancecommittee.be).

De volledige tekst van het Corporate Governance Charter van de Vennootschap kan worden geraadpleegd op de website van Euronav: [www.euronav.com](http://www.euronav.com).

### Notering op de New York Stock Exchange

Naar aanleiding van de dubbele notering op 23 januari 2015 van de aandelen van de Vennootschap op de New York Stock Exchange, is de New York Stock Exchange Corporate Governance regelgeving voor Foreign Private Issuers ook van toepassing op de Vennootschap. De Vennootschap is eveneens geregistreerd onder de U.S. Securities Exchange Act van 1934, zoals gewijzigd, en rapporteert overeenkomstig deze wetgeving.

Als gevolg van deze notering is de Vennootschap onderworpen aan de U.S. Sarbanes-Oxley Act van 2002 en aan bepaalde normen inzake corporate governance van de Amerikaanse effectenwetgeving die van toepassing zijn op bedrijven die het statuut van Foreign Private Issuer genieten en onderworpen zijn aan rapporteringsverplichtingen aan de SEC.

## 1. KAPITAAL, AANDELEN EN AANDEELHOUDERS

### 1.1 Kapitaal en aandelen

Op 31 december 2015 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav 173.046.122,14 USD, vertegenwoordigd door 159.208.949 aandelen zonder nominale waarde.

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

### 1.2 Converteerbare obligaties

Op 24 september 2009 gaf de Vennootschap 1.500 achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties die vervallen in 2015 uit voor een totale waarde van 150 miljoen USD.

Op 1 februari 2013 lanceerde de Vennootschap een omruilbod op alle uitstaande converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2015 voor nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018. In totaal werden 1.250 obligaties (125 miljoen USD) aangeboden wat betekent dat er op dat moment nog 250 obligaties die vervallen in 2015 uitstonden ten belope van een totaal bedrag van 25 miljoen USD.

Op 31 januari 2015 werden de laatste 250 uitstaande converteerbare obligaties uitgegeven in 2009 met vervaldatum in 2015, met een nominale waarde van 100.000 USD, volledig terugbetaald a pari. Euronav bezat achttien van deze obligaties. Op 9 april 2014 waren alle obligaties met vervaldatum in 2018 geconverteerd of terugbetaald. Geen van de converteerbare obligaties staat thans nog uit.

### 1.3 Eeuwigdurende converteerbare preferente effecten

Op 13 januari 2014 heeft Euronav NV een totaal bedrag van 150 miljoen USD opgehaald via de uitgifte van 60 eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten werden uitgegeven a pari en droegen een interest van 6% per jaar gedurende de eerste vijf jaar, jaarlijks achteraf betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de Vennootschap. De prijs waartegen het instrument kon worden ingebracht, bedroeg EUR 5,776000 (of USD 7,928715 per aandeel aan een EUR/USD



wisselkoers van 1,3727) per aandeel. De Vennootschap had de optie om de houders van effecten te verplichten de effecten in te brengen indien (i) het aandeel een bepaalde beurskoers overschreed over een bepaalde periode en (ii) de aandelen van de Vennootschap noteerden in New York (NYSE of NASDAQ).

Op 6 februari 2014 vond een kapitaalverhoging plaats naar aanleiding van de inbreng in natura van 30 eeuwigdurende converteerbare preferente effecten, wat resulteerde in de uitgifte van 9.459.286 nieuwe gewone aandelen.

Op 30 januari 2015 publiceerde Euronav een kennisgeving dat het haar recht zou uitoefenen om over te gaan tot de verplichte inbreng van de 30 uitstaande eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Dat resulteerde op 6 februari in de uitgifte van 9.459.283 nieuwe gewone aandelen. Geen van de eeuwigdurende converteerbare preferente effecten staat nog uit.

#### 1.4 Eigen aandelen

Op 31 december 2015 hield Euronav 466.667 eigen aandelen.

Tussen 15 januari 2016 en 25 januari 2016 kocht Euronav, in een reeks transacties, 500.000 van haar eigen aandelen in op Euronext Brussels (0,31% van het totale aantal uitstaande aandelen), elk met een nominale waarde van 1,086912 USD voor een gezamenlijk bedrag van 4.762.784,20 EUR. Deze inkooptransacties werden ondernomen rekening houdend met een aantal factoren zoals de marktomstandigheden, wettelijke bepalingen en andere zakelijke overwegingen.

Euronav houdt momenteel 850.000 eigen aandelen aan, elk met een nominale waarde van 1,086912 (0,53% van het totale aantal uitstaande aandelen).

Met uitzondering van de aandelenoptieplannen voor de leden van het Directiecomité en eventueel leidinggevend personeel (zie hoofdstuk 4.4. Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het Directiecomité en de werknemers verderop in deze

Verklaring inzake Corporate Governance) zijn er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav aandelen te verwerven.

#### 1.5 Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Op 31 december 2015 rekening houdend met de kennisgevingen en de informatie waarover de Vennootschap op dat moment beschikte, zag de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

AANDEELHOUDER	AANTAL AANDELEN	PERCENTAGE
Saverco NV <sup>1</sup>	17.026.896	10,69%
Victrix NV <sup>1</sup>	9.156.893	5,75%
Euronav (eigen aandelen)	466.667	0,29%
Andere	132.558.493	83,26%
<b>TOTAAL</b>	<b>159.208.949</b>	<b>100,00%</b>

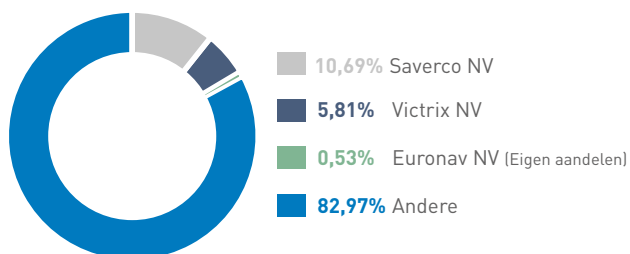
<sup>1</sup> Met inbegrip van aandelen rechtstreeks of onrechtstreeks aangehouden door of ten gunste van de uiteindelijke begunstigde.

Rekening houdend met de inkooptransacties tussen 15 januari 2016 en 25 januari 2016 (zie hoofdstuk 1.4. Eigen aandelen hierboven) en de meest recente kennisgevingen en informatie waarover de Vennootschap beschikte bij het opstellen van dit jaarverslag, zag de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

AANDEELHOUDER	AANTAL AANDELEN	PERCENTAGE
Saverco NV <sup>1</sup>	17.026.896	10,69%
Victrix NV <sup>1</sup>	9.245.393	5,81%
Euronav (eigen aandelen)	850.000	0,53%
Andere	132.086.660	82,97%
<b>TOTAAL</b>	<b>159.208.949</b>	<b>100,00%</b>

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

## Aandeelhoudersstructuur Euronav NV op 24 maart 2016



## 2. RAAD VAN BESTUUR EN COMITÉS BINNEN DE RAAD

### 2.1 Raad van Bestuur

Gedurende 2015 was de samenstelling van de Raad van Bestuur als volgt:

NAAM	TYPE MANDAAT	EERSTE MANDAAT ALS BESTUURDER	EINDE MANDAAT
Carl Steen <sup>1</sup>	Voorzitter – Onafhankelijk Bestuurder	2015	Te bevestigen door de AV in 2016
Peter G. Livanos <sup>2,3</sup>	Voorzitter	2005	3 december 2015
Marc Saverys <sup>3</sup>	Ondervoorzitter	2003	3 december 2015
Paddy Rodgers	Bestuurder – CEO	2003	AV 2016
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	2004	AV 2017
Ludwig Criel	Bestuurder	2003	AV 2016
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	2013	AV 2017
Julian Metherell <sup>3</sup>	Bestuurder	2014	3 december 2015
John Michael Radziwill	Bestuurder	2013	AV 2017
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	2011	AV 2018
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	2012	AV 2016
Anne-Hélène Monsellato <sup>4</sup>	Onafhankelijk Bestuurder	2015	AV 2018
Ludovic Saverys <sup>5</sup>	Bestuurder	2015	AV 2018

<sup>1</sup> De heer Carl Steen werd benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur op 3 december 2015 ter vervanging van de heer Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Limited.

<sup>2</sup> Het mandaat van Tanklog Holdings Limited, permanent vertegenwoordigd door de heer Peter G. Livanos, verviel onmiddellijk na de AV van 13 mei 2015. Op dezelfde datum werd Ceres Investments (Cyprus) Limited, permanent vertegenwoordigd door de heer Peter G. Livanos, benoemd tot Bestuurder en Voorzitter van de Raad van Bestuur en lid van het Remuneratiecomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee.

<sup>3</sup> De heer Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Limited, de heer Marc Saverys en de heer Julian Metherell namen ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

<sup>4</sup> Mevr. Anne-Hélène Monsellato werd benoemd als Onafhankelijk Bestuurder onmiddellijk na de Raad van Bestuur op 13 mei 2015 en Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf dezelfde datum.

<sup>5</sup> De heer Ludovic Saverys werd benoemd als Bestuurder op 13 mei 2015 en werd lid van het Remuneratiecomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee vanaf dezelfde datum.

### Carl Steen – Onafhankelijk Bestuurder – Voorzitter (sinds 3 december 2015)

Carl Steen werd gecoöpteerd als Bestuurder en benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur op 3 december 2015. De heer Steen behaalde in 1975 een masterdiploma in Industriële en Management Ingenieurswetenschappen aan de Eidgenössische Technische Hochschule (EHT) in Zürich, Zwitserland. Na zijn ervaring als consultant in een logistiek onderzoeks- en adviesbedrijf, trad hij in 1978 in dienst bij een Noors scheepvaartbedrijf waar de focus op de ontwikkeling van commerciële activiteiten lag. Vijf jaar later, in 1983, trad hij in dienst bij Christiania Bank en verhuisde hij naar Luxemburg. Daar was hij verantwoordelijk voor de Duitse markt en later voor de corporate afdeling. In 1987 werd de heer Steen senior vice president van de scheepvaartafdeling in Oslo en in 1992 nam hij de scheepvaart- en offshoreafdeling en de transportafdeling op zich. Toen Christiania Bank fusioneerde met Nordea in 2001 werd hij niet alleen executive vice president van de nieuwe organisatie, maar werd hij ook verantwoordelijk voor de internationale afdeling. De heer Steen bleef tot 2011 aan het hoofd van de scheepvaart-, offshore- en oliediensten en de internationale afdeling. Sinds hij Nordea verliet, werd hij niet-uitvoerend bestuurder bij volgende beursgenoteerde bedrijven in de financiële, scheepvaart- en logistieke sector: Golar LNG en Golar MLP, die beide deel uitmaken van dezelfde groep en waar hij ook zetelt in het auditcomité, Wilh Wilhelmsen en Belships.

### Ceres Investments (Cyprus) Limited / Tanklog Holdings Limited, Peter G. Livanos (vaste vertegenwoordiger) – Voorzitter (tot 3 december 2015)

Peter G. Livanos was Voorzitter van de Raad van Bestuur van de Vennootschap via zijn mandaat als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited en nadien Ceres Investments (Cyprus) Limited tot zijn ontslag uit de

Raad van Bestuur op 3 december 2015. De heer Livanos was lid van de Raad van Bestuur van de Vennootschap sinds april 2005 en was lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee en van het Remuneratiecomité. De heer Livanos is nog steeds voorzitter van de raad van bestuur van GasLog Ltd (NYSE: GLOG) (sinds 2003), waar hij ook zetelde als chief executive officer van 2012 tot 2013. Bovendien is de heer Livanos ook de voorzitter en de enige aandeelhouder van Ceres Shipping Ltd, een internationale scheepvaartgroep, en is hij momenteel een bestuurder van GasLog Partners LP (NYSE: GLOP), DryLog Ltd, EnergyLog Ltd en Tanklog Holdings Limited. Daarnaast is hij lid van de Council of the American Bureau of Shipping en voorzitter van de Greek National Committee. In 1989 richtte hij Seachem Tankers Ltd op, dat in 2000 samensmolt met Odjfell tot Odjfell ASA (OSE: ODF), een van 's werelds grootste chemische tankerbedrijven. Tot 2008 was hij bestuurder van Odjfell ASA. De heer Livanos is afgestudeerd aan de Columbia University in New York.

#### **Marc Saverys – Ondervoorzitter (tot 3 december 2015)**

Marc Saverys, de voormalige Ondervoorzitter van de Vennootschap, was lid van de Raad van Bestuur van de Vennootschap sinds haar oprichting in 2003 tot zijn ontslag uit de Raad van Bestuur op 3 december 2015. Van 2003 tot juli 2014 was hij Voorzitter van de Raad van Bestuur. Van juli 2014 tot zijn ontslag van de Raad van Bestuur was hij Ondervoorzitter van de Raad van Bestuur. In 1976 vervoegde hij de scheepsbevrachtingsafdeling van Bocimar, de droge-bulkafdeling van CMB. In 1985 startte de heer Saverys de droge-bulkafdeling op van Exmar en in 1991 werd hij gedelegeerd bestuurder van CMB, een positie die hij inruilde in september 2014 voor het voorzitterschap van de raad van bestuur. De heer Saverys is ook voorzitter van Delphis NV sinds maart 2014 en is lid van de raad van bestuur van Sibelco NV en Mediafin NV respectievelijk sinds juni 2005 en oktober 2005. Daarnaast is hij bestuurder van diverse bedrijven die onder de Euronav- en CMB-groep vallen en is hij stichter en voorzitter van de private stichting Durabilis. Hij behaalde zijn diploma in de rechten aan de Universiteit van Gent.

#### **Paddy Rodgers – Bestuurder - CEO**

Patrick Rodgers is lid van de Raad van Bestuur sinds juni 2003 en lid van het Directiecomité sinds 2004. In 1998 werd de heer Rodgers benoemd tot Chief Financial Officer van de voorloper van de Vennootschap en in 2000 tot Chief Executive Officer. Sinds 2005 is hij bestuurder van diverse bedrijven die onder de Euronav en CMB-groep vallen. De heer Rodgers is momenteel bestuurder en voorzitter van het International Tanker Owners Pollution Fund sinds 2011. Van 1990 tot 1995 was hij werkzaam als bedrijfsjurist en daarna als shipping executive bij de CMB-groep. In 1982 startte hij zijn carrière als advocaat stagiair bij Keene Marsland & Co. In 1984 vervoegde hij Bentley, Stokes & Lowless als advocaat en in 1986 Johnson, Stokes & Master in Hongkong. De heer Rodgers behaalde zijn diploma rechten in 1981 aan University College London en in 1982 aan het College of Law, Guildford.

#### **Daniel R. Bradshaw – Bestuurder**

Daniel R. Bradshaw is lid van de Raad van Bestuur sinds 2004, is lid van het Audit- en Risicocomité en is Voorzitter van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Sinds 2014 is de heer Bradshaw een onafhankelijk bestuurder van GasLog Partners LP (NYSE: GLOP), een vennootschap gevestigd op de Marshall Islands. Sinds 2013 is hij bestuurder van Greenship Offshore Manager Pte Ltd en sinds 2010 is hij een onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van IRC Limited, een in Hongkong genoteerde vennootschap, die ijzermijnen uitbaat in het verre oosten van Rusland en een dochteronderneming is van Petropavlovsk PLC, een in Londen genoteerde vennootschap actief in de mijnsector. Daarnaast is de heer Bradshaw sinds 2006 onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van Pacific Basin Shipping Company Limited, een vennootschap genoteerd in Hongkong en actief in bulktransport met Handysize schepen. Sinds 1978 werkt hij bij Johnson Stokes & Master, nu Mayer Brown JSM in Hongkong (van 1983 tot 2003 als partner en sinds 2003 als senior consultant). Van 2003 tot 2008 was hij lid van de Hong Kong Maritime Industry Council. De heer Bradshaw was van 1993 tot 2001 ondervoorzitter van de Shipowner's Association in Hongkong en tot 2003 lid van de Hong Kong Port and Maritime Board. Hij begon zijn carrière bij het Nieuw-Zeelandse advocatenkantoor Bell Gully. In 1974 ging hij voor het internationale advocatenkantoor Sinclair Roche & Temperley in Londen werken. Hij behaalde een Bachelor of Laws en een Master of Laws aan de Victoria University van Wellington (Nieuw-Zeeland).

#### **Ludwig Criel – Bestuurder**

Ludwig Criel is lid van de Raad van Bestuur van de Vennootschap sinds haar oprichting in 2003 en is daarnaast lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité. De heer Criel is voorzitter van De Persgroep sinds 1996. Sinds 1991 is hij bestuurder van CMB en van Exmar NV. Sinds 1983 bekleedt hij verscheidene managementfuncties binnen de Almabo/Exmar-groep en werd hij benoemd tot chief financial officer van CMB in 1993. In 1999 werd de heer Criel benoemd tot gedelegeerd bestuurder van de Wah Kwong group in Hongkong. De heer Criel vervoegde Boelwerf als projectmanager in 1976. Verder is hij ondervoorzitter van de West of England P&I Club. In 1974 behaalde hij zijn diploma toegepaste economische wetenschappen aan de Universiteit van Gent en behaalde vervolgens een managementdiploma aan de Vlerick School of Management.

#### **Alexandros Drouliscos – Onafhankelijk Bestuurder**

Alexandros Drouliscos is lid van de Raad van Bestuur sinds mei 2013 en lid van het Remuneratiecomité. Sinds 1999 is hij gedelegeerd bestuurder van een Europese Bank die eigendom is van een familie, Union Bancaire Privée. Van 1986 tot 1992 werkte hij als credit officer en vervolgens als investment officer op het niveau van vice president bij Chase Manhattan Bank NA en vervolgens als senior vice president van 1992 tot 1997 bij Merrill Lynch. De heer Drouliscos

behaalde een Bachelor in Business Administration in 1982 aan de American University in Athene. Daarna zette hij zijn postgraduaat voort aan de Heriott Watt University in Edinburgh met een M.Sc. in International Banking.

#### **Julian Metherell – Bestuurder (tot 3 december 2015)**

Julian Metherell was lid van de Raad van Bestuur van Euronav van mei 2014 tot december 2015. Hij was eveneens lid van het Audit- en Risicocomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Sinds oktober 2011 is de heer Metherell tevens bestuurder bij Gaslog Ltd, een op NYSE genoteerde eigenaar en uitbater van LNG-tankers. Daarnaast is hij sinds 2011 chief financial officer en bestuurder van Genel Energy Plc, een toonaangevend onafhankelijk exploratie- en productiebedrijf in de olie- en gassector dat actief is in de regio Koerdistan (Irak). Genel Energy Plc, de rechtsopvolger van Vallares Plc, is een beursgenoteerd overnamebedrijf waarvan de heer Metherell medeoprichter was in april 2011. De heer Metherell was tot 2011 vennoot bij de Goldman Sachs Group, Inc., waar hij werkte als chief executive officer van het departement betreffende Britse investeringsbanken. Daarvoor was hij bestuurder van de European Energy Group bij Dresdner Kleinwort, een Londense investeringsbank. De heer Metherell behaalde een B.Sc. aan de Manchester University en een M.B.A. aan de Cambridge University.

#### **John Michael Radziwill – Bestuurder**

John Michael Radziwill is lid van de Raad van Bestuur sinds 2013 en is lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee. Daarnaast is de heer Radziwill chief executive officer van C Transport Maritime S.A.M. in Monaco sinds 2010. Daarvoor werkte hij voor het commercieel departement van C Transport Maritime S.A.M., eerst als Capesize Freight Trader van 2005 tot 2006 en daarna als hoofd van de aankoop- en verkoopdivisie van 2006 tot 2010. Van 2004 tot 2005 werkte hij voor H. Clarkson & Co. Ltd en Seascope Insurance Services Ltd, beide gevestigd in Londen. In 2003 vervoegde hij het Insurance and Claims departement van Ceres Hellenic in Piraeus, Griekenland. De heer Radziwill is ook werkzaam als adviseur voor SCP Clover Maritime, een bedrijf dat de activa en de investeringen beheert voor de heer John Radziwill, zijn vader, en specifiek voor JM Maritime Inc. en Bretta Tanker Holdings, Inc. De heer Radziwill is lid van de American Bureau of Shipping en de Baltic Exchange. Hij behaalde een BA in Economie aan de Brown University in 2002. Na de universiteit werkte hij als administrative officer bij Ceres Hellenic Enterprise in Koje, Zuid-Korea.

#### **William Thomson – Onafhankelijk Bestuurder**

William Thomson is lid van de Raad van Bestuur sinds 2011 en is Voorzitter van het Remuneratiecomité en lid van het Audit- en Risicocomité. Hij is sinds 2005 bestuurder van Latsco dat werd opgericht om de uitbating onder de Britse tonnagebelasting van VLGC's (Very Large Gas Carriers), LR-schepen (Long Range) en MR-schepen (Medium Range) te voorzien. Van 1980 tot 2008 was hij voorzitter van verscheidene

maritieme en andere bedrijven zoals Forth Ports Plc, British Ports Federation, Relayfast en de North of England P&I club. Daarvoor was de heer Thomson bestuurder van Trinity Lighthouse Service, Tibbett and Britten en Caledonian McBrayne. Van 1970 tot 1986 was hij bestuurder bij Ben Line, waarvoor hij in, onder andere, Japan, Indonesië, Taiwan en Edinburgh werkte. In 1985 richtte hij Edinburgh Tankers op en vijf jaar later Forth and Celtic Tankers. Na een legerdienst van drie jaar begon hij zijn professionele carrière bij Killick Martin Shipbrokers in London.

#### **Alice Wingfield Digby – Onafhankelijk Bestuurder**

Alice Wingfield Digby is lid van de Raad van Bestuur sinds mei 2012, lid van het Audit- en Risicocomité en Voorzitter van het Health, Safety, Security and Environmental Committee. In 1999 werd Mevr. Wingfield Digby chartering manager van Pritchard-Gordon Tankers Ltd waar ze nog steeds werkt. Sinds 1995 is ze lid van de raad van bestuur van Giles W. Pritchard-Gordon & Co., Pritchard-Gordon Tankers Ltd en Giles W. Pritchard-Gordon (Shipowning) Ltd Zij is tevens lid van de Baltic Exchange en sinds 2005 lid van de raad van bestuur van Giles W. Pritchard-Gordon (Farming) Ltd en Giles W. Pritchard-Gordon (Australia) Pty Ltd Daarnaast is Mevr. Wingfield Digby lid van de Baltic Exchange sinds 2002. In de late jaren negentig vervoegde zij het chartering departement van Mobil vóór de fusie met Exxon in 1999. Van 1995 tot 1996 werkte ze als stagiaire bij Campbell Maritime Limited, een bedrijf gespecialiseerd in scheepsbeheer in South Shields en later bij British Marine Mutual P&I Club, SBJ Insurance Brokers en J Hadjipateras in London nadat ze werkte als scheepsgezel rond de Oostelijke Caraïben aan boord van een tanker. In 1996 werd Mevr. Wingfield Digby onderscheiden met de Shell International Trading and Shipping Award in tankerchartering van het Institute of Chartered Shipbrokers.

#### **Anne-Hélène Monsellato – Onafhankelijk Bestuurder (sinds 13 mei 2015)**

Anne-Hélène Monsellato is lid van de Raad van Bestuur sinds haar benoeming door de AV van mei 2015 en is tevens Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Mevr. Monsellato is sinds 2013 lid van de Franse afdeling van de National Association of Directors en van het selectiecomité van de Femmes Business Angels. Ze is eveneens penningmeester van het Mona Bismarck American Center for Art and Culture, een Amerikaanse stichting met hoofdzetel in New York. Van 2005 tot 2013 was Mevr. Monsellato partner bij Ernst & Young (thans EY) in Parijs. In 1990 startte ze haar carrière bij Ernst & Young en groeide ze van auditor en vervolgens senior auditor door tot manager en senior manager. Tijdens haar carrière bij EY deed ze uitgebreide ervaring op inzake grensoverschrijdende beursnoteringen, voornamelijk met de Verenigde Staten. Ze behaalde in 2008 het 'Certified Public Accountant' certificaat in Frankrijk en studeerde af van EM Lyon in 1990 met een diploma in Business Management.



#### Ludovic Saverys - Bestuurder (sinds 13 mei 2015)

Ludovic Saverys is lid van de Raad van Bestuur sinds 2015 en is lid van het Remuneratiecomité en lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee. De heer Saverys is momenteel chief financial officer van CMB NV en general manager van Saverco NV. De heer Saverys heeft gewoond en gewerkt in New York, waar hij chief financial officer van MiNeeds Inc. was van 2011 tot 2013 en chief executive officer van SURFACEExchange LLC van 2009 tot 2013. Hij startte zijn carrière als managing director van European Petroleum Exchange (EPX) in 2008. Van 2001 tot 2007 volgde hij verschillende opleidingen in Leuven, Barcelona en Londen. Hij behaalde een M.Sc. in International Business and Finance.

#### Samenstelling

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

#### Functionering van de Raad van Bestuur

In 2015 kwamen de leden van de Raad van Bestuur zevenmaal formeel samen, waarvan drie keer via telefoonconferentie. Bovendien werden twee Bestuursvergaderingen formeel gehouden in aanwezigheid van de genoemde notaris in verband met een kapitaalverhoging binnen het kader van het toegestaan kapitaal naar aanleiding van de beursgang in de Verenigde Staten en de verplichte inbreng in natura van dertig

eeuwigdurende converteerbare preferente effecten.

De aanwezigheidsgraad van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

NAAM	TYPE MANDAAT	BIJGEWOONDE VERGADERINGEN
Carl Steen <sup>1</sup>	Voorzitter - Onafhankelijk Bestuurder	Niet van toepassing
Peter G. Livanos <sup>2,3</sup>	Voorzitter	7 van 7
Marc Saverys <sup>3</sup>	Ondervoorzitter	6 van 7
Paddy Rodgers	CEO	7 van 7
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	6 van 7
Ludwig Criel	Bestuurder	7 van 7
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Julian Metherell <sup>3</sup>	Bestuurder	7 van 7
John Michael Radziwill	Bestuurder	6 van 7
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	6 van 7
Anne-Hélène Monsellato <sup>4</sup>	Onafhankelijk Bestuurder	6 van 6
Ludovic Saverys <sup>5</sup>	Bestuurder	6 van 6

<sup>1</sup> De heer Carl Steen werd benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur op 3 december 2015 ter vervanging van de heer Peter G. Livanos (als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Limited).

<sup>2</sup> Het mandaat van Tanklog Holdings Limited, vast vertegenwoordigd door de heer Peter G. Livanos, verviel onmiddellijk na de AV van 13 mei 2015. Op dezelfde datum werd Ceres Investments (Cyprus) Limited, vast vertegenwoordigd door de heer Peter G. Livanos, benoemd tot Bestuurder en Voorzitter van de Raad van Bestuur en lid van het Remuneratiecomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee.

<sup>3</sup> De heer Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited, de heer Marc Saverys en de heer Julian Metherell namen ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

<sup>4</sup> Mevr. Anne-Hélène Monsellato werd benoemd als Onafhankelijk Bestuurder op 13 mei 2015 en Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité.

<sup>5</sup> De heer Ludovic Saverys werd benoemd als Bestuurder op 13 mei 2015 en als lid van het Remuneratiecomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee.



### Werking

De Raad van Bestuur is het hoogste bestuursorgaan van de Vennootschap bevoegd om alle handelingen te stellen met uitzondering van de materies die volgens de wet of de statuten zijn voorbehouden aan de Algemene Vergadering. Naast haar wettelijk voorbehouden bevoegdheden, worden de verantwoordelijkheden van de Raad van Bestuur verder uiteengezet in artikel III.1 van het Corporate Governance Charter. Alle beslissingen in de Raad van Bestuur worden genomen in overeenstemming met artikel 22 van de statuten dat onder meer voorziet dat, in geval van staking van stemmen, de stem van de Voorzitter doorslaggevend is.

Tot nog toe was dat niet nodig. Naast de formele bijeenkomsten staan de leden van de Raad van Bestuur zeer regelmatig in contact met elkaar, onder meer via conference call. Aangezien het vaak moeilijk is formeel te vergaderen wanneer bepaalde beslissingen hoogdringend zijn, werd de schriftelijke besluitvorming in 2015 viermaal toegepast.

### Activiteitenverslag 2015

Naast de hierboven vermelde gebruikelijke agendapunten, behandelde de Raad van Bestuur in 2015 de volgende onderwerpen:

- de beursgang van de aandelen van de Vennootschap in de Verenigde Staten en het bijbehorende omruilbod volgens de wetten van de Verenigde Staten;
- de inbreng in natura van bepaalde eeuwigdurende converteerbare preferente effecten;
- de oprichting van een dochtervennootschap in volledige eigendom in Singapore;
- de verkoop van de Suezmax *Cap Laurent*;
- de herfinanciering van een deel van de VLCC en Suezmax-vloot door het afsluiten van een nieuwe niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst;
- het afsluiten van een niet-gewaarborgde kredietovereenkomst;
- de overname van vier bestaande VLCC-nieuwbouwcontracten met voorziene levering tussen september 2015 en mei 2016 en de levering van de eerste van deze vier nieuwbouwschepen die plaatsvond in september 2015;
- de goedkeuring of verlenging van bepaalde langetermijnbevrachtingsovereenkomsten;
- een lange termijn incentiveplan.

### Procedure van belangenconflicten

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

In de loop van 2015 heeft zich geen belangenconflict voorgedaan in de Raad van Bestuur. Het beleid betreffende belangconflicten die niet vallen onder de bepalingen van artikel 523 van het Wetboek van Vennootschappen inzake belangenconflicten op het niveau van de Raad van Bestuur moesten niet toegepast worden.

## 2.2 Comités van de Raad van Bestuur

### 2.2.1 Audit- en Risicocomité

#### Samenstelling

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

Op 31 december 2015 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

NAAM	EINDE MANDAAT	ONAFHANKELIJK BESTUURDER
Anne-Hélène Monsellato <sup>1</sup>	2018	X
William Thomson	2018	X
Alice Wingfield Digby <sup>2</sup>	2016	X
Daniel R. Bradshaw	2017	

<sup>1</sup> *Onafhankelijk Bestuurder en expert op het gebied van boekhouding en audit, in overeenstemming met artikel 96 alinea 1, 9° van het Wetboek van Vennootschappen. Mevr. Monsellato werd benoemd tot Voorzitter van het Audit- en Risicocomité met ingang van haar benoeming als bestuurder in mei ter vervanging van de heer William Thomson die lid blijft van het Audit- en Risicocomité.*

<sup>2</sup> *Mevr. Alice Wingfield Digby is lid van het Audit- en Risicocomité sinds het tweede kwartaal.*





### Bevoegdheden

Het Audit- en Risicocomité behandelt een waaier van aspecten in verband met financiële rapportering, controle en risicobeheer. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het Audit- en Risicocomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter in Annex 3.

Het Audit- en Risicocomité herziet haar referentiekader regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn om te verzekeren dat de samenstelling, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het Comité voldoen aan de geldende wetten en regels.

### Activiteitenverslag 2015

In 2015 kwamen de leden van het Audit- en Risicocomité tienmaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

NAAM	TYPE MANDAAT	BIJGEWOONDE VERGADERINGEN
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	10 van 10
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	6 van 7
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	8 van 10
Julian Metherell <sup>1</sup>	Voormalig Bestuurder	9 van 10

<sup>1</sup> De heer Julian Metherell was lid van het Audit- en Risicocomité tot zijn ontslag van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

De belangrijkste onderwerpen die werden behandeld, hadden betrekking op de financiële resultaten, cash management, externe en interne audits, oude en nieuwe financiering, boekhoudkundige normen, zaken die betrekking hebben op de U.S. Sarbanes-Oxley Act, bepaalde beleidsmaatregelen, risicobeheer en opvolging van de eerbiediging van de financiële convenanten onder de kredietovereenkomsten.

### 2.2.2 Remuneratiecomité

#### Samenstelling

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

Op 31 december 2015 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

NAAM	EINDE MANDAAT	ONAFHANKELIJK BESTUURDER
William Thomson <sup>1</sup>	2018	X
Alexandros Drouliscos	2017	X
Ludovic Saverys <sup>2</sup>	2018	

<sup>1</sup> De heer William Thomson was lid van het Remuneratiecomité tot het eerste kwartaal. Hij werd in het tweede kwartaal benoemd tot Voorzitter van het Remuneratiecomité ter vervanging van de heer Alexandros Drouliscos.

<sup>2</sup> De heer Ludovic Saverys werd lid van het Remuneratiecomité vanaf het tweede kwartaal.



### Bevoegdheden

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

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

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

### Activiteitenverslag 2015

In 2015 kwamen de leden van het Remuneratiecomité zevenmaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

NAAM	TYPE MANDAAT	BIJGEWOONDE VERGADERINGEN
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	7 van 7
Ludovic Saverys	Bestuurder	5 van 5
Alice Wingfield Digby <sup>1</sup>	Onafhankelijk Bestuurder	2 van 2
Peter G. Livanos <sup>2</sup>	Voormalig Bestuurder	7 van 7

<sup>1</sup> Mevr. Alice Wingfield Digby was lid van het Remuneratiecomité tot het eerste kwartaal.

<sup>2</sup> De heer Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Ltd, was lid van het Remuneratiecomité tot het eerste kwartaal. Als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Ltd, was hij lid van het Remuneratiecomité vanaf het tweede kwartaal tot zijn ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de bezoldiging van Bestuurders en leden van het Directiecomité, de jaarlijkse bonus van de leden van het Directiecomité en werknemers en de opmaak van een incentiveplan op lange termijn, alsook een bezoldigingspakket voor de leden van het Directiecomité.

### 2.2.3 Corporate Governance en Benoemingscomité Samenstelling

Op 31 december 2015 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden waarvan één Onafhankelijk Bestuurder is. In dit opzicht was Euronav niet in overeenstemming met artikel 5.3./1 van Bijlage C bij de Belgische Corporate Governance Code van 2009, op grond waarvan de meerderheid van een benoemingscomité dient bestaan uit onafhankelijke niet-uitvoerende bestuurders.

Deze niet-naleving is een gevolg van de reorganisatie van de Comités binnen de Raad van Bestuur van Euronav in 2015 in de context van de beursgang in de Verenigde Staten en de overgangperiode waarin de Vennootschap zich nog steeds bevindt. Met het oog op een goed en efficiënt Comité, werd er echter uiteindelijk besloten om het aantal leden te beperken tot drie. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid van de leden op dit gebied en hun beschikbaarheid, gezien hun lidmaatschap van andere comités.

Op 31 december 2015, was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

NAAM	EINDE MANDAAT	ONAFHANKELIJK BESTUURDER
Daniel R. Bradshaw	2017	
Ludwig Criel	2016	
Anne-Hélène Monsellato <sup>1</sup>	2018	X

<sup>1</sup> Mevr. Anne-Hélène Monsellato werd lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf het tweede kwartaal.

### Bevoegdheden

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



Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Corporate Governance en Benoemingscomité.

#### Activiteitenverslag 2015

In 2015 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité vijfmaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

NAAM	TYPE MANDAAT	BIJGEWOONDE VERGADERINGEN
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	5 van 5
Ludwig Criel	Bestuurder	4 van 5
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	4 van 4
Julian Metherell <sup>1</sup>	Voormalig Bestuurder	5 van 5
Alice Wingfield Digby <sup>2</sup>	Onafhankelijk bestuurder	1 van 1

<sup>1</sup> De heer Julian Metherell was lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité tot zijn ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

<sup>2</sup> Mevr. Alice Wingfield Digby was lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité tot het eerste kwartaal.

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de evaluatie van de Raad van Bestuur en haar Comités, in samenwerking met een onafhankelijke externe consultant en op de samenstelling van de Raad van Bestuur en haar Comités waarbij ondermeer rekening gehouden werd met genderoverwegingen.

Bovendien organiseerde de Vennootschap in februari en maart 2016 een Corporate Governance roadshow voor geïnteresseerde investeerders, die bestond uit presentaties per telefoon met verschillende investeerders afzonderlijk onder leiding van de Voorzitter van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Het voornaamste doel van de roadshow was om recente ontwikkelingen uiteen te zetten op vlak van het corporate governance en het bezoldigingsbeleid. De deelname van de aandeelhouders werd erg geapprecieerd door de Vennootschap aangezien dat een open gesprek met de investeerders mogelijk maakte en de Vennootschap zo een goed beeld kreeg van wat belangrijk is voor investeerders. De feedback die de Vennootschap van de investeerders ontving zal in de loop van 2016 verwerkt worden.

#### 2.2.4 Health, Safety, Security and Environmental Committee Samenstelling

Het Health, Safety, Security and Environmental Committee bestaat ten minste uit drie leden van de Raad van Bestuur.

In 2015 zag de samenstelling van het Health, Safety, Security and Environmental Committee er als volgt uit:

NAAM	EINDE MANDAAT	ONAFHANKELIJK BESTUURDER
Alice Wingfield Digby	2016	X
Ludovic Saverys <sup>1</sup>	2018	
John Michael Radziwill	2017	

<sup>1</sup> De heer Ludovic Saverys werd lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee tijdens het tweede kwartaal.

#### Bevoegdheden

De taak van het Health, Safety, Security and Environmental Committee is om de Raad van Bestuur bij te staan en te adviseren in alle zaken met betrekking tot zijn verantwoordelijkheden inzake gezondheid, veiligheid, bescherming of milieuaangelegenheden en algemene beleidslijnen in dit opzicht, evenals eender welke corrigerende maatregel die moet worden genomen in geval van een ernstig letsel of incident. Bijlage 6 bij het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Health, Safety, Security and Environmental Committee.

#### Activiteitenverslag 2015

In 2015 kwamen de leden van het Health, Safety, Security and Environmental Committee tweemaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

NAAM	TYPE MANDAAT	BIJGEWOONDE VERGADERINGEN
Ludovic Saverys	Bestuurder	1 van 1
John Michael Radziwill	Bestuurder	2 van 2
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	2 van 2
Peter G. Livanos <sup>1</sup>	Voormalig Bestuurder	2 van 2

<sup>1</sup> Mr. Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Ltd., was tot het eerste kwartaal lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee. Als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Ltd, was hij lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee van het tweede kwartaal tot zijn ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.



De belangrijkste agendapunten die werden behandeld binnen het Health, Safety, Security and Environmental Committee hadden betrekking op de opvolging en herziening van de veiligheidscampagne van de Vennootschap en het 'Safety Initiative Plan' en de evaluatie van zaken die betrekking hebben op inspectie van schepen en havenstaatcontrole.

### 2.3 Directiecomité

#### Samenstelling

In toepassing van artikel 524bis van het Wetboek van Vennootschappen is het dagelijks bestuur van de Vennootschap toevertrouwd aan een Directiecomité, voorgezeten door de Chief Executive Officer. De Raad van Bestuur benoemt de leden van het Directiecomité op voorstel van de Voorzitter van de Raad van Bestuur of van de Chief Executive Officer en na beoordeling door het Corporate Governance en Benoemingscomité.

Het Directiecomité is samengesteld als volgt:

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

#### Bevoegdheden en activiteitenverslag 2015

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

de Raad van Bestuur zo in de mogelijkheid toezicht uit te oefenen op het Directiecomité.

#### Procedure van belangenconflicten

De procedure van belangenconflicten binnen het Directiecomité is uiteengezet in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap (artikel V.4). In de loop van 2015 vereiste geen enkel besluit dat werd genomen door het Directiecomité de toepassing van de procedure voor belangenconflicten.

## 3. EVALUATIE VAN DE RAAD VAN BESTUUR EN HAAR COMITÉS

De belangrijkste principes van het evaluatieproces van de Raad van Bestuur, haar Comités en de individuele Bestuurders, worden beschreven in Hoofdstuk III.9 van het Corporate Governance Charter van Euronav.

In de loop van 2015 werd de Raad van Bestuur onderworpen aan een grondige evaluatieprocedure door een onafhankelijke derde partij, Guberna (het Belgische Corporate Governance Instituut). De evaluatieprocedure bestond uit een schriftelijke vragenlijst gevolgd door individuele interviews door twee leden van Guberna. De resultaten werden uiteengezet in een schriftelijk rapport dat werd gepresenteerd aan het Corporate Governance en Benoemingscomité en nadien aan de Raad van Bestuur in december. Gezien de overgangperiode waar de Vennootschap zich momenteel in bevindt, zal de Raad van Bestuur haar samenstelling en de samenstelling van haar Comités herbekijken in het begin van 2016, rekening houdend met de conclusies van de evaluatieprocedure. De Raad van Bestuur heeft het voornemen om zulke evaluaties minstens een keer om de drie jaar te organiseren.



## 4. REMUNERATIEVERSLAG

---

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

Volgend op de Algemene Vergadering in mei 2015, heeft Euronav haar bezoldigingsbeleid en haar transparantie daaromtrent grondig herzien om het verder af te stemmen op internationale standaarden. In dit kader trad Euronav in dialoog met een aantal free float aandeelhouders teneinde rekening te houden met hun visie en verwachtingen. Hoewel dit proces nog steeds aan de gang is, meent Euronav dat de Vennootschap al belangrijke verbeteringen heeft geïmplementeerd in haar remuneratieverslag op basis van de feedback van investeerders. Voornamelijk wat betreft transparantie over variabele bezoldiging en de structuur van de langetermijnbezoldiging voor het Directiecomité, zoals beschreven in de volgende secties.

### 4.1 Euronav's bezoldigingsbeleid

Het bezoldigingsbeleid maakt deel uit van een personeelsbeleid dat beoogt de huidige werknemers te motiveren en te behouden, nieuwe getalenteerde mensen aan te trekken en de werknemers van Euronav ertoe aan te zetten om op een consistent hoog niveau te presteren. Alle werknemers zijn onderworpen aan een jaarlijks evaluatieprocedure en een halfjaarlijkse evaluatieprocedure met hun respectievelijke afdelingshoofden. Het Directiecomité staat in voor de implementatie daarvan.

De Algemene Aandeelhoudersvergadering bepaalt de bezoldiging van de Bestuurders, zoals voorgesteld door de Raad van Bestuur volgend op de voorstellen van het

Remuneratiecomité. Het bezoldigingsbeleid voor de leden van het Directiecomité wordt bepaald door de Raad van Bestuur op basis van aanbevelingen van het Remuneratiecomité. Bij het formuleren van de aanbevelingen, in het bijzonder voor de vergoeding van de leden van het Directiecomité, baseert het Remuneratiecomité zich op salaris benchmarks in de sector.

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

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

## 4.2 Beleid inzake bezoldiging van uitvoerende en niet-uitvoerende Bestuurders

De bezoldiging van de Bestuurders wordt bepaald op basis van vier voorziene vergaderingen van de volledige Raad per jaar. Bestuurders ontvangen een aanwezigheidsvergoeding voor elke vergadering van de Raad van Bestuur of het Comité dat zij bijwonen. Het eigenlijke bedrag van de vergoeding van de Bestuurders wordt goedgekeurd door de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Sinds de Algemene Vergadering in mei 2015 ontving elke bestuurder een vaste bruto vergoeding van 60.000 EUR voor de uitoefening van hun mandaat en een bijkomende vergoeding van 10.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 40.000 EUR per jaar. De Voorzitter ontving een vaste brutovergoeding van 160.000

EUR per jaar en een bijkomende vergoeding van 10.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 40.000 EUR per jaar. De CEO, die lid is van het Directiecomité en als dusdanig werd vergoed, verzaakte aan zijn bestuurdersvergoeding.

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

Voor hun mandaat binnen het Remuneratiecomité, het Corporate Governance en Benoemingscomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee ontvingen de leden een

### Het totale bedrag van de vergoedingen uitbetaald in 2015 aan alle bestuurders voor hun prestaties in de Raad van Bestuur en de Comités (indien van toepassing), kan als volgt worden samengevat:

In euro:

NAAM	VASTE VERGOEDING	AANWEZIGHEIDS-VERGOEDING	AUDIT- EN RISICOCOMITÉ	AANWEZIGHEIDS-VERGOEDING AUDIT- EN RISICOCOMITÉ	REMUNERATIE-COMITÉ
Carl Steen <sup>1</sup>	-	-	-	-	-
Tanklog Holdings Ltd <sup>2</sup>	40.000	10.000	-	-	1.250
Ceres Investments (Cyprus) Ltd <sup>2,3</sup>	120.000	30.000	-	-	3.750
Marc Saverys <sup>3</sup>	60.000	40.000	-	-	-
Paddy Rodgers <sup>4</sup>	-	-	-	-	-
Daniel R. Bradshaw	60.000	30.000	20.000	15.000	-
Ludwig Criel	60.000	40.000	-	-	-
Alexandros Drouliscos <sup>5</sup>	60.000	40.000	5.000	5.000	5.625
Julian R. Metherell <sup>3</sup>	60.000	40.000	20.000	20.000	-
John Michael Radziwill	60.000	40.000	-	-	-
William Thomson <sup>6</sup>	60.000	40.000	25.000	20.000	6.875
Alice Wingfield Digby <sup>7</sup>	60.000	30.000	15.000	10.000	1.250
Anne-Hélène Monsellato <sup>8</sup>	45.000	30.000	30.000	15.000	-
Ludovic Saverys <sup>9</sup>	45.000	30.000	-	-	3.750
<b>TOTAAL</b>	<b>730.000</b>	<b>400.000</b>	<b>115.000</b>	<b>85.000</b>	<b>22.500</b>

<sup>1</sup> De Heer Carl Steen werd benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015 ter vervanging van de heer Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger Ceres Investments (Cyprus) Limited.

<sup>2</sup> Het mandaat van Tanklog Holdings Limited, vast vertegenwoordigd door Mr. Peter G. Livanos verviel onmiddellijk na de Algemene Vergadering van 13 mei 2015. Op dezelfde datum werd Ceres Investments (Cyprus) Limited, vast vertegenwoordigd door Mr. Peter G. Livanos, benoemd tot Bestuurder en werd hij vanaf zijn benoeming lid van het Remuneratiecomité en het Health, Safety, Security and Environmental Committee.

<sup>3</sup> Mr. Peter G. Livanos, als vaste vertegenwoordiger van Ceres Investments (Cyprus) Limited, de heer Marc Saverys en de heer Julian Metherell namen ontslag uit de Raad van Bestuur met met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur van 3 december 2015.

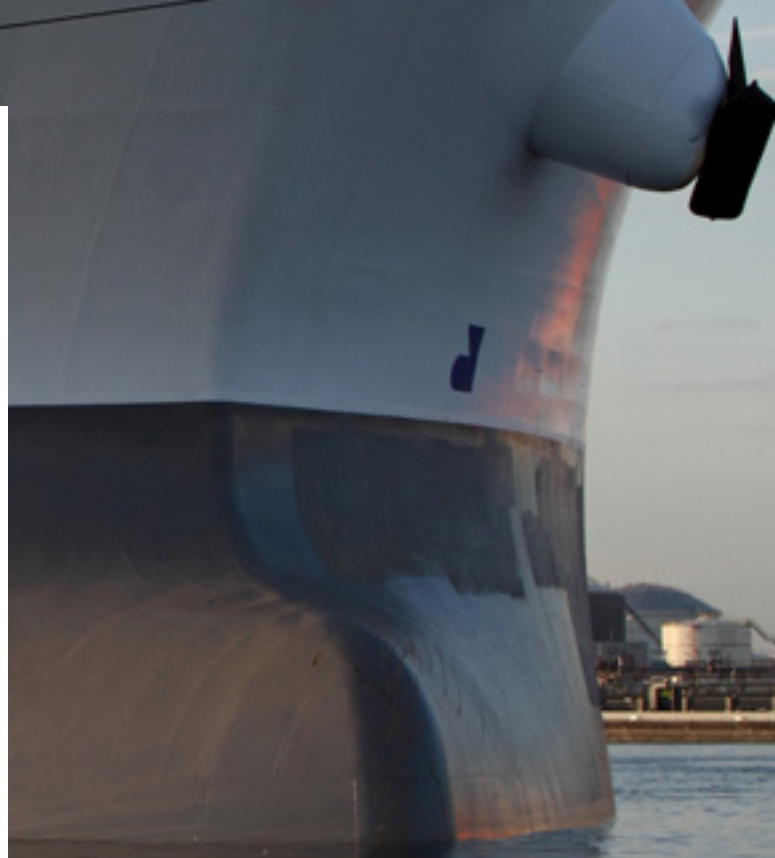
<sup>4</sup> De heer Paddy Rodgers heeft afstand gedaan van zijn bestuurdersvergoeding.

<sup>5</sup> De heer Alexandros Drouliscos was Voorzitter van het Remuneratiecomité en lid van het Audit- en Risicocomité tot het eerste kwartaal. In het tweede kwartaal werd hij lid van het Remuneratiecomité.

jaarlijkse vergoeding van 5.000 EUR, voor de Voorzitter bedraagt deze vergoeding 7.500 EUR. Elk lid van de Comit es, inclusief de Voorzitter, ontving een bijkomende aanwezigheidsvergoeding van 5.000 EUR per bijgewoonde vergadering met een maximum van 20.000 EUR per jaar.

Momenteel ontvangen de niet-uitvoerende Bestuurders geen prestatiegebonden bezoldiging zoals bonussen en aandelen of aandelenopties noch bijkomende voordelen of rechten in pensioenplannen. Op die manier verzekert Euronav de objectiviteit van niet-uitvoerende Bestuurders en moedigt de Vennootschap de actieve medewerking aan zowel op de vergaderingen van de Raad van Bestuur als de Comit es.

Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan enige Bestuurder.



AANWEZIGHEIDS-VERGOEDING REMUNERATIE-COMITÉ	CORPORATE GOVERNANCE EN BENOEMINGSCOMITÉ	AANWEZIGHEIDS-VERGOEDING CORPORATE GOVERNANCE EN BENOEMINGSCOMITÉ	HEALTH, SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL COMMITTEE	AANWEZIGHEIDS-VERGOEDING HEALTH, SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL COMMITTEE	TOTAAL
-	-	-	-	-	0
5.000	-	-	1.250	5.000	62.500
15.000	-	-	3.750	5.000	177.500
-	-	-	-	-	100.000
-	-	-	-	-	0
-	7.500	20.000	-	-	152.500
-	5.000	15.000	-	-	120.000
20.000	-	-	-	-	135.625
-	5.000	20.000	-	-	165.000
-	-	-	5.000	10.000	115.000
20.000	-	-	-	-	171.875
5.000	1.250	5.000	7.500	10.000	145.000
-	3.750	15.000	-	-	138.750
20.000	-	-	3.750	5.000	107.500
<b>85.000</b>	<b>22.500</b>	<b>75.000</b>	<b>21.250</b>	<b>35.000</b>	<b>1.591.250</b>

<sup>6</sup> De heer William Thomson was de Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Remuneratiecomité tot het eerste kwartaal. In het tweede kwartaal werd hij benoemd tot Voorzitter van het Remuneratiecomité en werd hij lid van het Audit- en Risicocomité.

<sup>7</sup> Mevr. Alice Wingfield Digby was lid van het Remuneratiecomité en was lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité tot het eerste kwartaal. In het tweede kwartaal werd ze lid van het Audit- en Risicocomité.

<sup>8</sup> Mevr. Anne-Hélène Monsellato werd op 13 mei 2015 benoemd tot Onafhankelijk Bestuurder en werd ze bij haar benoeming Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité.

<sup>9</sup> De heer Ludovic Saverys werd benoemd als Bestuurder op 13 mei 2015 en werd bij zijn benoeming lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee.

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

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

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

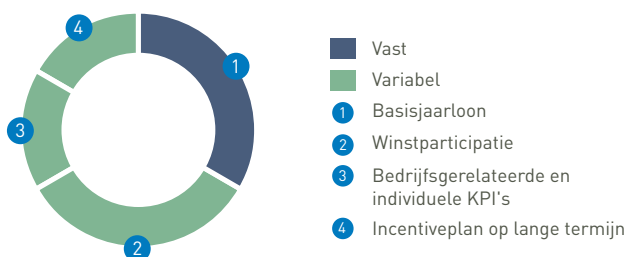
De bezoldiging van de leden van het Directiecomité wordt jaarlijks vastgesteld door het Remuneratiecomité. De variabele vergoeding wordt bepaald op basis van individuele prestaties gedurende het jaar. De Vennootschap beschikt over geen andere rechten of rechtsmiddelen dan deze voorzien onder het toepasselijke burgerlijk recht of het Vennootschapsrecht om de variabele vergoeding terug te vorderen indien deze toegekend zou zijn op basis van onjuiste financiële gegevens.

#### Bezoldiging (vast en variabel) in 2016

De Vennootschap heeft evenwel de afgelopen 24 maanden een belangrijke overgangperiode doorgemaakt, waarbij de vloot substantieel werd uitgebreid en de beursgang op de NYSE succesvol afgerond werd. Deze ontwikkelingen transformeerden de Vennootschap van een entiteit met een geconcentreerd aandeelhouderschap naar dubbel genoteerde entiteit met 85% vrij verhandelbare aandelen in vergelijking met 37% begin 2014. Als gevolg van deze veranderingen erkende het Remuneratiecomité dat de remuneratiestructuur overeenkomstig diende te evolueren.

In dit opzicht schakelde de Vennootschap PricewaterhouseCoopers in om het Remuneratiecomité te adviseren bij de ontwikkeling van een nieuw remuneratiebeleid voor het Directiecomité.

Dit nieuw remuneratiebeleid, goedgekeurd door de Raad van Bestuur tijdens de vergadering op 15 maart 2016, is gebaseerd op vier elementen in een jaar waarin de doelstelling op het vlak van uitkeerbaar resultaat en alle vooropgestelde kernprestatieindicatoren (KPI's) behaald worden, er als volgt uitziet:



Het incentiveplan op lange termijn wordt definitief verworven in drie fases.

#### 1. Basisjaarloon (vast)

Het vaste deel van het remuneratiepakket is het jaarlijks basisjaarloon. Het bedrag van het basisjaarloon wordt bepaald op basis van de competenties en verantwoordelijkheden die nodig zijn voor de functie. Uit een vergelijking met de sector bleek dat het basisjaarloon van Euronav voor de jaren 2013 en 2014 lager lag dan de mediaan van de maritieme sector. De totale bezoldiging van het Directiecomité daarentegen lag tijdens deze jaren hoger dan de mediaan. De Vennootschap wil een significant deel van de bezoldiging van het Directiecomité variabel houden en afhankelijk maken van de prestaties van de Vennootschap en wil het basisjaarloon stabiel houden met een driejaarlijkse herziening.

#### 2. Winstparticipatiebonus (variabel)

De winstparticipatiebonus maakt deel uit van de nieuwe bezoldigungsstructuur en kan variëren afhankelijk van de grootte van het uitkeerbaar resultaat gedurende dat jaar. Het uitkeerbaar resultaat wordt berekend op basis van de resultaten die beschikbaar zijn voor het dividend en/of de inkoop van eigen aandelen, hetzij 80% van het nettoresultaat. Voor het huidige jaar werd de doelstelling voor het uitkeerbaar resultaat op 280 miljoen USD bepaald. Deze doelstelling wordt eveneens gehanteerd voor de toekomstige jaren en kan herzien worden door de Raad van Bestuur op basis van aanbevelingen door het Remuneratiecomité. Als de doelstelling bereikt wordt, resulteert dat in een winstparticipatiebonus gelijk aan 100% van het basisjaarloon. De winstparticipatiebonus kan pro rata variëren in het geval dat de doelstelling niet behaald of overtroffen wordt:

UITKEERBAAR RESULTAAT IN USD	WINSTPARTICIPATIEBONUS (% VAN BASISJAARLOON)
0 miljoen	0%
70 miljoen	25%
140 miljoen	50%
280 miljoen	100%
560 miljoen	200%
710 miljoen	250%

Het Remuneratiecomité is van mening dat de winstparticipatiebonus van het Directiecomité overeenkomstig is met de vergoeding van de aandeelhouders, maar zal de invoering van absolute bovengrenzen aan de winstparticipatiebonus in overweging nemen. Echter, om te voorkomen dat zeer grote bonussen worden uitgekeerd in jaren dat de tankermarkt uit eigen beweging uitzonderlijk hoge resultaten levert en om te vermijden dat individuele leden van het Directiecomité in zulke jaren beloond worden met uitzonderlijk hoge bonussen hoewel zij individueel onderpresteerden, zullen het Remuneratiecomité en de Raad van Bestuur de winstparticipatiebonus steeds evalueren ten opzichte van de individuele prestaties. Een individuele KPI-score onder 2/5 ontnemt de mogelijkheid om aanspraak te maken op de winstparticipatiebonus.



### 3. Prestatiebonus van het management (variabel)

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

- (i) standaard KPI's die niet noodzakelijk elk jaar herzien moeten worden aangezien ze niet verbonden zijn met specifieke projecten. Voorbeelden van standaard KPI's zijn een succesvol retentiebeleid, naleving van leningsconvenanten, opvolging van het risicoregister, de prestaties op spotmarkt in vergelijking met sectorgenoten;
- (ii) projectmatige KPI's die jaarlijks bepaald worden door de Raad van Bestuur volgens de aanbevelingen van het Remuneratiecomité en die in lijn moeten zijn met de strategie die uitgezet wordt door de Raad van Bestuur. Voorbeelden van projectmatige kernprestatieindicatoren zijn de succesvolle integratie van overgenomen schepen, succesvolle implementatie van de Sarbanes-Oxley-wetgeving, ontwikkeling of verbetering van procedures binnen de afdeling.

De prestaties die geëvalueerd worden volgens deze individuele KPI's kunnen resulteren in een bonus tussen 0% en 50% van het basisjaarloon. In uitzonderlijke gevallen kan de bonus oplopen tot 60% van het basisjaarloon.

De prestatiebonus van het management kan echter wel verminderd worden als bepaalde KPI's niet behaald worden door de Vennoetschap. Deze bedrijfsgerelateerde KPI's zijn standaard KPI's die niet jaarlijks herzien moeten worden en betrekking hebben op veiligheid, bedrijfswaardering, investor relations en administratie. De KPI's van de Vennoetschap hebben een gelijkmatige impact op alle leden van het Directiecomité en hebben als doel de integriteit van de collegiale verantwoordelijkheid van het Directiecomité te verzekeren.

### 4. Lange termijn incentiveplan (variabel)

De leden van het Directiecomité kunnen ook deelnemen aan een lange termijn incentiveplan in de vorm van een fictief aandeel (Phantom Stock). De definitieve verwerving en de vereffening

van het incentiveplan op lange termijn is gespreid over een tijdspanne van vier jaar en is met name een retentietool. Het fictieve aandeel dat wordt uitgekeerd vervalt automatisch in drie gelijke delen op de tweede, derde en vierde verjaardag van de uitgiftedatum. Door gebruik te maken van een fictief aandeel is het bedrag dat uiteindelijk wordt uitgekeerd opnieuw verbonden met de toekomstige aandeelhouderswaarde. Het Remuneratiecomité is van mening dat gezien de cyclische aard van de maritieme markt een periode van vier jaar voor toekenning redelijk is. Het Remuneratiecomité is eveneens van mening dat het incentiveplan op lange termijn de focus van het Directiecomité afstemt op de belangen van de aandeelhouders.

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

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

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

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

Voor de variabele bezoldiging in het jaar 2015 (zie hieronder) zijn de voornaamste principes van het nieuwe remuneratiebeleid zoals hierboven beschreven reeds in ruime mate toegepast. Het Remuneratiecomité is van mening dat het nieuwe beleid, inclusief de zelfevaluatie, doeltreffend is in vergelijking met louter mathematisch berekende bonussen en geresulteerd heeft in een redelijke variabele remuneratie.

## 4.4 Bezoldiging van het Directiecomité

### De vergoeding van de Chief Executive Officer

De vergoeding voor 2015 voor de CEO kan worden samengevat als volgt:

IN GBP	VASTE VERGOEDING	VARIABLE VERGOEDING	PENSIOEN EN VOORDELEN	ANDERE COMPONENTEN
Paddy Rodgers	393.728	Cash: 530.000 LTIP <sup>1</sup> : 138.000	0	10.779

<sup>1</sup> Incentiveplan op lange termijn

De CEO heeft een arbeidsovereenkomst. Ingeval de overeenkomst beëindigd zou worden, heeft hij recht op een vergoeding die gelijk is aan de bezoldiging van één jaar. Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan de CEO.



#### Bezoldiging van andere leden van het Directiecomité

De vergoeding voor 2015 voor de leden van het Directiecomité (met uitzondering van de CEO) kan worden samengevat als volgt:

IN EURO	VASTE VERGOEDING	VARIABELE VERGOEDING	PENSIOEN EN VOORDELEN	ANDERE COMPONENTEN
Drie leden	1.083.097	Cash: 1.382.000 LTIP: 378.000	35.025	57.404

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

Variabele bezoldiging verschilt tussen de leden van het Directiecomité onderling, hoewel in het algemeen kan worden gesteld dat de variabele bezoldiging 62% van de algemene bezoldiging voor alle leden van het Directiecomité vertegenwoordigt.

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

#### 4.5 Incentiveplannen op lange termijn (LTIP)

##### Incentiveplan op lange termijn (LTIP) - 2014

In het kader van een optieplan kende de Raad van Bestuur op 16 december 2013 opties toe op haar 1.750.000 eigen aandelen aan de leden van het Directiecomité met een uitoefenprijs van EUR 5.7705 als volgt:

LTIP 2014	TOEGEKEND	DEFINITIEF VERWORVEN	UITGEOEFEND
CEO	525.000	525.000	350.000
CFO	525.000	525.000	350.000
COO	350.000	350.000	350.000
General Counsel	350.000	350.000	350.000

##### Incentiveplan op lange termijn (LTIP) - 2015

In het kader van een incentiveplan voor het management, kende de Raad van Bestuur op 12 februari 2015 65.433 voorwaardelijk toegekende aandeelenheden (Restricted Stock Units / RSUs) en 236.590 aandelenopties toe, als volgt:

LTIP 2015	TOEGEKEND	DEFINITIEF VERWORVEN	UITGEOEFEND
CEO	80.518	26.839	-
CFO	58.716	19.572	-
COO	54.614	18.205	-
General Counsel	42.742	14.247	-



RSU	TOEGEKEND
CEO	22.268
CFO	16.239
COO	15.105
General Counsel	11.821

De uitoefenprijs van de opties is 10,0475 EUR.

De RSU's worden automatisch definitief verworven op de derde verjaardag van de toekenningsdatum.

#### Incentiveplan op lange termijn (LTIP) – 2016

In het kader van een aandelenplan op basis van fictieve aandelen (Phantom Stock Plan), kende de Raad van Bestuur op 2 februari 2016 54.616 fictieve aandeelenheden als volgt:

LTIP 2016	TOEGEKEND	DEFINITIEF VERWORVEN
CEO	17.116	-
CFO	20.728	-
COO	8.009	-
General Counsel	8.762	-

De fictieve aandeelenheden vervallen elk jaar één derde op de tweede, derde en vierde verjaardag van de toekenningsdatum. Alle begunstigen hebben de hen toegekende fictieve aandelen aanvaard. Het aantal toegekende fictieve aandelen dat werd berekend op basis van een aandelenprijs van EUR 10,6134, zijnde het gewogen gemiddelde van de aandelenprijs van de drie dagen voorafgaand aan de toekenningsdatum.

#### 4.6 Bezoldiging van de Commissaris Klynveld Peat Marwick Goerdeler (KPMG)

Vaste vertegenwoordigers: Serge Cosijns, Jos Briers (tot 13 mei 2015) en Götwin Jackers (sinds 13 mei 2015)

Voor 2015 kan de wereldwijde vergoeding van de commissaris als volgt worden samengevat:

IN USD	2015	2014
Auditdiensten met betrekking tot de jaarrekening	653.484	492.497
Auditgerelateerde adviesverlening	150.607	1.509.927
Fiscale adviesverlening	2.063	71.807
<b>TOTAAL</b>	<b>806.154</b>	<b>2.074.230</b>

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

## 5. INTERNE CONTROLE EN RISICOBEBEERSYSTEMEN

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

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

- economische (zoals vertraging in de economische groei, inflatie of fluctuaties in interestvoeten en deviezenkoersen) en concurrentiële risico's (zoals grotere prijsconcurrentie);
- operationeel: risico's inherent aan de uitbating van zeeschepen, het converteren van schepen, de uitbating van FSO-schepen en het doeltreffend beheer van de internationale activiteiten;
- reglementair kader: indien de Vennootschap de regelgeving, wetgeving of voorschriften inzake gezondheid, veiligheid en milieu (daarbij inbegrepen de regelgeving inzake uitstoot) niet nakomt of betrokken is in juridische geschillen in dit verband, kunnen de activiteiten en inkomsten negatief beïnvloed worden;
- financieringen: de Vennootschap is onderworpen aan operationele en financiële beperkingen in leningsovereenkomsten; herfinanciering van leningen is mogelijk niet altijd realiseerbaar;
- terroristische aanvallen, piraterij, burgerlijke onlusten en regionale conflicten in een gegeven land;
- risico's met betrekking tot de TI Pool en VLCC Chartering, de joint ventures en de verbonden ondernemingen.

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

- haar ethische waarden en gedragscode gedocumenteerd in de 'Code of Business Conduct and Ethics' en de 'Dealing Code';
- deze waarden en code eveneens opgenomen in het 'Staff Handbook' voor alle werknemers;
- haar bedrijfsstructuur, organigram en functieomschrijvingen en dus ook de taken, verantwoordelijkheden en rapporteringslijnen duidelijk gedocumenteerd;
- de taakverdeling bij belangrijke beslissingen voor het hele bedrijf duidelijk gespecificeerd;

- een duidelijke communicatie verzekerd tussen het plaatselijke management en het uitvoerend management door te communiceren via en binnen verscheidene comités zoals het management comité, pool comité, inkomstencomité, verzekeringscomité,...;
- voor de belangrijkste activiteiten, beleidsprincipes geïmplementeerd die Euronav wereldwijd toepast en die onderwerpen behandelen met betrekking tot vaste activa, proces voor het afsluiten van de financiële verslaggeving, aanbesteding, de verkoopcyclus, indekkingstransacties, IT-systemen, human resources en loonadministratie, thesaurie, belastingen, verzekeringen, ...

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

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

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

Euronav heeft op aanbeveling van het Audit- en Risicocomité, de interne audit uitbesteed aan Moore Stephens. Moore Stephens analyseert de strategische, financiële, operationele en IT risico's en bespreekt de bevindingen met het Audit- en Risicocomité.

Euronav heeft KPMG benoemd als externe auditor om de financiële resultaten te verifiëren en de naleving van de Belgische wetgeving na te gaan. De externe auditor legt minstens tweemaal per jaar een verslag voor aan het Audit- en Risicocomité. Zij worden eveneens uitgenodigd om de

jaarlijkse Algemene Vergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.

### **5.1 Beleid inzake indekking**

Euronav dekt zich gedeeltelijk in tegen de blootstelling aan schommelingen van de interestvoeten op haar leningen en alle leningen aangegaan voor de financiering van schepen zijn op basis van een variabele interestvoet, verhoogd met een marge. Euronav houdt geen afgeleide financiële instrumenten aan met het oog op speculatieve verhandeling, noch geeft zij deze met dat doel uit. Euronav gebruikt afgeleide financiële instrumenten – zoals termijntransacties, renteswaps, het kopen van CAP opties, de verkoop van FLOOR opties, deviezenswaps – uitsluitend om de blootstelling aan interestvoeten en deviezenkoersen te beheren en om een evenwicht te bereiken tussen blootstelling aan vaste en variabele interestvoeten, zoals gedefinieerd door de groep. Voor meer details over de financiële instrumenten van Euronav verwijzen wij naar toelichting 18 van de jaarrekening.

### **5.2 Tonnagebelastingsregime en risico's**

#### **Tonnagebelastingsregime**

Kort na haar oprichting diende Euronav een aanvraag in tot toepassing van het Belgische tonnagebelastingsregime. Dat regime werd haar toegekend door de Federale Overheidsdienst voor Financiën op 23 oktober 2003. Na de verwerving van de Tanklog-vloot en rekening houdend met de uitdrukkelijke wens van Euronav om de schepen onder Griekse vlag te laten varen, kwam Euronav in aanmerking voor tonnagebelasting in Griekenland. Als gevolg daarvan, en dat voor een periode van tien jaar, is de belastbare basis van Euronav, in principe, forfaitair bepaald op basis van de tonnage van de uitgebatede schepen. Na deze eerste tienjarige periode werd het tonnagebelastingsregime automatisch verlengd met een nieuwe periode van tien jaar. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren die normaliter in aanmerking genomen worden bij het berekenen van de gangbare belasting, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, meerwaarden en de afschrijving van vorige verliezen van de in België belastbare inkomsten. Sommige van de dochterondernemingen van Euronav zijn echter onderworpen aan de gewone Belgische vennootschapsbelasting waardoor ze genieten van een fiscale investeringsaftrek dankzij de recente overnames van bepaalde VLCC's. Niettemin heeft Euronav besloten om het Belgische tonnagebelastingsregime aan te vragen voor deze dochterondernemingen. Dat werd begin 2016 voor beide dochterondernemingen toegestaan.

#### **Risico's verbonden aan de activiteiten van Euronav Omwille van de cyclische aard van haar activiteiten**

De bedrijfsresultaten van Euronav waren in het verleden onderhevig aan schommelingen op jaar- of kwartaalbasis. Ook in de toekomst zal dat waarschijnlijk zo blijven. De schommelingen in de bedrijfsresultaten van Euronav zijn

te wijten aan diverse factoren, waarvan sommige buiten de controle van Euronav vallen. De tankermarkt is, historisch gezien, een cyclische markt. Een markt die gekenmerkt wordt door een hoge graad van volatiliteit als gevolg van wijzigingen in de vraag naar en het aanbod van de vervoerscapaciteit. Allereerst wordt het aanbod van tankercapaciteit beïnvloed door het aantal nieuwbouwschepen, het verschrotingspercentage van bestaande tankers en de wijziging van wetten en reglementeringen. Ten tweede is de vraag naar tankers zeer gevoelig voor de globale en regionale marktcondities en voor het productiepeil van ruwe olie. De aard en de timing van al deze factoren, waarvan sommige van geopolitieke aard zijn, zijn onvoorspelbaar en kunnen een belangrijke impact hebben op de activiteiten van Euronav en op haar bedrijfsresultaat.

#### ***Euronav is onderhevig aan operationele en financiële beperkingen in kredietovereenkomsten***

De bestaande leningsovereenkomsten van Euronav leggen operationele en financiële beperkingen op die een impact hebben op de mogelijkheden van Euronav en van haar dochtermaatschappijen, en in bepaalde opzichten deze mogelijkheden beperken of uitsluiten, om onder andere bijkomende schulden aan te gaan, effecten in onderpand te geven, aandelen in dochtermaatschappijen te verkopen, bepaalde investeringen te doen, fusies en overnames te verwezenlijken, schepen te kopen of te verkopen of dividenden uit te betalen zonder toestemming van de kredietverschaffer.

De kredietovereenkomsten van Euronav stipuleren eveneens een bepaalde minimale marktwaarde voor schepen en andere zekerheden. De financiële instellingen kunnen de schuldtermijnen inkorten onder dergelijke kredietovereenkomsten en de zekerheden verbonden aan het krediet uitoefenen in geval van faillissement, alsook wanneer Euronav in gebreke zou blijven haar verplichtingen volledig te honoreren. In geen enkele van deze omstandigheden is er een garantie dat Euronav over voldoende fondsen of andere middelen zal beschikken om al haar verbintenissen na te komen.

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

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

Euronav is van mening dat haar huidige verzekeringsbeleid volstaat om haar te beschermen bij mogelijke ongevallen.

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

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

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

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

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

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

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

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

De inkomsten van Euronav worden hoofdzakelijk weergegeven in USD, al worden sommige uitbatingskosten uitgedrukt in andere munteenheden, vooral in euro. Deze

gedeeltelijke wanverhouding tussen operationele inkomsten en uitgaven kunnen aanleiding geven tot schommelingen in de nettoresultaten van Euronav.

***Euronav is onderworpen aan risico's die inherent zijn aan het converteren van schepen in drijvende opslag- en verladingsplatformen en de FSO-activiteiten***

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

***Herfinanciering van leningen is mogelijks niet altijd realiseerbaar***

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

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

Hoewel inspanningen gedaan worden om de risico's binnen Euronav te identificeren en te beheren, is dat niet steeds mogelijk of afdwingbaar. In het geval van de TI Pool en VLCC Chartering, joint ventures en verbonden ondernemingen, kan/kunnen de andere partner(s) een verschillende visie hebben, ten gevolge waarvan, volgens Euronav, een specifieke aanpak van risico's beperkt of zelfs onmogelijk kan zijn. De

verschillende benaderingen van deze risico's kunnen leiden tot gevolgen die verschillen van deze die Euronav zou hebben ondergaan of had willen ondergaan, hetgeen Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kan beïnvloeden.

***Daden van piraterij op zeeschepen kunnen onze activiteiten negatief beïnvloeden***

Historisch gezien trof de piraterij vooral zeeschepen actief in bepaalde regio's in de wereld zoals de Zuid-Chinese Zee, de Golf van Guinee en de Golf van Aden nabij Somalië. De laatste jaren verminderde het aantal incidenten in de Golf van Aden en in de Indische Oceaan aanzienlijk, terwijl er een stijging was van het aantal incidenten in de Zuid-Chinese Zee. De situatie in de Golf van Guinee stabiliseerde dan weer min of meer. Indien deze aanvallen zich voordoen in regio's waar onze schepen ingezet worden en die door verzekeraars worden gekwalificeerd als zones met een 'verhoogd risico', zouden de premies aanzienlijk kunnen verhogen en het verkrijgen van een verzekering bemoeilijken. Bovendien zouden in dergelijke omstandigheden, de kosten voor de bemanning, alsook de eventuele kosten die kunnen worden gemaakt voor het gebruik van veiligheidsagenten, kunnen stijgen. Daarnaast zou de kaping van één van onze schepen ten gevolge van een daad van piraterij, een stijging van de kosten, of het helemaal niet beschikbaar zijn van verzekeringen voor onze schepen, een belangrijk negatief effect kunnen hebben op onze activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen. Om een antwoord te bieden tegen de piraterij, in het bijzonder in de Golf van Aden, nabij de kust van Somalië en het hele gebied van de westelijke Indische Ocean, volgt Euronav, in overleg met de regelgevende overheden, de laatste versie van BMP4 (Best Management Practices), een gids die gezamenlijk werd opgesteld door EUNAVFOR, het NAVO Scheepscentrum en UKMTO (UK Maritime Trade Operations) alsook door verschillende maritieme sectororganisaties of kan de Vennootschap in bepaalde gevallen zelfs overwegen gewapende bewakers aan boord te nemen. Hoewel het inzetten van deze bewakers bedoeld is om de kaping van schepen te voorkomen, kan het ook ons aansprakelijkheidsrisico vergroten voor dood of verwonding van personen of schade aan persoonlijke bezittingen en bezittingen van derden, hetgeen Euronav's activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen negatief kan beïnvloeden.

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

---

### 6.1 Kapitaalstructuur

Bij het opstellen van dit jaarverslag bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav NV 173.046.122,14 USD, vertegenwoordigd door 159.208.949 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd. Euronav houdt momenteel 850.000 eigen aandelen aan.

Bij het opstellen van dit jaarverslag stond geen enkele van de converteerbare obligaties of eeuwigdurende preferente effecten nog uit. Naast de aandelenoptieplannen (zie sectie 4.5 van deze Verklaring inzake Corporate Governance), bestaan er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om aandelen van de Vennootschap te verwerven.

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

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

### 6.3 Algemene Vergadering van Aandeelhouders

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

### 6.4 Aandeelhoudersovereenkomsten of andere overeenkomsten

De Raad van Bestuur is niet op de hoogte van enige aandeelhoudersovereenkomsten of andere overeenkomsten tussen de hoofdaandeelhouders of andere aandeelhouders die de overdracht van effecten of de uitoefening van stemrechten beperken. Tussen de hoofdaandeelhouders bestaan geen besprekingen van aandeelhoudersovereenkomsten noch

stemafspraken. Zij handelen evenmin in onderling overleg. Er zijn geen overeenkomsten tussen de Vennootschap en haar werknemers of Bestuurders die voorzien in een vergoeding in geval van ontslag volgend op een openbaar bod. Met uitzondering van de gangbare marktconforme clausules inzake controlewijziging onder de kredietovereenkomsten en de incentive plannen op lange termijn, zijn er verder geen belangrijke overeenkomsten waarbij de Vennootschap betrokken partij is en die in voege treden, dan wel gewijzigd of beëindigd worden in geval van verandering van controlewijziging van de Vennootschap na een openbaar bod.

### **6.5 Benoeming en vervanging van Bestuurders**

De statuten (artikel 17 en volgende) en Afdeling III.2 van het Corporate Governance Charter van Euronav bevatten specifieke regels met betrekking tot de (her)benoeming, vervanging en de evaluatie van Bestuurders. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders benoemt de Raad van Bestuur. De Raad legt de voorstellen voor de (her)benoeming van Bestuurders – ondersteund door een aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité – ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering. Indien een bestuurdersmandaat openvalt in de loop van de termijn waarvoor die Bestuurder benoemd was, kunnen de overblijvende leden van de Raad van Bestuur voorlopig in de vacature voorzien tot aan de eerstvolgende Algemene Vergadering die over de definitieve vervanging beslist. De Bestuurder die in deze omstandigheden wordt benoemd, is slechts benoemd voor de termijn om het mandaat van degene die hij vervangt, te voleindigen. Bestuurders worden benoemd voor een termijn van maximaal vier jaar. Na het verstrijken van deze termijn is elke Bestuurder herverkiesbaar.

### **6.6 Statutenwijzigingen**

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

### **6.7 Machtiging aan de Raad van Bestuur inzake kapitaalsverhoging**

De statuten (artikel 5) bevatten specifieke regels betreffende de machtiging tot kapitaalsverhoging. Aan de Raad van Bestuur is bij besluit van de Algemene Vergadering de dato 13 mei 2015 de bevoegdheid verleend om binnen de termijn van vijf jaar te rekenen van de datum van de bekendmaking van het besluit, in één of meerdere malen op de wijze en tegen de voorwaarden die de Raad zal bepalen, het kapitaal te verhogen met een maximumbedrag van 150.000.000 USD.

### **6.8 Machtiging aan de Raad van Bestuur om eigen aandelen te verwerven of te vervreemden**

De statuten (artikel 15 en 16) bevatten specifieke regels in verband met de machtiging om eigen aandelen van de Vennootschap te verwerven of te vervreemden. Volgens een besluit van de Algemene Vergadering van 24 februari 2014,

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

## **7. WINSTVERDELING**

---

In het kader van haar nieuwe dividendpolitiek voor de groep, is het de intentie van Euronav om minstens 80% van het jaarlijkse nettoresultaat (exclusief uitzonderlijke items zoals meerwaarden op de verkoop van schepen) uit te keren als dividend. Het jaarlijkse dividend wordt uitgekeerd in twee fasen: eerst als interimdividend daarna als een saldobetaling die overeenkomt met het slotdividend. Het interimdividend, waarvan de uitbetalingsratio typisch iets conservatiever zal zijn dan de jaarlijkse uitbetaling van minstens 80% van het nettoresultaat, wordt bekendgemaakt samen met de halfjaarresultaten en wordt betaald in september.

Het slotdividend zal worden voorgesteld door de Raad van Bestuur (en is afhankelijk van de goedkeuring door de aandeelhouders). Het wordt bekendgemaakt in maart, samen met de definitieve jaarresultaten van de groep en zal worden betaald in mei na goedkeuring van de aandeelhouders op de Algemene Vergadering van Aandeelhouders die plaatsvindt op de tweede donderdag van de maand mei.

## **8. GEDRAGSCODE**

---

De Raad van Bestuur keurde op haar vergadering van 9 december 2014 de Euronav Gedragscode goed. Het doel van de Gedragscode bestaat erin de werknemers te begeleiden bij



de bevordering en bescherming van de goede reputatie van Euronav. De Gedragscode zet de beleidspunten en richtlijnen uiteen die de waarden van Euronav belichten en meer bepaald haar relaties met klanten, aandeelhouders, belanghebbenden en de samenleving in het algemeen. De volledige tekst van de Gedragscode bevindt zich op de website: [www.euronav.com](http://www.euronav.com).

## 9. MAATREGELEN IN VERBAND MET MISBRUIK VAN VOORKENNIS EN MACHTSMISBRUIK

In overeenstemming met Richtlijn 2003/6/EC betreffende misbruik van voorkennis en marktmisbruik, keurde de Raad van Bestuur op zijn vergadering van 9 december 2014 een geactualiseerde versie van de "Dealing Code and Policies and Procedures to Detect and Prevent Insider Trading" van de Vennootschap goed, ook wel "Dealing Code" genoemd. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in Euronav aandelen gedurende zogenaamde "gesloten periodes", die sinds 2006 van toepassing zijn.

Bestuurders en personeelsleden die wensen te handelen in Euronav aandelen dienen voorafgaandelijk toelating te krijgen van de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt dienen te worden in overeenstemming met het Koninklijk Besluit van 5 maart 2006 worden te gepasten tijde openbaar gemaakt.

## 10. GUBERNA

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

## 11. GENDERDIVERSITEIT

Overeenkomstig bepaling 2.1 van de Corporate Governance Code dient de Raad van Bestuur te worden samengesteld op basis van genderdiversiteit en diversiteit in het algemeen. De huidige Raad van Bestuur van Euronav is samengesteld uit acht mannen en twee vrouwen met uiteenlopende doch complementaire kennis en ervaring. De Raad van Bestuur heeft kennis genomen van de Wet van 28 juli 2011 met betrekking tot genderdiversiteit en de aanbeveling van de Corporate Governance en Benoemingscomité als gevolg van het in voege treden van de wet inzake de vertegenwoordiging van vrouwen in de raden van bestuur van beursgenoteerde vennootschappen.

## 12. RESULTAATVERWERKING EURONAV NV

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt 213.422.171,56 USD, wat met inbegrip van de overdracht van vorig boekjaar ten bedrage van 244.713.944,79 USD een te verdelen winstsaldo geeft van 458.136.116,35 USD.

Aan de Algemene Vergadering van 12 mei 2016 zal worden voorgesteld een brutodividend uit te keren aan alle aandeelhouders ten bedrage van 0,82 USD per aandeel. Het dividend zal vanaf 26 mei 2016 betaalbaar zijn. Het aandeel zal ex-dividend noteren vanaf 17 mei 2016 (registratiedatum 18 mei 2016). Het dividend zal aan de houders van Euronav-aandelen die genoteerd en verhandelbaar zijn op Euronext Brussels, worden betaald in EUR tegen de USD/EUR-wisselkoers op de registratiedatum.

Uitzonderlijk dit jaar is dat de Vennootschap in mei 2015 een dividend heeft uitgekeerd uit de overgedragen winsten van vorige boekjaren maar op basis van de sterke kasstroom in het eerste kwartaal van 2015 en de sterke vooruitzichten op dat moment. Bij de berekening van het slotdividend voor het boekjaar 2015 werd rekening gehouden met ons beleid om 80% van de nettowinst uit te keren aan de aandeelhouders, exclusief uitzonderlijke items zoals meerwaarden op de verkoop van schepen. Het totale brutodividend met betrekking tot 2015 van 1,69 USD is de som van de dividenden die uitgekeerd werden in mei en september 2015 bovenop het voorgestelde bedrag van 0,82 USD per aandeel dat zal voorgesteld worden aan de Algemene Vergadering van 12 mei 2016.

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

• kapitaal en reserves	10.671.108,58 USD
• dividenden	229.260.886,56 USD
• over te dragen	218.204.121,21 USD

### 15 maart 2016 De Raad van Bestuur

# GROEPSSTRUCTUUR

---

## EURONAV SHIP MANAGEMENT SAS

---

Euronav Ship Management SAS met hoofdkantoor in Nantes in het zuiden van Bretagne en met een bijkantoor in Antwerpen is naast het traditionele scheepsbeheer verantwoordelijk voor de offshoreprojecten van Euronav en het beheer van de schepen aangewend voor de offshore-industrie. Daaronder vallen de aanbestedingsprojecten, de conversiewerken alsook het beheer van deze schepen met inbegrip van bemanningsbeheer, technisch beheer, aankoopbeheer, boekhouding en kwaliteit. Alle schepen varen onder Franse, Belgische of Marshall Islands vlag. Dat garandeert een hoog niveau van kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid. De kantoren in Nantes en in Antwerpen staan tevens in voor het bemanningsbeheer van de Euronav-schepen.

## EURONAV SHIP MANAGEMENT (HELLAS) LTD

---

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd werd opgericht in november 2005 in Piraeus, Griekenland als bijkantoor. Euronav Ship Management (Hellas) Ltd staat in voor het beheer van de olietankers van Euronav en het toezicht op de aanbouw van de nieuwbouwschepen. Het scheepsbeheer omvat bemanningsbeheer, technisch beheer, aankoopbeheer, boekhouding, veiligheids- en kwaliteitsverzekering.

## EURONAV UK AGENCIES LTD

---

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



## EURONAV HONG KONG LTD

---

Euronav Hong Kong Ltd is de holdingmaatschappij van drie 100%-dochterondernemingen en zeven 50%-joint ventures. De 100%-dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd vallen, zijn: Euronav Ship Management (Hellas) Ltd (zie korte samenvatting hierboven), Euronav Singapore Pte. Ltd, Euronav Luxembourg SA en Euro-Ocean Ship Management Ltd, een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de *FSO Asia* en de *FSO Africa*. TI Asia Ltd en TI Africa Ltd, 50%-joint ventures met OSG, zijn de eigenaars van respectievelijk de *FSO Asia* en *FSO Africa*, die momenteel beide zijn ingezet op het Al Shaheenolieveld voor de kust van Qatar. Fontvieille Shipholding Ltd, Moneghetti Shipholding Ltd, Fiorano Shipholding Ltd en Larvotto Shipholding Ltd, 50%-joint ventures met Bretta Tanker Holdings, Inc., zijn elk eigenaar van één Suezmax-schip. De 50%-joint venture Kingswood is 100% eigenaar van Seven Seas Shipping Ltd, dat op haar beurt eigenaar is van één VLCC die vaart onder de Panamese vlag. In oktober 2015 verhuisde Euronav Hong Kong Ltd naar een nieuw kantoor: Room 2503-05 25th Floor Harcourt House, No. 39 Gloucester Road, Wanchai, Hongkong.

## GREAT HOPE ENTERPRISES LTD

---

Great Hope Enterprises Ltd is een 50%-joint venture die eigenaar was van één VLCC, de *Ardenne Venture*, die aan haar nieuwe eigenaars werd geleverd in januari 2014.

## EURONAV SHIPPING NV EN EURONAV TANKERS NV

---

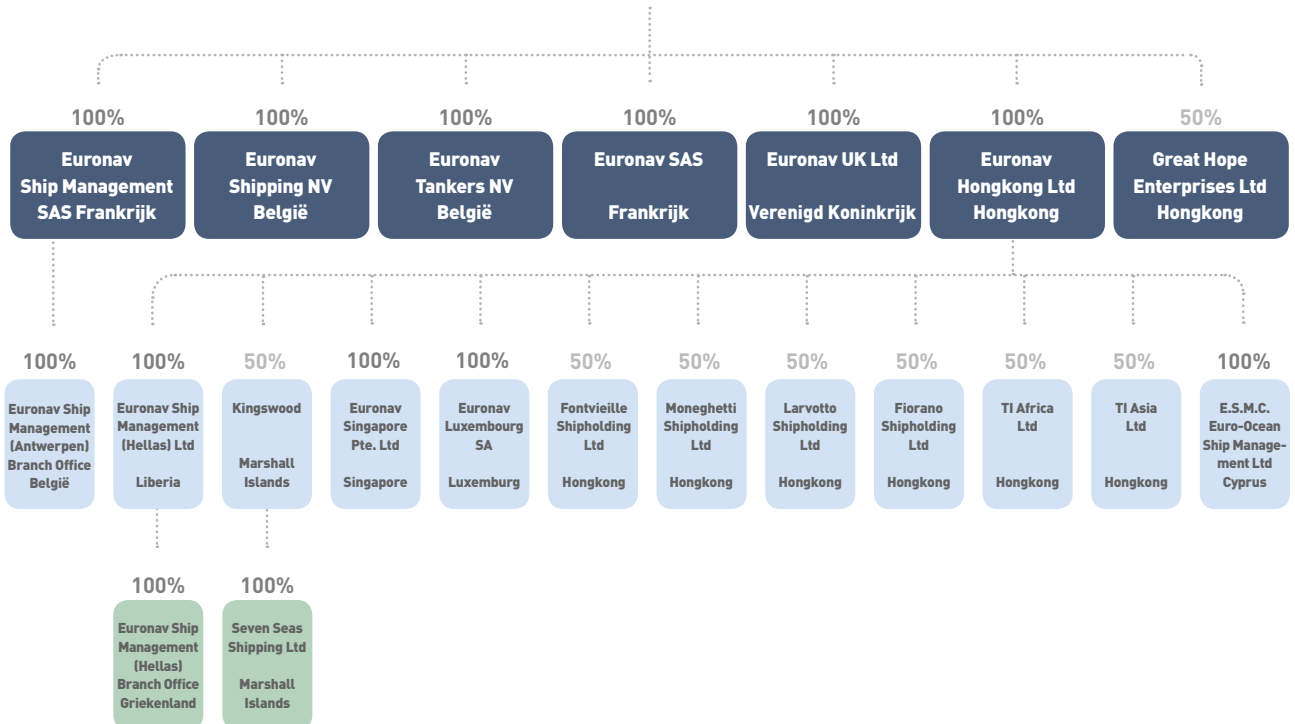
Als gevolg van de overname van vijftien VLCC's in januari 2014, werden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV opgericht als dochterondernemingen van Euronav NV, respectievelijk in januari en februari 2014. Elk van deze vennootschappen bezit zeven tot acht schepen en voor elk van deze vennootschappen werd het tonnagebelastingsregime aangevraagd met ingang van 1 januari 2016.



## HUDIGE STRUCTUUR



### Euronav NV België





## PRODUCTEN EN DIENSTEN

### VOOR ONZE KLANTEN

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

### VERVOER VAN RUWE OLIE

Euronav is een verticaal geïntegreerde eigenaar, uitbater en beheerder die een volledig pakket transportdiensten kan aanbieden bovenop het vervoer van ruwe olie met haar vloot van moderne tankers. De markt voor het zeevervoer van ruwe olie is cyclisch en zeer volatiel en vereist een flexibel en proactief beheer van activa, voornamelijk wat betreft de samenstelling van de vloot en de tewerkstelling ervan. Euronav verhoogt haar aanwezigheid op de markt door op het juiste moment schepen van andere eigenaars en leveranciers van tonnage in te huren en tegelijkertijd een hoogkwalitatieve kernvloot aan te houden in volledige of gedeeltelijke eigendom. Op 24 maart 2016 hebben de schepen van de kernvloot van Euronav een gewogen gemiddelde leeftijd van 7,7 jaar. Euronav baat haar vloot uit zowel op de spotmarkt als onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. De meeste VLCC's in eigendom van Euronav worden binnen de Tankers International (TI) Pool verhandeld.

De Suezmax-vloot van Euronav wordt deels onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd en deels rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt.

### VLCC-vloot

*De Tankers International (TI) Pool*

De volledige VLCC-vloot in eigendom van Euronav vaart onder Belgische, Griekse, Franse, Marshall Islands of Panamese vlag. Euronav is één van de medeoprichters van de TI Pool, die haar activiteiten startte in januari 2000. De TI Pool werd opgericht door Euronav en andere vooraanstaande tankerredereien om tegemoet te komen aan de algemene transportvereisten van internationale oliemaatschappijen en andere belangrijke bevrachters. De TI Pool beheert een van de grootste moderne vloten ter wereld en beschikte op 24 maart 2016 over 38 dubbelwandige VLCC's. Via deelname aan een pool genieten zowel Euronav als haar klanten van de schaalvoordelen inherent aan een dergelijke structuur. Verder slaagt de TI Pool erin de inkomsten van de schepen te verhogen via een optimalisatie van de aanwending van de vloot (verhoging van het aantal dagen geladen in vergelijking met het aantal dagen in ballast) door gebruik te maken van gecombineerde reizen, bevrachtingsovereenkomsten en andere schaalvoordelen verbonden aan de omvang en kwaliteit van haar moderne VLCC-vloot. Door samen veel moderne schepen uit te baten streeft de TI Pool ernaar een moderne, hoogst kwalitatieve VLCC beschikbaar te hebben op de juiste plaats, op het juiste moment.

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



- 43% 0-5 jaar oud
- 37% 5-10 jaar oud
- 20% 10-15 jaar oud

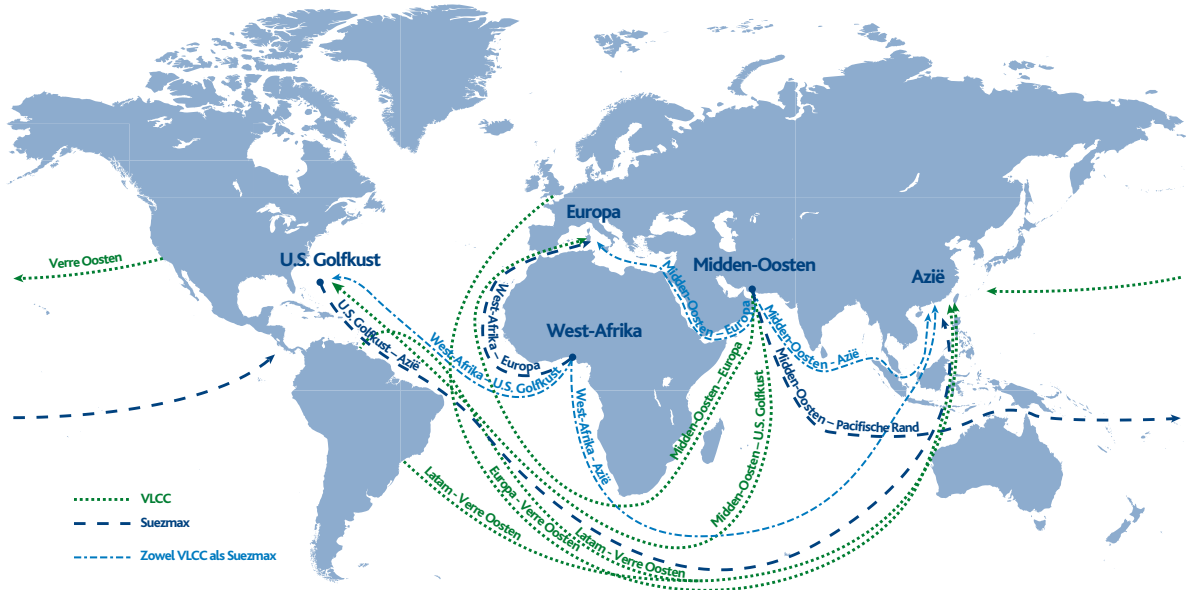
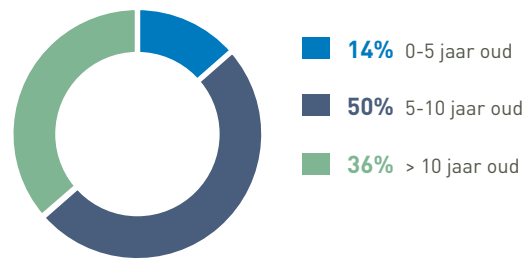




### Suezmax-vloot

De volledige Suezmax-vloot in eigendom vaart onder Griekse of Belgische vlag. De combinatie van een nationale vlag en operationele normen, wat betreft leeftijd en prestatie, alsook normen op het vlak van onderhoud die hoger liggen dan die gehanteerd in de industrie, laat Euronav toe haar vloot gedeeltelijk onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren. Euronav verkiest om een deel van haar Suezmax-vloot onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren als tegengewicht voor de blootstelling aan de spotmarkt van haar VLCC's. Door deze strategie kan de Vennootschap genieten van een stabiele, zekere en zichtbare inkomstenstroom. Euronav bezit en baat 22 Suezmax-schepen uit. De bevrachters van de Euronav Suezmax-vloot zijn toonaangevende oliemaatschappijen, raffinaderijen en handelaars zoals onder meer Valero, Petrobras, Total en Repsol. Op 24 maart 2016 verhandelde Euronav 16 Suezmax-tankers op de spotmarkt.

### Gemiddelde leeftijd van de Euronav Suezmax-vloot in eigendom en in tijdsbevrachting



## DRIJVENDE OPSLAGPLATFORMEN EN DRIJVENDE PRODUCTIE- EN OPSLAGPLATFORMEN (FSO/FPSO)

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

De offshoresector is technisch zeer complex en houdt vele risicofactoren in. Deze aspecten worden echter recht evenredig beloond. In tegenstelling tot productie- of opslagfaciliteiten aan wal is elk offshoreplatform uniek omwille van de specifieke bijkomende logistieke en bouwkundige vereisten in het ontwerp, het transport, de installatie en de gebruiksvoorzieningen van platformen in afgelegen offshoreomgevingen.

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

Ongeveer 45% van de FSO's in dienst zijn gepositioneerd in Zuidoost-Azië en 20% zijn gelokaliseerd in West-Afrika. De anderen bevinden zich verspreid over het Midden-Oosten, India, Noord-Europa, het Middellandse Zeegebied en Brazilië.

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

Euronav kwam in 1998 voor het eerst in contact met deze markt door de inzet van VLCC's in de Golf en in West-Afrika. Euronav engageerde zich voor het Maersk Oil Qatar-project (MOQ) (zie hieronder) omwille van de specifieke activa in eigendom: twee van de vier V-Plus-schepen (ook wel bekend als ULCC's – Ultra Large Crude Carriers) die wereldwijd bestaan, m.n. de *TI Asia* (die toebehoorde aan Euronav) en de *TI Africa* (die toebehoorde aan OSG). De *TI Europe* (in volle eigendom van Euronav) is een van de twee overblijvende niet-geconverteerde V-Plus-schepen wereldwijd. Euronav is ervan overtuigd dat de toekomst van dit nog niet geconverteerde schip in een uitbating op lange termijn in de offshoresector ligt. Het merendeel van de nieuwe olievelden die worden ontdekt, bevindt zich offshore. In veel gevallen gaat het om gigantische olievelden (Brazilië, West-Afrika, Australië) waarvoor normaal zeer grote FSO's nodig zijn. Euronav is dan ook van mening dat er bij de uitbaters van offshoreolievelden vraag zal zijn naar dit schip.

Via het MOQ-project is Euronav opnieuw actief in de offshoremarkt. MOQ kende twee contracten toe voor de levering van FSO-diensten op het Al Shaheenolieveld voor de kust van Qatar, waar beide omgebouwde V-Plus-schepen momenteel actief zijn via een 50%-joint venture met OSG. Beide FSO's worden intern beheerd door Euronav.





## SCHEEPSBEHEER

---

Het beheer van de schepen is toevertrouwd aan drie 100% dochtermaatschappijen: Euronav Ship Management SAS, Euronav SAS en Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. In 2015 opende Euronav ook een kantoor in Singapore om de ondersteunende diensten voor schepen die regelmatig Aziatische havens aandoen, te verbeteren. De vaardigheden van haar officieren en bemanning op zee en haar personeel aan wal inclusief ervaren kapiteins en scheepsbouwkundig ingenieurs, verzekeren een competitief voordeel in het kwalitatief onderhoud en de kwalitatieve uitbating van schepen, alsmede projectontwikkeling en -uitvoering. Euronav beheert een eigen vloot van moderne dubbelwandige ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, Very Large en V-Plus (ook bekend als Ultra Large Crude Oil Carriers) tot FSO (Floating Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd in vaak erg moeilijke weersomstandigheden, naar havens en in opdracht van bevrachters die de hoogste eisen stellen. Schepen en bemanning staan in voortdurend contact met het walpersoneel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen, besprekingen tijdens briefings en debriefings, conferenties die aan wal of aan boord worden georganiseerd, interne opleidingssessies of via uiterst gesofisticeerde communicatiemiddelen. Scheepsinspecteurs, interne en externe revisoren, klanten alsook nationale en internationale regelgevende instanties beoordelen de prestaties van het schip en de bemanning. Euronav onderhoudt uitstekende relaties met alle grote spelers op de oliemarkt. Zowel de Venootschap als haar schepen hebben talrijke inspecties van de verschillende oliemaatschappijen met succes doorstaan.

Alle diensten worden geleverd met fundamenteel respect voor gezondheid, veiligheid, betrouwbaarheid en voor alle milieu- en kwaliteitsnormen van toepassing in de maritieme transportsector, als voornaamste bekommernis. Euronav zet zich in zowel voor een voortdurende verbetering van de veiligheid, betrouwbaarheid en kwaliteit bij de uitbating van haar vloot als voor een optimale tewerkstelling ervan en dat steeds met bijzondere aandacht voor de bescherming van het milieu. Euronav hecht veel belang aan

een bedrijfscultuur waar teamwork hoog in het vaandel wordt gedragen en waar iedereen – aan wal en op zee – samenwerkt aan een succesvolle bedrijfsvoering.

Euronav ontwikkelde een eigen evaluatieprocedure voor haar werknemers en verzorgt opleidingen met het oog op interne promotie. Het beleid van Euronav is gericht op een voortdurende verbetering van de prestaties en een overeenstemmende beloning, op motivatie van werknemers en het koesteren van toptalent.

Euronav handhaaft een geïntegreerde methode voor het scheepsbeheer waarvan de belangrijkste kwaliteiten zijn:

- bewezen ervaring in het beheer van olietankers;
- ervaren officieren en bemanning met bewezen professionele kwaliteiten;
- professionele verstandhoudingen gebaseerd op verdienste en vertrouwen;
- volle inzet om de kwaliteit van het leven en werken op zee te verbeteren;
- veiligheids- en kwaliteitsgarantie inclusief training, audits en inspecties;
- moderne en efficiënte gecomputeriseerde management en trainingssystemen;
- een personeelsbeleid gericht op samenwerking teneinde gemeenschappelijke doelen te bereiken;
- praktijkgericht technisch beheer ondersteund door de meest moderne softwareplatformen en communicatiesystemen;
- ervaring in bescherming en opwaardering van activa op lange termijn;
- open communicatie en transparantie in verslaggeving.


### EEN VOLLEDIG DIENSTENPAKKET

---

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

- volledige technische bijstand;





“ **IN 2015 OPENDE EURONAV EEN KANTOOR IN SINGAPORE OM EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING TE KUNNEN BIEDEN AAN SCHEPEN DIE VAAK AZIATISCHE HAVENS AANDOEN.** ”

- personeelsbeleid voor ervaren officieren en bemanningsleden;
- uitgebreid gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieumanagementsysteem;
- verzekering en schadebeheer;
- wereldwijde afnemer van scheepsbrandstof, uitrusting en diensten om optimale synergie, prijszetting en kwaliteit te verzekeren;
- financiële diensten, IT, personeelsbeleid en juridische diensten ter verzekering van een voortdurende verbetering van de prestaties van de groep op deze respectievelijke domeinen;
- projectmanagement voor:
  - o supervisie van schepen in aanbouw, inclusief pre- en postcontractuele advisering en technische ondersteuning;
  - o FSO-conversies;
  - o opwaardering van activa voor een betere operationele efficiëntie;
- commercieel management;
- operationeel management.

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

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

Tijdens de driemaandelijke management review meetings en regelmatige management coördinatie meetings worden de tendensen opgevolgd en de werkwijze in die zin bijgesteld.

# VLOOT VAN EURONAV OP 31 DECEMBER 2015



## VLCC'S EN V-PLUS IN EIGENDOM

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHIEPSWERF
Alex <sup>1</sup>	100%	2016	299.445	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alice <sup>2</sup>	100%	2016	299.320	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alsace	100%	2012	320.350	22,50	Grieks	330,00	Samsung H.I.
TBN Anne <sup>3</sup>	TBO	2016	300.000	21,60	Frans	333,00	Hyundai H.I.
Antigone	100%	2015	299.421	21,60	Grieks	333,00	Hyundai H.I.
Artois	100%	2001	298.330	21,13	Frans	333,00	Hitachi Zosen
Famenne <sup>4</sup>	100%	2001	298.412	21,13	Frans	332,94	Hitachi Zosen
Flandre	100%	2004	305.688	22,42	Frans	332,00	Daewoo H.I.
Hakata	100%	2010	302.550	21,03	Frans	333,00	Universal
Hakone <sup>5</sup>	100%	2010	302.624	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hirado <sup>5</sup>	100%	2011	302.550	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hojo	100%	2013	302.965	21,64	Belgisch	330,00	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.
Nautic	100%	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,67	Dalian S.I.
Nautilus	100%	2006	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Dalian S.I.
Navarin	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,65	Dalian S.I.
Nectar	100%	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,60	Dalian S.I.
Neptun	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Dalian S.I.
Newton	100%	2009	307.284	22,30	Belgisch	321,66	Dalian S.I.
Noble	100%	2008	307.284	22,72	Belgisch	321,67	Dalian S.I.
Nucleus	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,64	Dalian S.I.
Sandra	100%	2011	323.527	21,32	Frans	319,57	STX O&S
Sara <sup>5</sup>	100%	2011	323.183	22,62	Frans	319,57	STX O&S
Simone	100%	2012	313.988	22,10	Belgisch	319,57	STX O&S
Sonia	100%	2012	314.000	22,10	Belgisch	319,57	STX O&S
TI Europe	100%	2002	441.561	24,53	Belgisch	380,00	Daewoo H.I.
TI Hellas <sup>5</sup>	100%	2005	319.254	22,52	Belgisch	332,99	Hyundai H.I.
TI Topaz	100%	2002	319.430	22,52	Belgisch	332,99	Hyundai H.I.
V.K. Eddie <sup>5</sup>	50%	2005	305.261	22,42	Panama	332,00	Daewoo H.I.



## FSO (FLOATING STORAGE AND OFFLOADING) IN EIGENDOM

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHEEPSWERF
FSO Africa	50%	2002	442.000	24,53	Marsh I	380,00	Daewoo H.I.
FSO Asia	50%	2002	442.000	24,53	Marsh I	380,00	Daewoo H.I.

TC Out = onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst

Marsh I = Marshall Islands

TBN = to be named

TBO = to be owned

<sup>1</sup> Schip geleverd aan Euronav op 24 maart 2016.

<sup>2</sup> Schip geleverd aan Euronav op 26 januari 2016.

<sup>3</sup> Schip zal worden geleverd aan Euronav in mei 2016.

<sup>4</sup> Schip verkocht op 15 januari 2016 en geleverd aan haar nieuwe eigenaars op 9 maart 2016.

<sup>5</sup> De Hakata, de Hakone, de Hirado, de Sara, de TI Hellas en de V.K. Eddie ondergingen in 2015 een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De Hakone in Ras Laffan, Qatar (oktober), de Hirado in Dubai, Verenigde Arabische Emiraten (december), de Sara in Singapore (december), de TI Hellas in Singapore (mei) en de V.K. Eddie in Zhousan, China (april).



## SUEZMAX-SCHEPEN IN EIGENDOM

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHEEPSWERF
Cap Charles	100%	2006	158.881	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Diamant	100%	2001	160.044	15,62	Grieks	277,32	Hyundai H.I.
Cap Felix	100%	2008	158.765	17,02	Belgisch	274,00	Samsung H.I.
Cap Georges <sup>6</sup>	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Guillaume	100%	2006	158.889	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Jean <sup>6</sup>	100%	1998	146.627	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Lara	100%	2007	158.826	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Leon	100%	2003	159.049	17,02	Grieks	274,29	Samsung H.I.
Cap Philippe	100%	2006	158.920	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Pierre	100%	2004	159.083	17,02	Grieks	274,29	Samsung H.I.
Cap Romuald <sup>6</sup>	100%	1998	146.640	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Theodora	100%	2008	158.819	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Victor	100%	2007	158.853	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Capt. Michael	50%	2012	157.648	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Devon <sup>6</sup>	50%	2011	157.642	17,02	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Eugenie	50%	2010	157.672	17,02	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Felicity	100%	2009	157.667	17,02	Belgisch	274,00	Samsung H.I.
Filikon	100%	2002	149.989	15,95	Grieks	274,20	Universal
Finesse	100%	2003	149.994	15,95	Grieks	247,20	Universal
Fraternity	100%	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,20	Samsung H.I.
Maria	50%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.

<sup>6</sup> In 2015 ondergingen de Cap Georges, de Cap Jean, de Cap Romuald en de Devon een speciale inspectie in droogdok (standaard procedure voor schepen om de vijf jaar). De Cap Georges, de Cap Jean en de Cap Romuald in Setubal, Portugal respectievelijk in juli, september en december en de Devon in Ras Laffan, Qatar (oktober).

## SUEZMAX-SCHEPEN VERKOCHT IN DE LOOP VAN 2015

NAAM	EIGENDOM	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHEEPSWERF
Cap Laurent <sup>7,8</sup>	100%	1998	146.645	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.

<sup>7</sup> Schip geleverd aan haar nieuwe eigenaars op 26 november 2015.

<sup>8</sup> In 2015 onderging de Cap Laurent een speciale inspectie in droogdok in Singapore (juli).

## VLCC IN TIJDSBEVRACHTING

NAAM	AANDEEL	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHEEPSWERF
KHK Vision	100%	2007	305.749	22,40	Singapore	332,00	Daewoo H.I.

## SUEZMAX IN TIJDSBEVRACHTING

NAAM	AANDEEL	BOUWJAAR	DWT	DIEPGANG	VLAG	LENGTE (M)	SCHEEPSWERF
Suez Hans	100%	2011	158.574	17,17	Marsh I	274,33	Hyundai H.I.



# MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN - SOCIAAL EN MILIEUVERSLAG: GEZONDHEID, KWALITEIT, VEILIGHEID EN SAMENLEVING

## VOOR ONZE SAMENLEVING

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

### Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor Euronav het handelen met de nodige zin voor verantwoordelijkheid in de omgeving en binnen de gemeenschappen waarin we actief zijn. Concreet betekent dat dat we steeds proberen afval en vervuiling te verminderen, dat we verouderde activa vervangen zodat we steeds over een moderne vloot beschikken (scheepsrecyclage) en dat we een actieve bijdrage leveren aan milieuvriendelijke, educatieve en sociale programma's, inclusief vrijwilligerswerk en liefdadigheidsacties. Bovendien kaderen de "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu" standaarden in het breder geheel van het beleid dat de Vennootschap voert op vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De missie en visie van de Vennootschap, haar Corporate Governance Charter, haar Gedragscode, haar Compliance Officer en haar algemeen beleid onderbouwen haar sterke toewijding aan verantwoordelijk handelen en maatschappelijk verantwoord ondernemen. We menen dat al deze factoren ons in staat hebben gesteld om de steun en het vertrouwen te winnen en te behouden van onze klanten, onze aandeelhouders, onze werknemers en de gemeenschappen waarin we actief zijn.

## GEZONDHEID

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

### Sensibilisering rond gezondheid

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

- goede conditie: voorzien van de nodige uitrusting aan boord;
- gezonde voeding: tips geven en menu's voorstellen met gezonde voeding;
- voedselveiligheid: bewustmaking omtrent het belang van bewarings- en verwerkingsvoorschriften (persoonlijke hygiëne in de kombuis en voedingsmiddelen ontsmetten en schoonmaken).

### Drugs- en alcoholbeleid

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



## VEILIGHEID

---

Euronav stelt alles in het werk om haar diensten te verlenen in overeenstemming met de strengste veiligheidsnormen van toepassing in de sector en stelt ervaren bemanning tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden uitgebaat. Zowel aan wal als aan boord wordt onder het personeel een actieve veiligheidscultuur aangemoedigd. Op deze manier engageert Euronav zich niet alleen om haar klanten een kwaliteitsservice aan te bieden maar vooral om een voortdurende bescherming van het milieu en de veiligheid van mensen na te streven. Aandacht besteden aan veiligheid betekent ook ervoor zorgen dat onze bemanningsleden over de nodige kwalificaties beschikken, regelmatig opleidingen krijgen, informatie ontvangen over actuele problemen en medisch opgevolgd worden.

### De vloot

De vloot van Euronav werd gebouwd door de meest gevestigde scheepswerven ter wereld. De schepen werden steeds vervaardigd volgens onze eigen specificaties, die in veel gevallen de eisen van de internationale regelgevende instanties overstijgen.

### Beleid met betrekking tot noodgevallen

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

- de “Emergency & Contingency Manual”: een handleiding voor alle mogelijke noodgevallen met uitzondering van olievervuiling;
- het “Ship Oil Pollution Emergency Plan” (SOPEP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling;
- het “Vessel Response Plan” (VRP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling in Amerikaanse wateren (zoals vereist door de Amerikaanse Oil Pollution Act van 1990);
- “California Contingency Plan” (CCP): een uitgewerkte procedure in geval van olievervuiling in Californische wateren;
- gestandaardiseerde simulatieoefeningen of “Table Top Exercises” (TTX): driloefeningen met officieren, de overige scheepsbemanning en externe deelnemers zoals individueel gekwalificeerde of reddings- en brandbestrijdingsexperts;
- driemaandelijkse op maat gemaakte TTX met de medewerking van de schepen en het niet-varend management;
- wekelijkse driloefeningen aan boord, waarbij verscheidene scenario’s aan bod komen.

## KWALITEIT

---

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

## Naleving ISM-reglementering

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

## Certificaten

Euronav Ship Management SAS heeft haar International Safety Management (ISM) certificaat en het Document of Compliance van de Belgische Scheepvaartcontrole en van Bureau Veritas in opdracht van de Marshall Islands Flag Administration vernieuwd respectievelijk op 24 juli 2015 en op 8 oktober 2015. De internationale norm voor kwaliteitsmanagementsystemen, ISO 9001:2008 (RvA), werd vernieuwd, terwijl de internationale norm voor milieumanagementsystemen, ISO 14001:2004 (UKAS), en voor Arbo- en Veiligheidsmanagementsysteem, OHSAS 18001 (UKAS), behouden bleven.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. behield het Document of Compliance van het American Bureau of Shipping namens de Griekse en Marshall Islands Vlagadministratie, evenals van de Belgische Scheepvaartcontrole voor de schepen die varen onder Belgische vlag en van de Franse Vlagadministratie voor de schepen die varen onder Franse vlag. De ISO 9001:2008 (RvA) en 14001:2004 (RvA) certificaten, verkregen van het American Bureau of Shipping, werden hernieuwd in 2014.

## Kwalitatief scheepsvervoer voor de 21e eeuw

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

In 2015 kwamen alle schepen uitgebaat door Euronav in aanmerking voor QUALSHIP 21 en de Vennootschap was trots te mogen vernemen dat negentien van haar schepen werden erkend met QUALSHIP 21: *Cap Philippe, Eugenie, Alsace, Devon, Famenne, Filikon, Finesse, Cap Laurent, Cap Leon, Maria, Captain Michael, Cap Theodora, Cap Charles, Cap Guillaume, Cap Lara, Cap Romuald, Cap Victor, Cap Diamant* en *Cap Georges*.

Ter indicatie, de criteria om in aanmerking te komen voor erkenning als kwaliteitsschip onder niet-Amerikaanse vlag:

- geen vaststelling van niet-conformiteit in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- geen scheepvaartovertradingen of ernstige ongevallen op zee, en niet meer dan één boete in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- veiligheidsonderzoek door de Amerikaanse PSC (Port State Control – havenstaatcontrole) met succes uitgevoerd tijdens de laatste twaalf maanden;
- geen eigendom zijn van of uitgebaat worden door een onderneming die tijdens de laatste 24 maanden in verband werd gebracht met een PSC-aanhouding in Amerikaanse wateren;
- niet gecertificeerd zijn door een target-organisatie (erkende target-organisaties zijn al diegene die in de Amerikaanse PSC Matrix punten kregen toegewezen);
- niet ingeschreven zijn in een vlaggenstaat met een aanhoudingspercentage van meer dan 1,0% en de vlaggenstaat van het schip moet minstens tien verschillende havens hebben aangedaan in elk van de drie voorgaande jaren.

## Opleiding

Euronav heeft een omvattend systeem van voortdurende opleidingsprogramma's en seminars ontwikkeld zowel aan land als op zee dat verzekert dat alle werknemers zich tijdens hun dagelijkse verantwoordelijkheden bewust blijven van de meest recente ontwikkelingen in hun vakgebied. De opleidingsactiviteiten worden gegeven in een klaslokaal dan wel via online computerprogramma's.

## MILIEU

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

Tijdens trimestriële evaluatievergaderingen worden de initiatieven met betrekking tot de milieuprestaties van de onderneming door het management beoordeeld en geïmplementeerd. Euronav verleent ook haar actieve medewerking aan verscheidene beroepsorganisaties (Intertanko, Helmepe, Namepe, TSCF, conferenties van de grote oliemaatschappijen, sectorconferenties en de commissies van de classificatiebureaus) die de veilige en milieuvriendelijke bouw en exploitatie van schepen promoten. Als lid van het veiligheids-, techniek- en milieucomité binnen Intertanko is Euronav voorstander van een systeem van 'benchmarking' om de milieuprestaties van scheepvaartondernemingen te



A photograph showing two workers in a metal lift basket painting the hull of a large ship. The workers are wearing blue hard hats and light-colored work clothes. The ship's hull is a vibrant orange color. A large, rusty metal chain is visible on the left side of the frame. The background is a solid orange color, matching the ship's hull.

“ MAATSCHAPPELIJK  
VERANTWOORD ONDERNEMEN  
BETEKENT VOOR EURONAV HET  
HANDELEN MET DE NODIGE ZIN  
VOOR VERANTWOORDELIJKHEID  
IN DE OMGEVING EN BINNEN DE  
GEMEENSCHAPPEN WAARIN WE  
ACTIEF ZIJN. ”

evalueren. Euronav is gecertificeerd met de ISO 14001 voor milieubescherming.

### **Behandeling van de emissies in de atmosfeer**

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

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

- het opzetten van een Fleet Energy Management team, d.w.z. specifieke mankracht met als enige taak maatregelen in te plannen en te implementeren om de uitstoot en het brandstofverbruik terug te dringen;
- de uitwerking van een werkbaar beleid om de uitstoot van schadelijke gassen in de atmosfeer te beperken;
- de ontwikkeling van een geavanceerd prestatie management-systeem;
- het lossen van plastic aan wal in plaats van verbranding op het schip;
- de medewerking van Euronav-schepen aan overslagoperaties op de Delaware-rivier met behulp van VEC's (Vapour Emission Control).

Euronav volgt systematisch de brandstoffefficiëntie van haar schepen op en is voortdurend op zoek naar mogelijke verbeteringen om het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen. Hieronder enkele van de ondernomen maatregelen:

- toestellen installeren die de efficiëntie van de schroef verbeteren (bijv. Mewis Duct);
- elektrische verwarmingssystemen voor brandstof installeren die het energieverbruik verlagen wanneer het schip niet of aan een slow steaming snelheid (verminderen van de snelheid van schepen) vaart;
- schepen verven met moderne aangroeiwerende verf die zorgt voor een efficiëntere aandrijving, en zo het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub> emissies doet dalen en het schadelijke effect op het leven in zee vermindert;
- de romp en de schroef schoonmaken gebaseerd op observatie;
- slow steaming in het licht van de optimalisatie van de reis;
- hardware en software installeren voor de nauwkeurige controle van de snelheid en van de consumptie van de schepen.

### **Afvalverwerking**

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

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

### **Bijkomende initiatieven**

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

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

### **Scheepsrecyclage**

Hoewel Euronav een jonge vloot heeft, hecht de Vennootschap veel belang aan scheepsrecyclage en werkt zij hier actief aan mee. Het "groen paspoort" is een bijzonder nuttig instrument in dit recyclagebeleid. Het groen paspoort geeft een overzicht van de volledige levenscyclus van een schip vanaf zijn constructie. Het moet door alle betrokken partijen regelmatig worden geüpdatet tijdens de levensduur van een schip en het

bevat allerhande informatie: niet alleen de specificaties van het schip en haar scheepswerf maar ook en vooral informatie over alle producten die ooit werden gebruikt bij de bouw en de uitbating van het schip. Gezien het belang van het groen paspoort voor het recyclagebeleid besloot Euronav al haar nieuwbouwschepen te voorzien van een groen paspoort met name: *Cap Theodora, Cap Philippe, Cap Guillaume, Cap Charles, Cap Victor, Cap Lara, Cap Felix, Felicity, Fraternity, Eugenie, Devon, Maria, Captain Michael* en *Alsace*.

## SAMENLEVING

---

### Maatschappelijke betrokkenheid

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

#### *Benefiet voor kinderen 2015*

De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic die sinds 2002 plaatsvindt, is een project georganiseerd door Valero Energy Corporation. Dit project zamelt geld in voor liefdadigheidsinstellingen die kinderen helpen in de gemeenschappen waar Valero een belangrijke bedrijfsactiviteit heeft. De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic 2015 en de Valero Texas Open leverden een bedrag van 10,4 miljoen USD op voor de kinderen. Net als de voorgaande jaren heeft Euronav specifiek gevraagd om haar bijdrage over te maken aan de liefdadigheidsinstellingen voor kinderen in Québec, waar heel wat van haar schepen werkzaam zijn.

#### *Centraide*

Ter gelegenheid van de opening van haar nieuw administratief gebouw in 2012, plaatste Valero in de inkomhal een plakkaat aan de muur waarop de namen van haar belangrijkste zakenpartners vermeld staan. In ruil voor een donatie, werd Euronav ook opgenomen tussen de namen van andere bedrijven voor een periode van drie jaar. Alle donaties worden gebruikt om Centraide Quebec te ondersteunen. Centraide is een organisatie die geld inzamelt en het lokaal opnieuw investeert om de vicieuze cirkel van armoede en sociale uitsluiting te doorbreken en zo de levenskwaliteit te verbeteren.

#### *The Ocean Cleanup*

In plaats van traditionele nieuwjaarskaarten te versturen, maakte Euronav haar eindejaarswensen over via een elektronische kaart aan alle zeevarenden en medewerkers. Het bedrag dat anders bestemd zou zijn voor de kaarten en frankering, werd geschonken aan The Ocean Cleanup. The Ocean Cleanup ontwikkelt technologieën die hen in staat stellen plastic afval in de oceanen te onderscheppen en te voorkomen met als doel dieren in het wild en hun habitat te beschermen.

## OPLEIDING

---

### Leer- en opleidingsprogramma's

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

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd subsidieert gedeeltelijk de educatieve bezoeken van studenten van de zeevaartscholen van Chios en Macedonië aan de bedrijventerreinen van motorfabrikanten.

# PERSONEELSBELEID

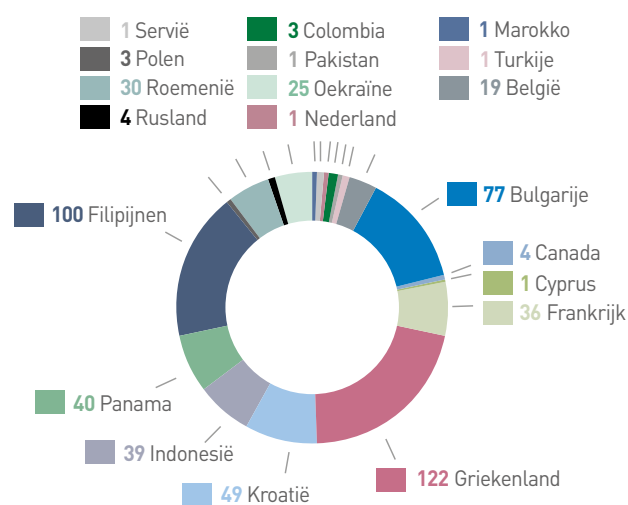
## VOOR ONZE WERKNEMERS

*Getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en helpen hun carrière-doelstellingen te behalen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.*

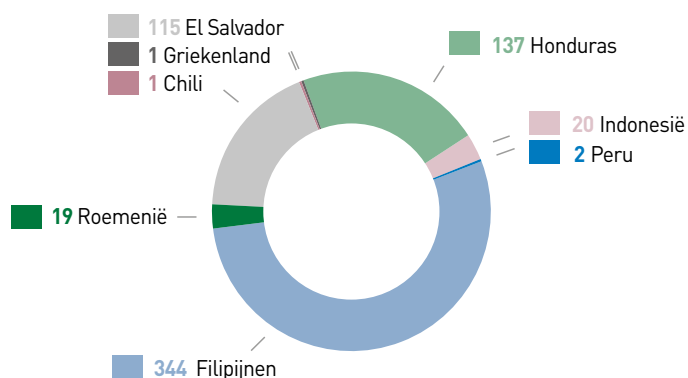
Een van de hoekstenen van Euronav's missie is gericht op onze mensen: getalenteerde, hardwerkende mensen inspireren en helpen bij hun carrière-doelstellingen te behalen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving. Euronav heeft 147 werknemers aan wal: in London, Nantes, Antwerpen, Singapore en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd. Ongeveer 2.700 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav-schepen. In een sector waar bekwame bemanning schaars is, beschikt Euronav over gekwalificeerde en ervaren kapiteins. Bijeenkomsten voor kapiteins en voor bemanning vinden op regelmatige basis plaats. Euronav legt zich toe op een cultuur van teamwork en een omgeving waarin mensen samenwerken aan land of aan zee aan het globale succes van het bedrijf. Euronav hanteert prestatieplanning en beloning, training en ontwikkeling en interne promotie. Onze methoden richten zich erop prestaties te verbeteren en te belonen, onze medewerkers te betrekken en talent te behouden. Wij kiezen voor diversiteit onder onze personeelsleden. Veel van onze werknemers en officieren hebben een lange staat van dienst en uitgebreide ervaring in de sector terwijl andere nieuwkomers frisse ideeën aanbrenge. Deze toewijding en stabiliteit gepaard met diversiteit heeft ons in staat gesteld aanzienlijke resultaten te boeken binnen een zeer competitieve sector. Het personeel van Euronav bestaat uit een rijke diversiteit aan hoogopgeleid en gekwalificeerd personeel, professionals met technische, financiële, administratieve, juridische en menswetenschappelijke achtergronden en die zich specialiseerden in het beheer van olietankers, bemanningsbeheer, maritieme technische domeinen en de daarmee verbonden administratieve taken. Vrijwel iedereen spreekt minstens twee talen, de helft van het personeel spreekt drie of meer talen.



## Totaal aantal officieren en aspirant-officieren aan boord = 557



## Totaal aantal zeelieden aan boord = 639





### Onze bedrijfscultuur

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

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

Euronav moedigt sociale verantwoordelijkheid aan en heeft waarden zoals eerlijkheid en verantwoordelijkheid opgenomen in haar bedrijfsethos. Euronav is een werkgever van gelijke kansen. Mensen worden geselecteerd, beloond en gepromoveerd op basis van prestaties en verdiensten. Euronav streeft ernaar zich volledig te houden aan de arbeidswetten en -regels op de markten waarin ze actief is, streeft ernaar temidden vergelijkbare bedrijven een voorbeeld te stellen als werkgever en neemt deel aan forums waarop beste praktijken uitgewisseld worden.

### Realisaties in 2015

In 2015 heeft de afdeling human resources sterk geïnvesteerd in de volgende gebieden:

- personeelswijzigingen: HR is actief betrokken geweest bij de selectie, de werving, het onthaal en de begeleiding van nieuwe werknemers doordat er een behoefte aan extra personeel ontstond ten gevolge van de uitbreiding van de vloot;
- de jaarlijkse evaluatiegesprekken die plaatsvonden in november en december met behulp van een nieuwe onlineprocedure;
- opleiding: het HR-departement heeft, in samenwerking met alle departementen, geholpen bij het opstellen van opleidingen op maat. Individuele opleidingsplannen werden opgesteld voor elk personeelslid in de ganse groep als leidraad voor opleidingen gedurende het hele jaar;
- verdere ontwikkeling van interne Eurostaff software voor rapporteringsdoeleinden en auditvereisten;
- maritime HR Forum: actief lid van het Forum waarvan Euronav één van de oprichters is;
- All Hands evenement: de negende editie vond plaats in Griekenland en 141 werknemers namen deel.

# 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.

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

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

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

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

**Bevrachtingsovereenkomst op de spotmarkt** – Een bevrachtingsovereenkomst voor een specifiek schip om één enkele lading te vervoeren van de laadhaven(s) naar de loshaven(s) in de onmiddellijke toekomst. Het Tarief (spot rate) dekt alle operationele kosten, zoals havenkosten, brandstofverbruik, bemanningskosten, verzekeringen, herstellingen en kanaalgelden. De Bevrachter betaalt meestal alle ladinggerelateerde kosten en is desgevallend aansprakelijk voor Overliggeld. Het tarief wordt meestal in "Worldscale" uitgedrukt.

**BITR** – Afkorting voor Baltic Index Tanker Routes – De Baltic Exchange stelt onafhankelijke marktgegevens ter beschikking met betrekking tot bevrachting. Informatie van een aantal toonaangevende scheepsmakelaars over de hele wereld wordt verzameld en dagelijks gepubliceerd. De Baltic Exchange

publiceert dagelijks de volgende indexen: de Baltic Panamax Index, de Baltic Capesize Index, de Baltic Handymax Index en de Baltische Internationale Tankerroutes – clean en dirty. De Baltic Exchange publiceert eveneens dagelijks een lijst met scheepvaarttarieven.

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

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

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

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

**Diepgang** – De verticale afstand gemeten van de onderkant van het schip tot aan het wateroppervlak. De diepgangmerken worden op de zijbeplating gelast. Zij worden geplaatst ter hoogte van de voor-, midden- en achterkant van de romp. Ter hoogte van het midscheepse diepgangmerk wordt ook het Plimsoll-merk aangebracht dat de verschillende toegestane diepgangen aangeeft.

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

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

Na de derde Speciale Inspectie worden schepen om de 2,5 jaar uit het water gehaald.

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

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

#### **FPSO – Floating Production Storage en Offloading**

– FPSO-schepen zijn bedoeld voor het opvangen van koolwaterstovloeistoffen die door nabijgelegen offshore platforms (olie en gas) worden opgepompt. Ze verwerken deze vloeistoffen en slaan ze op. FPSO's zijn over het algemeen stilliggende vaartuigen in de vorm van schepen. Ze zijn uitgerust met verwerkingsapparatuur op het dek en met koolwaterstoftanks in de romp van het vaartuig.

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

**Intertanko** – International Association of Independent Tanker Owners – Internationale Vereniging van Onafhankelijke Tankeruitbaters.

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

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

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

**Mewis duct** – Een hulpmiddel dat vooraan aan de schroef kan worden aangebracht. Het kan de efficiëntie van de aandrijving aanzienlijk verbeteren en kan achteraf

gemonteerd worden bij een bestaand schip. De Mewis duct verhoogt het schroefrendement en voorziet een aanzienlijke brandstofbesparing bij een bepaalde snelheid. Het apparaat bestaat uit een straalbuis waarin vinnen of lamellen zitten.

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

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

**OCIMF** – Het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) is een vrijwillige vereniging van oliebedrijven met een belang in het vervoer en de opslag in terminals van ruwe olie, olieproducten, petrochemische producten en gas.

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

#### **P&I verzekering – Protection and Indemnity verzekering**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Spotmarkt** – De markt voor onmiddellijk verhuur van schepen.





**Suezmax** – Het grootste scheepstype dat door het Suezkanaal kan varen op zijn maximale diepgang. Meestal gaat het over schepen met een draagvermogen tussen de 120.000 en 199.999 dwt, afhankelijk van de afmetingen en de diepgang van het schip. Deze olietankers kunnen tot een miljoen vaten ruwe olie vervoeren.

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

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

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

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

**Tijdsbevrachtingsovereenkomst** – Een Bevrachtingsovereenkomst voor een bepaalde periode, gewoonlijk tussen één en tien jaar, waarbij de Bevrachter het schip (volledig bemand, verzekerd en voorzien van provisie) huurt van de reder. De Bevrachter is gewoonlijk verantwoordelijk voor brandstoffen, haven en kanaalgelden en alle extra kosten aangaande de lading. De huurprijs wordt uitgedrukt in termen van totale kost per dag. Behoudens beperkingen in de overeenkomst bepaalt de Bevrachter de aard en de hoeveelheid van de lading en de laad- en loshavens.

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

**Trampvaart** – In tegenstelling tot de lijnvaart, varen trampschepen zonder vaste dienstregeling, route of bestemmingshavens. Trampschepen gaan naar waar de lading

is en vervoeren deze lading naar waar gevraagd wordt, binnen redelijke grenzen, zoals taxi's.

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

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

**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.

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

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

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

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

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

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

# FINANCIAL REPORT

---

- Consolidated financial statements	80
- Notes to the consolidated financial statements	86
- Statutory financial statements Euronav NV	147

Een Nederlandstalige versie van de geconsolideerde jaarrekening is beschikbaar op de website van de vennootschap [www.euronav.com](http://www.euronav.com). Een papieren versie van de geconsolideerde jaarrekening in het Nederlands is tevens verkrijgbaar op eenvoudig verzoek.





## CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION			
<i>(in thousands of USD except per share amounts)</i>	Note	December 31, 2015	December 31, 2014
<b>ASSETS</b>			
<b>Current assets</b>			
Trade and other receivables	10	219,080	194,733
Current tax assets	-	114	36
Cash and cash equivalents	11	131,663	254,086
Non-current assets held for sale	2	24,195	89,000
<b>TOTAL CURRENT ASSETS</b>		<b>375,052</b>	<b>537,855</b>
<b>Non-current assets</b>			
Vessels	7	2,288,036	2,258,334
Assets under construction	7	93,890	-
Other tangible assets	7	1,048	1,226
Prepayments	7	2	16,601
Intangible assets	-	238	29
Receivables	9	259,908	258,447
Investments in equity-accounted investees	24	21,637	17,332
Deferred tax assets	8	935	6,536
<b>TOTAL NON-CURRENT ASSETS</b>		<b>2,665,694</b>	<b>2,558,505</b>
<b>TOTAL ASSETS</b>		<b>3,040,746</b>	<b>3,096,360</b>



**CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION (CONTINUED)**
*(in thousands of USD except per share amounts)*

	Note	December 31, 2015	December 31, 2014
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>			
<i>Current liabilities</i>			
Trade and other payables	17	79,078	125,555
Tax liabilities	-	1	1
Bank loans	14	100,022	146,303
Convertible and other Notes	14	-	23,124
Provisions	-	406	412
<b>TOTAL CURRENT LIABILITIES</b>		<b>179,507</b>	<b>295,395</b>
<i>Non-current liabilities</i>			
Bank loans	14	952,426	1,088,026
Convertible and other Notes	14	-	231,373
Other payables	15	590	489
Deferred tax liabilities	8	-	-
Employee benefits	16	2,038	2,108
Amounts due to equity-accounted joint ventures	24	-	5,880
Provisions	-	436	381
<b>TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES</b>		<b>955,490</b>	<b>1,328,257</b>
<i>Equity</i>			
Share capital	-	173,046	142,441
Share premium	-	1,215,227	941,770
Translation reserve	-	(50)	379
Hedging reserve	18	-	-
Treasury shares	12	(12,283)	(46,062)
Other equity interest	12	-	75,000
Retained earnings	-	529,809	359,180
<b>EQUITY ATTRIBUTABLE TO OWNERS OF THE COMPANY</b>		<b>1,905,749</b>	<b>1,472,708</b>
<b>TOTAL EQUITY AND LIABILITIES</b>		<b>3,040,746</b>	<b>3,096,360</b>

The accompanying notes on pages 86 to 146 are an integral part of these consolidated financial statements.



## CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS

(in thousands of USD except per share amounts)

	Note	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec 31, 2014
<b>Shipping revenue</b>			
Revenue	3	846,507	473,985
Gains on disposal of vessels/other tangible assets	7	13,302	13,122
Other operating income	-	7,426	11,411
<b>TOTAL SHIPPING REVENUE</b>		<b>867,235</b>	<b>498,518</b>
<b>Operating expenses</b>			
Voyage expenses and commissions	4	(71,237)	(118,303)
Vessel operating expenses	4	(153,718)	(124,089)
Charter hire expenses	4	(25,849)	(35,664)
Losses on disposal of vessels/other tangible assets	7	(8,002)	-
Impairment on non-current assets held for sale	2	-	(7,416)
Depreciation tangible assets	7	(210,156)	(160,934)
Depreciation intangible assets	-	(50)	(20)
General and administrative expenses	4	(46,251)	(40,565)
<b>TOTAL OPERATING EXPENSES</b>		<b>(515,263)</b>	<b>(486,991)</b>
<b>RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES</b>		<b>351,972</b>	<b>11,527</b>
Finance income	5	3,312	2,617
Finance expenses	5	(50,942)	(95,970)
<b>NET FINANCE EXPENSES</b>		<b>(47,630)</b>	<b>(93,353)</b>
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	24	51,592	30,286
<b>PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX</b>		<b>355,934</b>	<b>(51,540)</b>
Income tax benefit (expense)	6	(5,633)	5,743
<b>PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD</b>		<b>350,301</b>	<b>(45,797)</b>
<b>Attributable to:</b>			
Owners of the Company	-	350,301	(45,797)
Basic earnings per share	13	2.25	(0.39)
Diluted earnings per share	13	2.22	(0.39)
Weighted average number of shares (basic)	13	155,872,171	116,539,018
Weighted average number of shares (diluted)	13	157,529,562	116,539,018

The accompanying notes on pages 86 to 146 are an integral part of these consolidated financial statements.

## CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

(in thousands of USD except per share amounts)

	Note	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec 31, 2014
<b>Profit/(loss) for the period</b>		<b>350,301</b>	<b>(45,797)</b>
<b>Other comprehensive income, net of tax</b>			
<i>Items that will never be reclassified to profit or loss:</i>			
Remeasurements of the defined benefit liability (asset)	16	(44)	(393)
<i>Items that are or may be reclassified to profit or loss:</i>			
Foreign currency translation differences	5	(429)	(567)
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	18	-	1,291
Equity-accounted investees - share of other comprehensive income	24	1,610	2,106
<b>OTHER COMPREHENSIVE INCOME, NET OF TAX</b>		<b>1,136</b>	<b>2,437</b>
<b>TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE PERIOD</b>		<b>351,437</b>	<b>(43,360)</b>
<b>Attributable to:</b>			
Owners of the Company		<b>351,437</b>	<b>(43,360)</b>

The accompanying notes on pages 86 to 146 are an integral part of these consolidated financial statements.

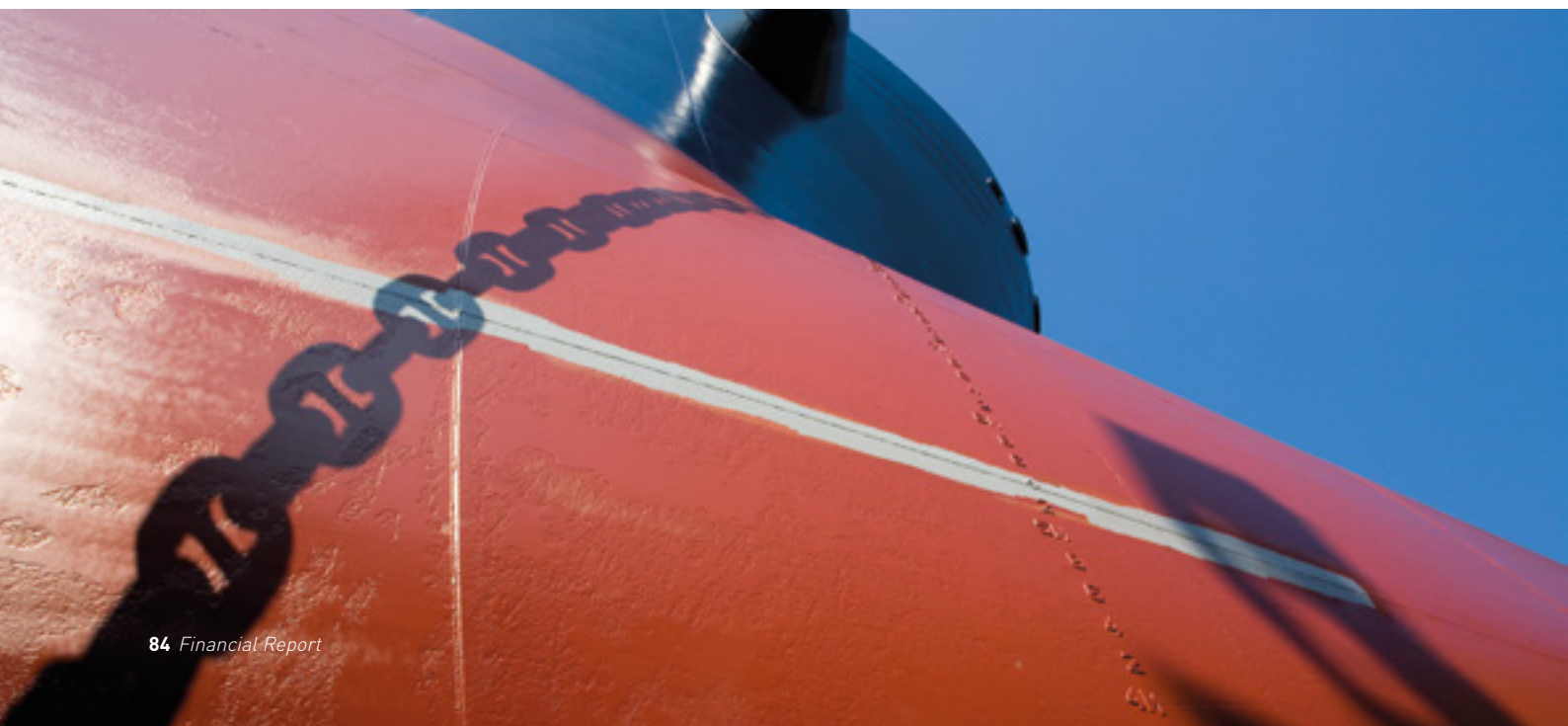


## CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

(in thousands of USD except per share amounts)

	Note	Share capital	Share premium	Translation reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Other equity interest	Total equity
<b>BALANCE AT 1 JANUARY 2014</b>		<b>58,937</b>	<b>365,574</b>	<b>946</b>	<b>(1,291)</b>	<b>(46,062)</b>	<b>422,886</b>	<b>800,990</b>	-	<b>800,990</b>
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	(45,797)	(45,797)	-	(45,797)
Total other comprehensive income	-	-	-	(567)	1,291	-	1,713	2,437	-	2,437
<b>Total comprehensive income</b>		-	-	<b>(567)</b>	<b>1,291</b>	-	<b>(44,084)</b>	<b>(43,360)</b>	-	<b>(43,360)</b>
<b>Transactions with owners of the Company</b>										
Issue of ordinary shares	12	53,119	421,881	-	-	-	(12,694)	462,306	-	462,306
Issue and conversion convertible Notes	12	20,103	89,597	-	-	-	(7,422)	102,278	-	102,278
Issue and conversion perpetual convertible preferred equity	12	10,282	64,718	-	-	-	(3,500)	71,500	75,000	146,500
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	3,994	3,994	-	3,994
<b>Total transactions with owners</b>		<b>83,504</b>	<b>576,196</b>	-	-	-	<b>(19,622)</b>	<b>640,078</b>	<b>75,000</b>	<b>715,078</b>
<b>BALANCE AT 31 DECEMBER 2014</b>		<b>142,441</b>	<b>941,770</b>	<b>379</b>	-	<b>(46,062)</b>	<b>359,180</b>	<b>1,397,708</b>	<b>75,000</b>	<b>1,472,708</b>
<b>BALANCE AT 1 JANUARY 2015</b>		<b>142,441</b>	<b>941,770</b>	<b>379</b>	-	<b>(46,062)</b>	<b>359,180</b>	<b>1,397,708</b>	<b>75,000</b>	<b>1,472,708</b>
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	350,301	350,301	-	350,301
Total other comprehensive income	-	-	-	(429)	-	-	1,565	1,136	-	1,136
<b>Total comprehensive income</b>		-	-	<b>(429)</b>	-	-	<b>351,866</b>	<b>351,437</b>	-	<b>351,437</b>
<b>Transactions with owners of the Company</b>										
Issue of ordinary shares	12	20,324	208,738	-	-	-	(19,357)	209,705	-	209,705
Conversion perpetual convertible preferred equity	12	10,281	64,719	-	-	-	-	75,000	(75,000)	-
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	(138,001)	(138,001)	-	(138,001)
Treasury shares	12	-	-	-	-	33,779	(25,516)	8,263	-	8,263
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	1,637	1,637	-	1,637
<b>Total transactions with owners</b>		<b>30,605</b>	<b>273,457</b>	-	-	<b>33,779</b>	<b>(181,237)</b>	<b>156,604</b>	<b>(75,000)</b>	<b>81,604</b>
<b>BALANCE AT 31 DECEMBER 2015</b>		<b>173,046</b>	<b>1,215,227</b>	<b>(50)</b>	-	<b>(12,283)</b>	<b>529,809</b>	<b>1,905,749</b>	-	<b>1,905,749</b>

The accompanying notes on pages 86 to 146 are an integral part of these consolidated financial statements.





**CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS**
*(in thousands of USD except per share amounts)*

	Note	2015 Jan. 1 - Dec 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec 31, 2014
<b>Cash flows from operating activities</b>			
Profit (loss) for the period	-	350,301	(45,797)
<b>Adjustments for:</b>			
Depreciation of tangible assets	7	210,156	160,934
Depreciation of intangible assets	-	50	20
Impairment on non-current assets held for sale	2	-	7,416
Provisions	-	91	840
Tax (benefits)/expenses	6	5,633	(5,743)
Share of profit of equity-accounted investees, net of tax	24	(51,592)	(30,286)
Net finance expense	5	47,630	93,353
(Gain)/loss on disposal of assets	7	(5,300)	(13,118)
Equity-settled share-based payment transactions	4	1,637	3,994
		<b>(57,692)</b>	<b>(112,280)</b>
<b>Changes in working capital requirements</b>			
Change in cash guarantees	-	1	(658)
Change in trade receivables	10	12,330	(23,755)
Change in accrued income	10	(13,175)	(8,577)
Change in deferred charges	10	11,090	(2,124)
Change in other receivables	9-10	(34,654)	(64,299)
Change in trade payables	17	1,190	(10,512)
Change in accrued payroll	17	255	166
Change in accrued expenses	17	(1,649)	9,581
Change in deferred income	17	6,612	(2,016)
Change in other payables	17	(39,800)	(10,171)
Change in provisions for employee benefits	16	108	85
Income taxes paid during the period	-	(109)	67
Interest paid	5-17	(50,810)	(54,449)
Interest received	5-10	262	421
Dividends received from equity-accounted investees	24	275	9,410
		<b>450,532</b>	<b>14,782</b>
<b>NET CASH FROM (USED IN) OPERATING ACTIVITIES</b>			
Acquisition of vessels	7	(351,596)	(1,053,939)
Proceeds from the sale of vessels	7	112,890	123,609
Acquisition of other tangible assets	7	(8,289)	(123,188)
Acquisition of intangible assets	-	(258)	(19)
Proceeds from the sale of other (in) tangible assets	-	95	22
Loans from (to) related parties	24	39,785	29,508
Proceeds from capital decreases in joint ventures	24	1,500	1,000
Purchase of joint ventures, net of cash acquired	24	-	-
		<b>(205,873)</b>	<b>(1,023,007)</b>
<b>NET CASH FROM (USED IN) INVESTING ACTIVITIES</b>			
Proceeds from issue of share capital	12	229,063	475,000
Transaction costs related to issue of share capital	12	(19,357)	(12,694)
Proceeds from issue of perpetual convertible preferred equity	12	-	150,000
Transaction costs related to issue perpetual convertible preferred equity	12	-	(3,500)
Proceeds from sale of treasury shares	12	8,263	-
Proceeds from new long-term borrowings	14	931,270	1,395,392
Repayment of long-term borrowings	14	(1,367,871)	(799,891)
Transaction costs related to issue of loans and borrowings	14	(8,680)	(15,284)
Dividends paid	-	(138,003)	(2)
		<b>(365,315)</b>	<b>1,189,021</b>
<b>NET CASH FROM (USED IN) FINANCING ACTIVITIES</b>			
<b>NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>			
Net cash and cash equivalents at the beginning of the period	11	254,086	74,309
Effect of changes in exchange rates	-	(1,767)	(1,019)
<b>NET CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE PERIOD</b>	<b>11</b>	<b>131,663</b>	<b>254,086</b>

*The accompanying notes on pages 86 to 146 are an integral part of these consolidated financial statements.*

# Notes to the consolidated financial statements for the period ended December 31, 2015

## SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

### 1. Reporting Entity

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

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

Euronav NV charters its vessels to leading international energy companies. The Company pursues a balanced chartering strategy by employing its vessels on a combination of spot market voyages, fixed-rate contracts and long-term time charters, which typically include a profit sharing component.

### 2. Basis of preparation

#### (a) Statement of compliance

These financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union on December 31, 2015.

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

The consolidated financial statements were authorized for issue by the Board of Directors on March 15, 2016.

#### (b) Basis of measurement

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost basis except for the following material items in the statement of financial position:

- Derivative financial instruments are measured at fair value.

#### (c) Functional and presentation currency

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

#### (d) Use of estimates and judgements

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

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

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

- Note 7 – Impairment

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

- Note 7 – Impairment test: key assumptions underlying the recoverable amount

#### Measurement of fair values

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

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

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

Significant valuation issues are reported to the Group Audit and Risk Committee.

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

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

If the inputs used to measure the fair value of an asset or a liability might be categorized in different levels of the fair value hierarchy, then the fair value measurement is categorized in its entirety in the same level of the fair value hierarchy as the lowest level input that is significant to the entire measurement.

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

## **(e) Changes in accounting policies**

Except for the changes below, the accounting policies adopted in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2015 are consistent with those applied in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2014. The Group has adopted the following new standards, interpretations and amendments to standards, including any consequential amendments to other standards, with a date of initial application of January 1, 2015:

- Amendments to IAS 19 Employee Benefits – Defined benefit plans: Employee Contributions
- Annual improvements to IFRS 2010-2012 cycle and 2011-2013 cycle
- IFRIC 21 Levies

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

## **(f) Basis of Consolidation**

### ***(i) Business Combinations***

Business combinations are accounted for using the acquisition method as at the acquisition date, which is the date on which control is transferred to the Group. Control is the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities. In assessing control, the Group takes into consideration potential voting rights that currently are exercisable.

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

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

When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognized immediately in profit or loss.

The consideration transferred does not include amounts related to the settlement of pre-existing relationships. Such amounts generally are recognized in profit or loss.

Transaction costs, other than those associated with the issue of debt or equity securities, that the Group incurs in connection with a business combination are expensed as incurred.

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

### ***(ii) Acquisitions of non-controlling interests***

Acquisitions of non-controlling interests are accounted for as transactions with owners in their capacity as owners and therefore no goodwill is recognized as a result. Adjustments to non-controlling interests arising from transactions that do not involve the loss of control are based on a proportionate amount of the net assets of the subsidiary.

### ***(iii) Subsidiaries***

Subsidiaries are those entities controlled by the Group. The Group controls an entity when it is exposed to, or has rights to, variable returns from its involvement with the entity and has the ability to affect those returns through its power over the entity. The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date on which the control commences until the date on which control ceases.

### ***(iv) Loss of control***

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

**(v) Interests in equity-accounted investees**

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

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

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

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

**(vi) Transactions eliminated on consolidation**

Intragroup balances and transactions, and any unrealized gains arising from intra-group transactions, are eliminated in preparing the consolidated financial statements. Unrealized gains arising from transactions with equity-accounted investees are eliminated against the investment to the extent of the Group's interest in the investee. Unrealized losses are eliminated in the same way as unrealized gains, but only to the extent that there is no evidence of impairment.

**(g) Foreign currency****(i) Foreign currency transactions**

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

**(ii) Foreign operations**

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

Foreign currency differences are recognized directly in equity (Translation reserve). When a foreign operation is disposed of, in part or in full, the relevant amount in the translation reserve is transferred to profit or loss.

**(h) Financial Instruments****(i) Non-derivative financial assets**

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

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

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

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

The Group classifies non-derivative financial assets into the following categories: financial assets at fair value through profit or loss, loans and receivables, held-to-maturity financial assets and available-for-sale financial assets. The Company determines the classification of its investments at initial recognition and re-evaluates this designation at every reporting date.

### **Financial assets at fair value through profit or loss**

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

Financial assets designated as at fair value through profit or loss comprise equity securities that otherwise would have been classified as available for sale.

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

### **Loans and receivables**

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

They arise when the Group provides money, goods or services directly to a debtor with no intention of trading the receivable. They are included in current assets, except for maturities greater than 12 months after the balance sheet date. These are classified as non-current assets. Loans and receivables are included in trade and other receivables in the statement of financial position.

### **Cash and cash equivalents**

Cash and cash equivalents comprise cash balances and call deposits with maturities of three months or less from the acquisition date that are subject to an insignificant risk of changes in their fair value, and are used by the Group in the management of its short-term commitments.

### **Held-to-maturity financial assets**

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

### **Available-for-sale financial assets**

Available-for-sale financial assets are non-derivatives that are either designated in this category or not classified in any of the other categories. Available-for-sale financial assets are recognized initially at fair value plus any directly attributable transaction costs.

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

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

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

### **(iii) Non-derivative financial liabilities**

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

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

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

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

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

### **(iii) Share capital**

#### **Ordinary share capital**

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

### **Repurchase of share capital**

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

### **(iv) Derivative financial instruments**

The Group from time to time may enter into derivative financial instruments to hedge its exposure to market fluctuations, foreign exchange and interest rate risks arising from operational, financing and investment activities.

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

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

#### **Cash flow hedges**

When a derivative is designated as the hedging instrument in a hedge of the variability in cash flows attributable to a particular risk associated with a recognized asset or liability or a highly probable forecast transaction that could affect profit or loss, the effective portion of changes in the fair value of the derivative is recognized in other comprehensive income and presented in the hedging reserve in equity.

The amount recognized in other comprehensive income is removed and included in profit or loss in the same period as the hedged cash flows affect profit or loss under the same line item in the statement of comprehensive income as the hedged item. Any ineffective portion of changes in the fair value of the derivative is recognized immediately in profit or loss.

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

If the hedging instrument no longer meets the criteria for hedge accounting, expires or is sold, terminated, exercised, or the designation is revoked, then hedge accounting is discontinued prospectively. If the forecast transaction is no longer expected to occur, then the balance in equity is reclassified to profit or loss.

### **Other non-trading derivatives**

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

### **(v) Compound financial instruments**

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

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

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

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

### **(i) Intangible assets**

#### **(i) Goodwill**

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

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

### **(ii) Other intangible assets**

Other intangible assets that are acquired by the Group and have finite useful lives are measured at cost less accumulated amortization and impairment losses (see accounting policy k). The cost of an intangible asset acquired in a separate acquisition is the cash paid or the fair value of any other consideration given. The cost of an internally generated intangible asset includes the directly attributable expenditure of preparing the asset for its intended use.

### **(iii) Subsequent expenditure**

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

### **(iv) Amortization**

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

- Software: 3 - 5 years

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

## **(j) Vessels, property, plant and equipment**

### **(i) Owned assets**

Vessels and items of property, plant and equipment are stated at cost or deemed cost less accumulated depreciation (see below) and impairment losses (refer to accounting policy (k)).

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

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

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

Where an item of property, plant and equipment comprises major components having different useful lives, they are accounted for as separate items of property, plant and equipment (refer to accounting policy (j) viii).

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

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

### **(ii) Leased assets**

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

Other leases are operating leases and are not recognized in the Group's statement of financial position.

### **(iii) Investment property**

Investment property is property held either to earn rental income or for capital appreciation or for both, but not for sale in the ordinary course of business, use in the production or supply of goods or services or for administrative purposes. Investment property is measured at cost less accumulated depreciation and impairment losses (refer to accounting policy (k)). As such, the accounting policies as described in note (j) Vessels, property, plant and equipment apply.

Cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the investment property. The cost of self-constructed investment property includes the cost of materials and direct labor, any other costs directly attributable to bringing the investment property to a working condition for their intended use and capitalized borrowing costs.

Any gain or loss on disposal of an investment property (calculated as the difference between the net proceeds from disposal and the carrying amount of the item) is recognized in profit or loss.

### **(iv) Assets under construction**

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

#### **(v) Subsequent expenditure**

Subsequent expenditure is capitalized only when it increases the future economic benefits embodied in the item of property, plant and equipment and its cost can be measured reliably. The carrying amount of the replaced part is derecognized. All other expenditure is recognized in the consolidated statement of profit or loss as an expense as incurred.

#### **(vi) Borrowing costs**

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

#### **(vii) Depreciation**

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

Vessels and items of property, plant and equipment are depreciated from the date that they are available for use, in respect of internally constructed assets, from the date that the asset is completed and ready for use.

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

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

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

#### **(viii) Dry-docking – component approach Dry-docking – component approach**

Where an item of property, plant and equipment comprises major components having different useful lives, they are accounted for as separate items of property, plant and equipment. Costs associated with routine repairs and maintenance are expensed as incurred including routine maintenance performed whilst the vessel is in dry-dock. After each dry-dock, all the components installed (as replacements or as additional components) during the dry-dock are classified in two categories (according to their estimated lifetime and their respective cost).

When the useful life is higher than one year, the component is capitalized and then amortized over its estimated useful life (3-5 years).

#### **(k) Impairment**

##### **(i) Non-derivative financial assets**

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

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

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

##### **Financial assets measured at amortized cost**

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

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

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

##### **Available-for-sale financial assets**

Impairment losses on available-for-sale financial assets are recognized by reclassifying the losses accumulated in the



fair value reserve in equity to profit or loss. The cumulative loss that is reclassified from equity to profit or loss is the difference between the acquisition cost, net of any principal repayment and amortization, and the current fair value, less any impairment loss recognized previously in profit or loss. Changes in cumulative impairment losses attributable to the application of the effective interest method are reflected as a component of interest income. If, in a subsequent period, the fair value of an impaired available-for-sale debt security increases and the increase can be related objectively to an event occurring after the impairment loss was recognized, then the impairment loss is reversed, with the amount of the reversal recognized in profit or loss. However, any subsequent recovery in the fair value of an impaired available-for-sale equity security is recognized in other comprehensive income.

#### **Equity-accounted investees**

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

#### **(iii) Non-financial assets**

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, other than inventories and deferred tax assets (refer to accounting policy (s)), are reviewed at each reporting date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, the asset's recoverable amount is estimated. Goodwill and indefinite-lived intangible assets are tested annually for impairment. An impairment loss is recognized whenever the carrying amount of an asset or its cash-generating unit (CGU) exceeds its recoverable amount.

The recoverable amount of an asset or CGU is the greater of its fair value less cost to sell and value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset or CGU. Future cash flows are based on current market conditions, historical trends as well as future expectations. For the purpose of impairment testing, assets are grouped together into the smallest group of assets that generates cash inflows from continuing use that are largely independent of the cash inflows of other assets or CGU's. Goodwill acquired in a business combination is allocated to groups of CGU's that are expected to benefit from the synergies of the combination.

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

An impairment loss recognized for goodwill shall not be reversed. For other assets, an impairment loss is reversed only to the extent that the asset's carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined, net of depreciation or amortization, if no impairment loss had been recognized.

#### **(l) Assets held for sale**

Non-current assets, or disposal groups comprising assets and liabilities, that are expected to be recovered primarily through sale rather than through continuing use are classified as held for sale. Immediately before classification as held for sale, the assets, or components of a disposal group, are remeasured in accordance with the Group's accounting policies. Thereafter generally the assets or disposal group are measured at the lower of their carrying amount and fair value less cost to sell. Any impairment loss on a disposal group is allocated first to goodwill, and then to the remaining assets and liabilities on pro rata basis, except that no loss is allocated to inventories, financial assets, deferred tax assets, employee benefit assets or investment property, which continue to be measured in accordance with the Group's accounting policies. Impairment losses on initial classification as held for sale and subsequent gains and losses on remeasurement are recognized in profit or loss. Gains are not recognized in excess of any cumulative impairment loss.

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

#### **(m) Employee benefits**

##### **(i) Defined contribution plans**

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

##### **(ii) Defined benefit plans**

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

The calculation of defined benefit obligations is performed annually by a qualified actuary using the projected unit credit method. When the calculation results in a potential asset

for the Group, the recognized asset is limited to the present value of economic benefits available in the form of any future refunds from the plan or reductions in future contributions to the plan. To calculate the present value of economic benefits, consideration is given to any applicable minimum funding requirements.

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

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

#### ***(iii) Other long term employee benefits***

The Group's net obligation in respect of long-term employee benefits, other than pension plans, is the amount of future benefit that employees have earned in return for their service in the current and prior periods. The obligation is calculated using the projected unit credit method and is discounted to its present value and the fair value of any related assets is deducted. The discount rate is the yield at the reporting date on AA credit rated bonds that have maturity dates approximating the terms of the Group's obligations and that are denominated in the currency in which the benefits are expected to be paid. Remeasurements are recognized in profit or loss in the period in which they arise.

#### ***(iv) Termination benefits***

Termination benefits are recognized as an expense when the Group is demonstrably committed, without realistic possibility or withdrawal, to a formal detailed plan to either terminate employment before the normal retirement date, or to provide termination benefits as a result of an offer made to encourage voluntary redundancy. Termination benefits for voluntary redundancies are recognized as an expense if the Group has made an offer of voluntary redundancy, it is probable that the offer will be accepted, and the number of acceptances can be estimated reliably. If benefits are payable more than 12 months after the reporting date, then they are discounted to their present value.

#### ***(v) Short-term employee benefit***

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

#### ***(vi) Share-based payment transactions***

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

#### ***(n) Provisions***

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

#### ***Restructuring***

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

#### ***Onerous contracts***

A provision for onerous contracts is recognized when the expected benefits to be derived by the Group from a contract are lower than the unavoidable cost of meeting its obligations under the contract. The provision is measured at the present value of the lower of the expected cost of terminating the contract and the expected net cost of continuing with the contract. Before a provision is established, the Group recognizes any impairment loss on the assets associated with that contract.

#### ***(o) Revenue***

##### ***(i) Pool Revenues***

Aggregated revenue recognized on a daily basis from vessels operating on voyage charters in the spot market and on Contract of Affreightment ("COA") within the pool is converted into an aggregated net revenue amount by subtracting aggregated voyage expenses (such as fuel and port charges) from gross

voyage revenue. These aggregated net revenues are combined with aggregate time charter revenues to determine aggregate pool Time Charter Equivalent revenue ("TCE"). Aggregate pool TCE revenue is then allocated to pool partners in accordance with the allocated pool points earned for each vessel that recognizes each vessel's earnings capacity based on its cargo, capacity, speed and fuel consumption performance and actual on hire days. The TCE revenue earned by our vessels operated in the pools is equal to the pool point rating of the vessels multiplied by time on hire, as reported by the pool manager.

#### **(ii) Time - and bareboat charters**

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

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

#### **(iii) Spot voyages**

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

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

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

#### **(p) Gain and losses on disposal of vessels**

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

#### **(q) Leases**

##### **Lease payments**

Payments made under operating leases are recognized in the income statement on a straight-line basis over the term of the lease. Lease incentives received are recognized as an integral part of the total lease expense, over the term of the lease.

Minimum lease payments made under finance leases are apportioned between the finance expense and the reduction of the outstanding liability. The finance expense is allocated to each period during the lease term so as to produce a constant period rate of interest on the remaining balance of the liability.

#### **(r) Finance income and finance cost**

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

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

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

#### **(s) Income tax**

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

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

Deferred tax is recognized using the balance sheet method, in respect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for taxation purposes. Deferred tax is not recognized for: the initial recognition of goodwill, the initial recognition of assets or liabilities that affect neither accounting nor taxable profit, and differences relating to investments in subsidiaries to the extent that they will probably not reverse in the foreseeable future. The amount of deferred tax recognized, is based on the expected manner of realization or settlement of the carrying amount of assets and liabilities, using tax rates enacted or substantially enacted at the balance sheet date. Deferred tax assets and liabilities are offset if there is a legally enforceable right to offset current tax

liabilities and assets, and they relate to income taxes levied by the same tax authority on the same taxable entity.

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

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

### **(t) Segment reporting**

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

### **(u) Discontinued operations**

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

### **(v) New standards and interpretations not yet adopted**

A number of new standards, amendments to standards and interpretations are not yet effective for the year ended 31 December 2015, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements:

**IFRS 9 Financial Instruments** published in July 2014 replaces the existing guidance in IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement. IFRS 9 includes revised guidance on the classification and measurement of financial instruments, including a new expected credit loss model for calculating impairment on financial assets, and the new general hedge accounting requirements, which align hedge accounting more closely with risk management. It also carries forward the guidance on recognition and derecognition of financial instruments from IAS 39. IFRS 9 is effective for

annual periods beginning on or after 1 January 2018, with early adoption permitted. This new standard has not yet been endorsed by the EU. The Group does not plan to early adopt this standard and the extent of the impact has not yet been determined.

**IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers** establishes a comprehensive framework for determining whether, how much and when revenue is recognized. It replaces existing revenue recognition guidance, including IAS 18 Revenue, IAS 11 Construction Contracts and IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes. IFRS 15 is effective for the annual reports beginning on or after 1 January 2018, with early adoption permitted. This standard has not yet been endorsed by the EU. The Group is assessing the potential impact on its consolidated financial statements resulting from the application of IFRS 15.

**Annual Improvements to IFRS 2012-2014 cycle** is a collection of minor improvements to four existing standards. This collection, which becomes mandatory for the Group's 2016 consolidated financial statements, is not expected to have a material impact on our consolidated financial statements.

**Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)** determines that when an entity acquires an interest in a joint operation that is a business, as defined in IFRS 3, it shall apply all of the principles on business combinations accounting in IFRS 3, and other IFRSs, that do not conflict with the guidance in this IFRS. The amendments which become mandatory for the Group's 2016 consolidated financial statements, are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

**Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortization (Amendments to IAS 16 and IAS 38)** emphasizes that a depreciation method that is based on revenue that is generated by an activity that includes the use of an asset is not appropriate for property, plant and equipment. For intangible assets, only in limited circumstances revenue-based amortization can be permitted. The amendments which become mandatory for the Group's 2016 consolidated financial statements, are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

**Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)** provides guidance on the recognition of the gain or loss when accounting for the sale or contribution of a subsidiary to an associate or joint venture. The amendments which become mandatory for the Group's 2016 consolidated financial statements, are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

**The disclosure initiative (Amendments to IAS 1)** are designed to further encourage companies to apply professional judgement in determining what information to disclose in

their financial statements. The narrow-focus amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements clarify, rather than significantly change, existing IAS 1 requirements. The amendments relate to the following: materiality; order of the notes; subtotals; accounting policies; and disaggregation. The amendments are effective for annual periods beginning on or after 1 January 2016, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.





## Notes to the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2015

- Note 1** - Segment reporting
- Note 2** - Assets and liabilities held for sale and discontinued operations
- Note 3** - Revenue
- Note 4** - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities
- Note 5** - Net finance expense
- Note 6** - Income tax benefit (expense)
- Note 7** - Property, plant and equipment
- Note 8** - Deferred tax assets and liabilities
- Note 9** - Non-current receivables
- Note 10** - Trade and other receivables - current
- Note 11** - Cash and cash equivalents
- Note 12** - Equity
- Note 13** - Earnings per share
- Note 14** - Interest-bearing loans and borrowings
- Note 15** - Non-current other payables
- Note 16** - Employee benefits
- Note 17** - Trade and other payables - current
- Note 18** - Financial instruments - market and other risks
- Note 19** - Operating leases
- Note 20** - Provisions & contingencies
- Note 21** - Related parties
- Note 22** - Share-based payment arrangements
- Note 23** - Group entities
- Note 24** - Equity-accounted investees
- Note 25** - Subsidiaries
- Note 26** - Major exchange rates
- Note 27** - Audit fees
- Note 28** - Subsequent events
- Note 29** - Statement on the true and fair view of the consolidated financial statements and the fair overview of the management report

## NOTE 1 - SEGMENT REPORTING

The Group distinguishes two operating segments: the operation of crude oil tankers on the international markets (tankers) and the floating production, storage and offloading operations (FSO/FPSO). These two divisions operate in completely different markets, where in the latter the assets are tailor-made or converted for specific long-term projects. The tanker market requires a different marketing strategy as this is considered a very volatile market, contract duration is often less than two years and the assets are to a big extent standardized. The segment profit or loss figures and key assets as set out below are presented to the Executive Committee on at least a quarterly basis to help the key decision makers in evaluating the respective segments. It was decided by the Chief Operating Decision Makers (CODM) to present the figures per segment based on proportionate consolidation for

the joint ventures and not by applying equity accounting. The reconciliation between the figures of all segments combined on the one hand and with the consolidated statements of financial position and profit or loss on the other hand is presented in a separate column Equity-accounted investees.

The Group has one client in the tankers segment that represented 11% of the Tankers segment total revenue in 2015 (2014: one client which represented 11%). All the other clients represent less than 10% of total revenues of the tankers segment.

The Group's internal organizational and management structure does not distinguish any geographical segments.

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION								
<i>(in thousands of USD except per share amounts)</i>								
	31 DECEMBER 2015				31 DECEMBER 2014			
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
<b>ASSETS</b>								
<b>TOTAL CURRENT ASSETS</b>	<b>389,368</b>	<b>26,944</b>	<b>(41,260)</b>	<b>375,052</b>	<b>551,258</b>	<b>37,510</b>	<b>(50,913)</b>	<b>537,855</b>
Vessels	2,448,192	204,241	(364,397)	<b>2,288,036</b>	2,428,122	222,312	(392,100)	<b>2,258,334</b>
Assets under construction	93,890	-	-	<b>93,890</b>	-	-	-	-
Other tangible assets	1,048	-	-	<b>1,048</b>	1,226	-	-	<b>1,226</b>
Prepayments	2	-	-	<b>2</b>	16,601	-	-	<b>16,601</b>
Intangible assets	238	-	-	<b>238</b>	29	-	-	<b>29</b>
Receivables	222,692	7,371	29,845	<b>259,908</b>	266,071	5,602	(13,226)	<b>258,447</b>
Investments in equity accounted investees	1,211	-	20,426	<b>21,637</b>	1,027	-	16,305	<b>17,332</b>
Deferred tax assets	935	182	(182)	<b>935</b>	6,536	-	-	<b>6,536</b>
<b>TOTAL NON-CURRENT ASSETS</b>	<b>2,768,208</b>	<b>211,794</b>	<b>(314,308)</b>	<b>2,665,694</b>	<b>2,719,612</b>	<b>227,914</b>	<b>(389,021)</b>	<b>2,558,505</b>
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>3,157,576</b>	<b>238,738</b>	<b>(355,568)</b>	<b>3,040,746</b>	<b>3,270,870</b>	<b>265,424</b>	<b>(439,934)</b>	<b>3,096,360</b>
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>								
<b>TOTAL EQUITY</b>	<b>1,946,288</b>	<b>(40,540)</b>	<b>1</b>	<b>1,905,749</b>	<b>1,553,695</b>	<b>(80,987)</b>	<b>-</b>	<b>1,472,708</b>
<b>TOTAL CURRENT LIABILITIES</b>	<b>190,211</b>	<b>15,994</b>	<b>(26,698)</b>	<b>179,507</b>	<b>317,849</b>	<b>22,128</b>	<b>(44,582)</b>	<b>295,395</b>
Bank and other loans	1,018,013	259,684	(325,271)	<b>952,426</b>	1,164,975	317,451	(394,400)	<b>1,088,026</b>
Convertible and other Notes	-	-	-	-	231,373	-	-	<b>231,373</b>
Other payables	590	3,600	(3,600)	<b>590</b>	489	6,832	(6,832)	<b>489</b>
Deferred tax liabilities	-	-	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	2,038	-	-	<b>2,038</b>	2,108	-	-	<b>2,108</b>
Amounts due to equity-accounted joint ventures	-	-	-	-	-	-	5,880	<b>5,880</b>
Provisions	436	-	-	<b>436</b>	381	-	-	<b>381</b>
<b>TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES</b>	<b>1,021,077</b>	<b>263,284</b>	<b>(328,871)</b>	<b>955,490</b>	<b>1,399,326</b>	<b>324,283</b>	<b>(395,352)</b>	<b>1,328,257</b>
<b>TOTAL EQUITY AND LIABILITIES</b>	<b>3,157,576</b>	<b>238,738</b>	<b>(355,568)</b>	<b>3,040,746</b>	<b>3,270,870</b>	<b>265,424</b>	<b>(439,934)</b>	<b>3,096,360</b>

## NOTE 1 - SEGMENT REPORTING (CONTINUED)

### CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS

(in thousands of USD except per share amounts)

	2015				2014			
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
<b>SHIPPING REVENUE</b>								
Revenue	898,495	64,504	(116,492)	<b>846,507</b>	510,973	64,178	(101,166)	<b>473,985</b>
Gains on disposal of vessels/other tangible assets	13,302	-	-	<b>13,302</b>	15,315	-	(2,193)	<b>13,122</b>
Other operating income	6,798	808	(180)	<b>7,426</b>	11,685	323	(597)	<b>11,411</b>
<b>TOTAL SHIPPING REVENUE</b>	<b>918,595</b>	<b>65,312</b>	<b>(116,672)</b>	<b>867,235</b>	<b>537,973</b>	<b>64,501</b>	<b>(103,956)</b>	<b>498,518</b>
<b>OPERATING EXPENSES</b>								
Voyage expenses and commissions	(83,896)	(473)	13,132	<b>(71,237)</b>	(136,135)	(471)	18,303	<b>(118,303)</b>
Vessel operating expenses	(160,894)	(10,074)	17,250	<b>(153,718)</b>	(131,676)	(11,636)	19,223	<b>(124,089)</b>
Charter hire expenses	(25,849)	-	-	<b>(25,849)</b>	(35,664)	-	-	<b>(35,664)</b>
Losses on disposal of vessels/ other tangible assets	(8,002)	-	-	<b>(8,002)</b>	-	-	-	<b>-</b>
Impairment on non-current assets held for sale	-	-	-	<b>-</b>	(7,416)	-	-	<b>(7,416)</b>
Depreciation tangible assets	(221,399)	(18,071)	29,314	<b>(210,156)</b>	(171,920)	(18,071)	29,057	<b>(160,934)</b>
Depreciation intangible assets	(50)	-	-	<b>(50)</b>	(20)	-	-	<b>(20)</b>
General and administrative expenses	(46,433)	(283)	465	<b>(46,251)</b>	(40,735)	(184)	354	<b>(40,565)</b>
<b>TOTAL OPERATING EXPENSES</b>	<b>(546,523)</b>	<b>(28,901)</b>	<b>60,161</b>	<b>(515,263)</b>	<b>(523,566)</b>	<b>(30,362)</b>	<b>66,937</b>	<b>(486,991)</b>
<b>RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES</b>	<b>372,072</b>	<b>36,411</b>	<b>(56,511)</b>	<b>351,972</b>	<b>14,407</b>	<b>34,139</b>	<b>(37,019)</b>	<b>11,527</b>
Finance income	3,313	22	(23)	<b>3,312</b>	2,625	28	(36)	<b>2,617</b>
Finance expenses	(52,590)	(3,663)	5,311	<b>(50,942)</b>	(98,642)	(4,714)	7,386	<b>(95,970)</b>
<b>NET FINANCE EXPENSES</b>	<b>(49,277)</b>	<b>(3,641)</b>	<b>5,288</b>	<b>(47,630)</b>	<b>(96,017)</b>	<b>(4,686)</b>	<b>7,350</b>	<b>(93,353)</b>
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	185	-	51,407	<b>51,592</b>	617	-	29,669	<b>30,286</b>
<b>PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX</b>	<b>322,980</b>	<b>32,770</b>	<b>184</b>	<b>355,934</b>	<b>(80,993)</b>	<b>29,453</b>	<b>-</b>	<b>(51,540)</b>
Income tax expense	(5,633)	184	(184)	<b>(5,633)</b>	5,743	-	-	<b>5,743</b>
<b>PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD</b>	<b>317,347</b>	<b>32,954</b>	<b>-</b>	<b>350,301</b>	<b>(75,250)</b>	<b>29,453</b>	<b>-</b>	<b>(45,797)</b>
<b>Attributable to:</b>								
Owners of the Company	317,347	32,954	-	<b>350,301</b>	(75,250)	29,453	-	<b>(45,797)</b>



## NOTE 1 - SEGMENT REPORTING (CONTINUED)

### CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands of USD except per share amounts)

	2015				2014			
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
Net cash from operating activities	505,821	58,747	(114,036)	<b>450,532</b>	19,978	40,013	(45,209)	<b>14,782</b>
Net cash from (used in) investing activities	(248,770)	-	42,897	<b>(205,873)</b>	(1,007,928)	-	(15,079)	<b>(1,023,007)</b>
Net cash from (used in) financing activities	(350,429)	(20,557)	5,671	<b>(365,315)</b>	1,168,516	(55,552)	76,057	<b>1,189,021</b>
Capital expenditure	(361,754)	-	1,611	<b>(360,143)</b>	(1,178,051)	-	905	<b>(1,177,146)</b>
Impairment losses	-	-	-	-	-	-	-	-
Impairment losses reversed	-	-	-	-	-	-	-	-

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

<b>ASSETS HELD FOR SALE</b>					
The assets held for sale can be detailed as follows: <i>(in thousands of USD)</i>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>			
Vessels	24,195	89,000			
<i>Of which in tankers segment</i>	24,195	89,000			
<i>Of which in FSO segment</i>	-	-			
	<b>(ESTIMATED) SALE PRICE</b>	<b>BOOK VALUE</b>	<b>ASSET HELD FOR SALE</b>	<b>EXPECTED GAIN</b>	<b>EXPECTED LOSS</b>
<b>AT 1 JANUARY 2014</b>	-	-	<b>21,510</b>	-	-
<b>Assets transferred to assets held for sale</b>					
<i>Olympia</i>	89,000	91,560	89,000	-	(2,560)
<i>Antarctica</i>	89,000	93,856	89,000	-	(4,856)
<b>Assets sold from assets held for sale</b>					
<i>Luxembourg</i>	27,900	21,510	(21,510)	6,390	-
<i>Olympia</i>	91,380	89,000	(89,000)	2,380	-
<b>AT 31 DECEMBER 2014</b>	-	-	<b>89,000</b>	<b>8,770</b>	<b>(7,416)</b>
<b>AT 1 JANUARY 2015</b>	-	-	<b>89,000</b>	-	-
<b>Assets transferred to assets held for sale</b>					
<i>Famenne</i>	38,016	24,195	24,195	13,821	-
<b>Assets sold from assets held for sale</b>					
<i>Antarctica</i>	91,065	89,000	(89,000)	2,065	-
<b>AT 31 DECEMBER 2015</b>	-	-	<b>24,195</b>	<b>15,886</b>	-

The *Antarctica* (2009 – 315,981 dwt) was delivered to its new owner on January 15, 2015, earlier than expected, resulting in an increased sale price and a corresponding gain on disposal of assets of USD 2.1 million which has been recorded in the first quarter of 2015.

The *Famenne* (2001 - 298,412 dwt) was sold on January 15, 2016 for a net selling price of USD 38.0 million. The capital gain on that sale of USD 13.8 million will be recorded at delivery. The vessel is expected to be delivered to its new owner in the course of the first quarter of 2016.

### DISCONTINUED OPERATIONS

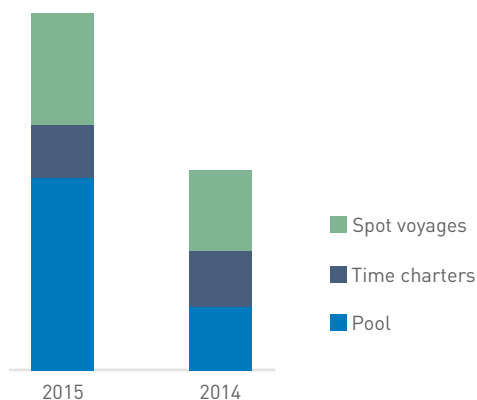
As per December 31, 2015 and per December 31, 2014 the Group had no operations that meet the criteria of a discontinued operation.

## NOTE 3 - REVENUE

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2015	2014
Pool revenue	-	455,617	149,624
Spot voyages	-	264,799	192,243
Time charters	19	126,091	132,118
<b>TOTAL REVENUE</b>		<b>846,507</b>	<b>473,985</b>

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

The increase in revenue is mainly related to the increase in the fleet size and improvement of the shipping market in general.



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

<b>VOYAGE EXPENSES AND COMMISSIONS</b>			
<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2015	2014
Voyage related expense	-	(62,787)	(111,238)
Commissions paid	-	(8,450)	(7,065)
<b>TOTAL VOYAGE EXPENSES AND COMMISSIONS</b>		<b>(71,237)</b>	<b>(118,303)</b>

The majority of voyage expenses are port costs, bunkers and agent fees paid to operate the vessels on the spot market. These expenses decreased in 2015 compared to 2014 mainly due to lower bunker prices.

<b>VESSEL OPERATING EXPENSES</b>			
<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2015	2014
Operating expenses	-	(142,035)	(112,834)
Insurance	-	(11,683)	(11,255)
<b>TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES</b>		<b>(153,718)</b>	<b>(124,089)</b>

The operating expenses relate mainly to the crewing, technical and other costs to operate tankers. In 2015 these expenses increased compared to 2014, which is mainly related to a higher number of vessels operated by the Group following the delivery of the vessels acquired in 2014.

<b>CHARTER HIRE EXPENSES</b>			
<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2015	2014
Charter hire	19	(25,849)	(32,080)
Bare boat hire	19	-	(3,584)
<b>TOTAL CHARTER HIRE EXPENSES</b>		<b>(25,849)</b>	<b>(35,664)</b>

The decrease in charter hire is mainly due to the three time chartered-in VLCCs, the *Maersk Hojo*, the *Maersk Hirado*, and the *Maersk Hakone* which the Group acquired in 2014 and the redelivery of one time charter-in VLCC, the *Island Splendor*, to its owners on May 18, 2014. The decrease in bareboat charter-hire expenses is entirely attributable to the bareboat contract for the *Suezmax Cap Isabella*, which ended on October 9, 2014.

<b>GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES</b>			
<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2015	2014
Wages and salaries	-	(12,554)	(10,840)
Social security costs	-	(2,379)	(2,495)
Provision for employee benefits	16	(108)	(85)
Equity-settled share-based payments	22	(1,637)	(3,994)
Other employee benefits	-	(3,715)	(3,075)
<b>EMPLOYEE BENEFITS</b>		<b>(20,392)</b>	<b>(20,489)</b>
Administrative expenses	-	(25,749)	(19,228)
Claims	-	(19)	(8)
Provisions	-	(91)	(840)
<b>TOTAL GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES</b>		<b>(46,251)</b>	<b>(40,565)</b>
Average number of full time equivalents		132.20	113.32

## NOTE 5 - NET FINANCE EXPENSE

The administrative expenses include amongst other director fees, office rental, consulting- and audit fees and Tonnage Tax. Due to the increase in the number of owned vessels in 2015, administrative expenses relating to the Tankers International Pool and Tonnage Tax increased. Because of additional FTE's in 2015, wages and salaries increased accordingly in 2015 compared to 2014.

<b>RECOGNIZED IN PROFIT OR LOSS</b>		
<i>(in thousands of USD)</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Interest income	208	487
Foreign exchange gains	3,103	2,131
<b>FINANCE INCOME</b>	<b>3,312</b>	<b>2,617</b>
Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost	(38,246)	(57,948)
Fair value adjustment on interest rate swaps	-	-
Amortization other Notes	(4,127)	(31,878)
Other financial charges	(4,355)	(3,829)
Foreign exchange losses	(4,214)	(2,315)
<b>FINANCE EXPENSE</b>	<b>(50,942)</b>	<b>(95,970)</b>
<b>NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED IN PROFIT OR LOSS</b>	<b>(47,630)</b>	<b>(93,353)</b>

Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost decreased in 2015, compared to 2014 which is primarily attributable to (i) the redemption of the unsecured convertible notes, (ii) the early repayment of the USD 235.5 million seven-year bond and (iii) the conversion of the remaining 30 perpetual convertible preferred equity securities, which all took place in the first quarter of 2015 and resulted in a decrease of USD 20.2 million. This decrease was partially offset with an increase in the interest expenses related to bank loans of USD 1.8 million. Amortization other Notes decreased in 2015, compared to 2014 which is primarily due to the repayment of the USD 235.5 million bond, issued to partly finance the acquisition of the Maersk Acquisition Vessels. As the bond was issued below par and in accordance with IFRS, the Group amortized USD 31.9 million during the year ended December 31, 2014 and a further USD 4.1 million was amortized in the first quarter of 2015.

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

Total interest income on financial assets	208	487
Total interest expense on financial liabilities	(42,372)	(89,826)
Total other financial charges	(4,355)	(3,829)

<b>RECOGNIZED DIRECTLY IN EQUITY</b>		
<i>(in thousands of USD)</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Foreign currency translation differences for foreign operations	(429)	(567)
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	-	1,291
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss	-	-
<b>NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED DIRECTLY IN EQUITY</b>	<b>(429)</b>	<b>724</b>
Attributable to:		
Owners of the Company	(429)	724
<b>NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED DIRECTLY IN EQUITY</b>	<b>(429)</b>	<b>724</b>
Recognized in:		
Translation reserve	(429)	(567)
Hedging reserve	-	1,291

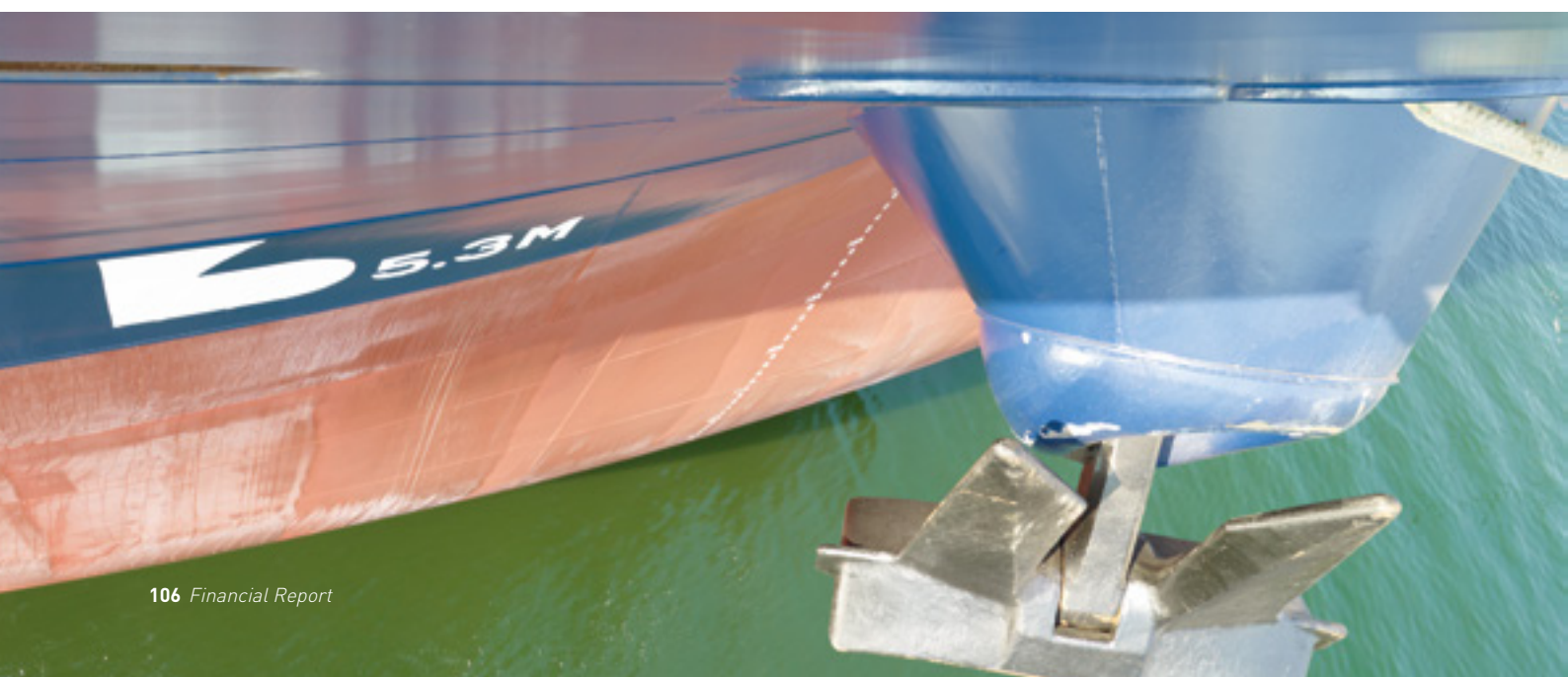
## NOTE 6 - INCOME TAX BENEFIT (EXPENSE)

<i>(in thousands of USD)</i>				
	2015		2014	
<b>Current tax</b>				
Current period		(98)		(9)
<b>TOTAL CURRENT TAX</b>		<b>(98)</b>		<b>(9)</b>
<b>Deferred tax</b>				
Recognition of unused tax losses/(use of tax losses)		(5,450)		5,507
Other		(85)		245
<b>TOTAL DEFERRED TAX</b>		<b>(5,535)</b>		<b>5,752</b>
<b>TOTAL TAX BENEFIT/(EXPENSE)</b>		<b>(5,633)</b>		<b>5,743</b>

<b>RECONCILIATION OF EFFECTIVE TAX</b>				
	2015		2014	
Profit (loss) before tax		355,934		(51,540)
Tax at domestic rate	(33.99%)	(120,982)	(33.99%)	17,518
Effects on tax of:				
Tax exempt profit / loss		(144)		3,039
Tax adjustments for previous years		17		-
Loss for which no DTA (°) has been recognized		(4,811)		(17,926)
Use of previously unrecognized tax losses		15,668		-
Non-deductible expenses		(5,225)		(193)
Tonnage Tax regime		91,334		(6,590)
Effect of share of profit of equity-accounted investees		17,536		10,294
Effects of tax regimes in foreign jurisdictions		974		(400)
<b>TOTAL TAXES</b>	<b>(1.58%)</b>	<b>(5,633)</b>	<b>(11.14%)</b>	<b>5,743</b>

In application of an IFRIC agenda decision on IAS 12 income taxes, tonnage tax is not accounted for as income taxes in accordance with IAS 12 and is not presented as part of income tax expense in the consolidated statement of profit or loss but has been shown as an administrative expense under the heading General and administrative expenses (see Note 4).

° DTA= Deferred Tax Asset



## NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

<i>(in thousands of USD)</i>	VESSELS	VESSELS UNDER CONSTRUCTION	OTHER TANGIBLE ASSETS	PREPAYMENTS	TOTAL PPE
<b>AT 1 JANUARY 2014</b>					
Cost	2,424,978	-	2,487	10,000	<b>2,437,465</b>
Depreciation & impairment losses	(990,178)	-	(1,854)	-	<b>(992,032)</b>
<b>NET CARRYING AMOUNT</b>	<b>1,434,800</b>	<b>-</b>	<b>633</b>	<b>10,000</b>	<b>1,445,433</b>
Acquisitions	1,053,939	-	987	122,201	<b>1,177,127</b>
Disposals and cancellations	-	-	(2)	-	<b>(2)</b>
Depreciation charges	(160,590)	-	(344)	-	<b>(160,934)</b>
Transfer to assets held for sale	(185,415)	-	-	-	<b>(185,415)</b>
Transfers	115,600	-	-	(115,600)	-
Translation differences	-	-	(48)	-	<b>(48)</b>
<b>BALANCE AT 31 DECEMBER 2014</b>	<b>2,258,334</b>	<b>-</b>	<b>1,226</b>	<b>16,601</b>	<b>2,276,161</b>
<b>AT 1 JANUARY 2015</b>					
Cost	3,342,607	-	2,997	16,601	<b>3,362,205</b>
Depreciation & impairment losses	(1,084,273)	-	(1,771)	-	<b>(1,086,044)</b>
<b>NET CARRYING AMOUNT</b>	<b>2,258,334</b>	<b>-</b>	<b>1,226</b>	<b>16,601</b>	<b>2,276,161</b>
Acquisitions	257,706	93,890	288	8,001	<b>359,885</b>
Disposals and cancellations	(10,681)	-	(3)	(8,000)	<b>(18,684)</b>
Depreciation charges	(209,728)	-	(428)	-	<b>(210,156)</b>
Transfer to assets held for sale	(24,195)	-	-	-	<b>(24,195)</b>
Transfers	16,600	-	-	(16,600)	-
Translation differences	-	-	(35)	-	<b>(35)</b>
<b>BALANCE AT 31 DECEMBER 2015</b>	<b>2,288,036</b>	<b>93,890</b>	<b>1,048</b>	<b>2</b>	<b>2,382,976</b>
<b>AT 31 DECEMBER 2015</b>					
Cost	3,477,605	93,890	2,482	2	<b>3,573,979</b>
Depreciation & impairment losses	(1,189,569)	-	(1,434)	-	<b>(1,191,003)</b>
<b>NET CARRYING AMOUNT</b>	<b>2,288,036</b>	<b>93,890</b>	<b>1,048</b>	<b>2</b>	<b>2,382,976</b>

- On February 26, 2015 and April 9, 2015 respectively, the Group took delivery of the last two VLCC Vessels, the *Hirado* and the *Hakata*, as part of the acquisition of four modern Japanese-built VLCC vessels announced on 8 July 2014.
- In June 2015, the Group entered into an agreement for the acquisition through resale of four VLCCs which are completing construction at Hyundai Heavy Industries for an aggregate purchase price of USD 384 million or USD 96 million per unit. The first vessel, the *Antigone*, was delivered on September 25, 2015. The second vessel, the *Alice*, was delivered on January 26, 2016 (see Note 28). The other two vessels (the *Alex* and *Anne*) are due to be delivered at the end of March 2016 and May 2016 respectively. In addition and against the payment of an option fee of an aggregate amount of USD 8.0 million, the seller also granted the Group an option to acquire up to a further four VLCCs with delivery late 2016 and 2017. The option was not lifted (see Disposal of assets - Gain/Losses below).
- In 2015, the *TI Hellas*, *Hakata*, *Cap Georges*, *Cap Laurent*, *Cap Jean*, *Cap Romuald*, *Devon*, *Hakone*, *Sara* and *Hirado* have been dry-docked. The cost of planned repairs and maintenance is capitalized and included under the heading acquisitions

## NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

DISPOSAL OF ASSETS - GAIN/LOSSES						
<i>(in thousands of USD)</i>						
	NOTE	ACQUISITIONS	SALE PRICE	BOOK VALUE	GAIN	LOSS
Luxembourg - Sale	2	-	27,900	21,510	6,390	-
Olympia - Transfer to assets held for sale	2	-	89,000	91,560	-	(2,560)
Olympia - Sale	2	-	91,380	89,000	2,380	-
Antarctica - Transfer to assets held for sale	2	-	89,000	93,855	-	(4,856)
Cap Isabella - Sale	-	-	4,329	-	4,329	-
Other	-	-	-	-	23	-
<b>AT DECEMBER 31, 2014</b>					<b>13,122</b>	<b>(7,416)</b>

	ACQUISITIONS	SALE PRICE	BOOK VALUE	GAIN	LOSS	
Antarctica - Sale	2	-	91,065	89,000	2,065	-
Cap Laurent - Sale	-	-	21,825	10,682	11,143	-
Other	-	-	-	-	94	(8,002)
<b>AT DECEMBER 31, 2015</b>			-	-	<b>13,302</b>	<b>(8,002)</b>

- The *Antarctica* was delivered to its new owner on January 15, 2015, earlier than expected, resulting in an increased sale price and a corresponding gain on disposal of assets of USD 2.1 million which has been recorded in the first quarter of 2015.
- On November 11, 2015 the Company sold the Suezmax *Cap Laurent* (1998 - 146,145 dwt), for a net sale price of USD 21.8 million. The capital gain on that sale of USD 11.1 million was recorded in the fourth quarter of 2015. The vessel was delivered to its new owner on 26 November 2015.
- The loss on disposal of assets in 2015 relates mainly to the option fee of USD 8.0 million (see above). After careful consideration, the Group has decided not to exercise the option to purchase four VLCCs. As a consequence, the value of these options was written off in the third quarter of 2015.





## NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

### Impairment

#### Tankers

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

Although charter rates recovered during 2015, second hand vessels values remained low and as such the Group has performed an impairment test for tankers whereby the carrying amount of an asset or CGU is compared to its recoverable amount, which is the greater of its value in use and its fair value less cost to sell. In assessing value in use, the following assumptions were used:

- ten-year historical average spot freight rates are used as forecast charter rates
- Weighted Average Cost of Capital ('WACC') of 6.01% (2014: 5.72%)
- 20-year useful life with residual value equal to zero

Although management believes that the assumptions used to evaluate potential impairment are reasonable and appropriate, such assumptions are subject to judgment. The impairment test did not result in a requirement to record an impairment loss in 2015. Even with an increase of the WACC of 3%, there was no need to record an impairment loss in 2015.

Recognizing that the transportation of crude oil and petroleum products is cyclical and subject to significant volatility based on factors beyond Euronav's control, Euronav believes the use of estimates based on the ten-year historical average rates calculated as of the reporting date to be reasonable as historically it is the most appropriate reflection of a typical shipping cycle. When using five-year historical charter rates in this impairment analysis, the impairment analysis indicates an impairment in a total amount of USD 123.3 million for the

tanker fleet (2014: USD 952.0 million), and when using one-year historical charter rates in this impairment analysis, the impairment analysis indicates that no impairment is required for the tanker fleet (2014: USD 103.7 million).

#### FSO

For FSOs the impairment assessment has been based on a value in use calculation to estimate the recoverable amount from the vessel. This method is chosen as there is no efficient market for transactions of FSO vessels as each vessel is often purposely built for specific circumstances. In assessing value in use, the following assumptions were used:

- Weighted Average Cost of Capital ('WACC') of 6.01% (2014: 5.72%)
- 25-year useful life with residual value equal to zero

This assessment did not result in a requirement to record an impairment loss in 2015. Even with an increase of the WACC of 3%, there was no need to record an impairment loss in 2015. The value in use calculation for FSOs is based on the remaining useful life of the vessels as of the reporting date, and is based on fixed daily rates as well as management's best estimate of daily rates for future periods. The *FSO Asia* and the *FSO Africa* are on a timecharter contract to Maersk Oil Qatar until July 22, 2017 and September 22, 2017, respectively.

#### Security

All tankers financed are subject to a mortgage to secure bank loans (see Note 14).

#### Vessels on order or under construction

The Group has three vessels under construction as at December 31, 2015 for an aggregate amount of USD 93.9 million (2014: 0). The amounts presented within "Vessels under construction" relate to the three remaining vessels to be delivered from Hyundai Heavy Industries, as discussed above.



## NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

### Capital commitment

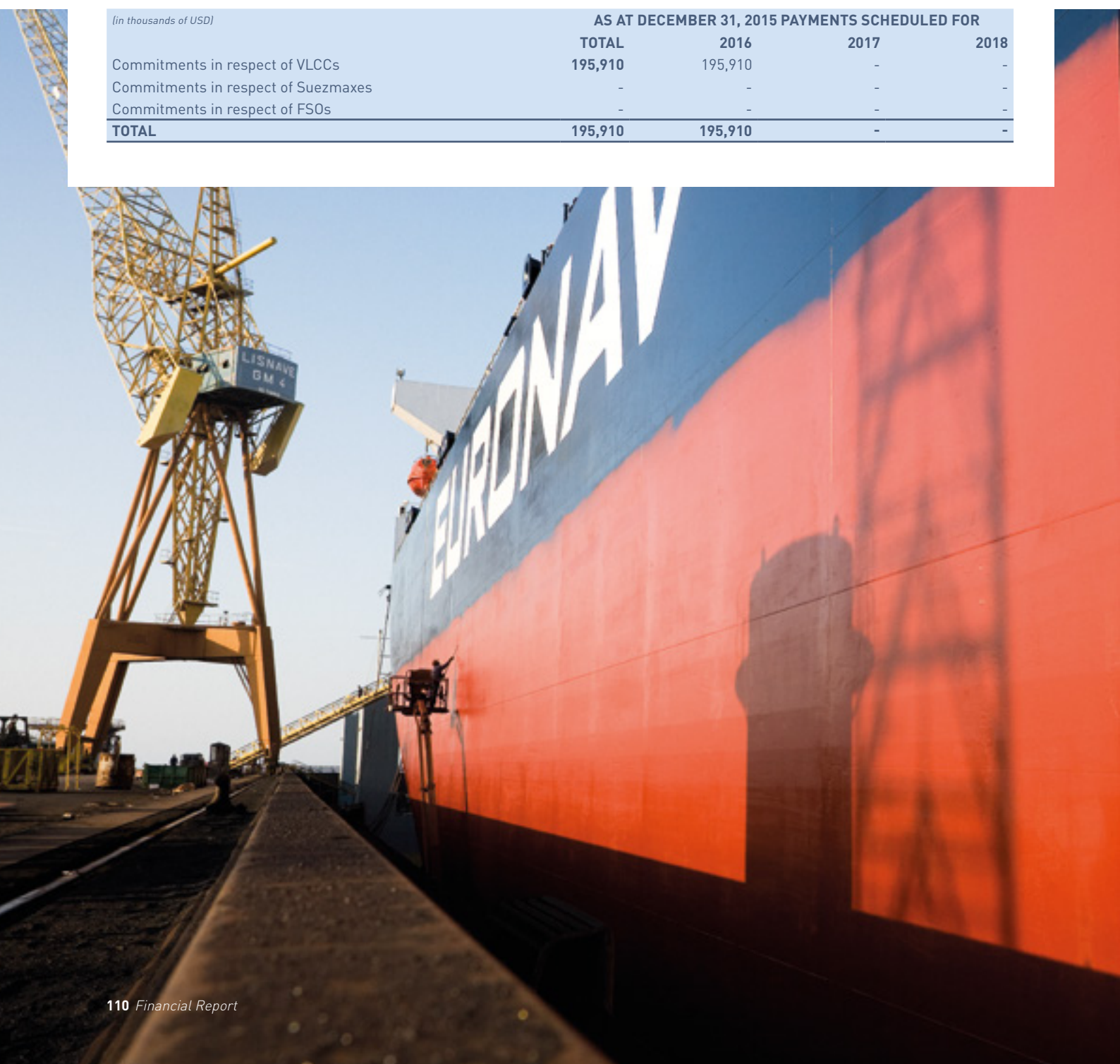
As at December 31, 2015 the Group's total capital commitment amounts to USD 195.9 million (2014: USD 149.4 million). These can be detailed as follows:

*(in thousands of USD)*

	AS AT DECEMBER 31, 2014 PAYMENTS SCHEDULED FOR			
	TOTAL	2015	2016	2017
Commitments in respect of VLCCs	149,400	149,400	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	-	-	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>149,400</b>	<b>149,400</b>	-	-

*(in thousands of USD)*

	AS AT DECEMBER 31, 2015 PAYMENTS SCHEDULED FOR			
	TOTAL	2016	2017	2018
Commitments in respect of VLCCs	195,910	195,910	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	-	-	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>195,910</b>	<b>195,910</b>	-	-



## NOTE 8 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

### Recognized deferred tax assets and liabilities

Deferred tax assets and liabilities are attributable to the following:

<i>(in thousands of USD)</i>	ASSETS	LIABILITIES	NET
Provisions	238	-	238
Employee benefits	52	-	52
Unused tax losses & tax credits	6,246	-	6,246
	6,536	-	6,536
Offset	-	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>6,536</b>	<b>-</b>	
Provisions	169	-	169
Employee benefits	23	-	23
Unused tax losses & tax credits	743	-	743
	935	-	935
Offset	-	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>935</b>	<b>-</b>	

### Unrecognized deferred tax assets and liabilities

Deferred tax assets and liabilities have not been recognized in respect of the following items:

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015		DECEMBER 31, 2014	
	ASSETS	LIABILITIES	ASSETS	LIABILITIES
Deductible temporary differences	275	-	1,332	-
Taxable temporary differences	-	(21,220)	-	(18,548)
Tax losses & tax credits	109,797	-	132,689	-
	110,072	(21,220)	134,021	(18,548)
Offset	(21,220)	21,220	(18,548)	18,548
<b>TOTAL</b>	<b>88,852</b>	<b>-</b>	<b>115,473</b>	<b>-</b>

The unrecognized deferred tax assets in respect of tax losses and tax credits are entirely related to tax losses carried forward, investment deduction allowances and excess dividend received deduction. These unrecognized tax losses and tax credits have no expiration date.

A deferred tax asset ('DTA') is recognized for unused tax losses and tax credits carried forward, to the extent that it is probable that future taxable profits will be available. The Group considers future taxable profits as probable when it is more likely than not that taxable profits will be generated in the foreseeable future. When determining whether probable future taxable profits are available the probability threshold is applied to portions of the total amount of unused tax losses or tax credits, rather than the entire amount.

Given the nature of the tonnage tax regime, the Group has a substantial amount of unused tax losses and tax credits for which no future taxable profits are probable and therefore no DTA has been recognized.

The unrecognized tax liabilities in respect of taxable temporary differences relate to tax liabilities in respect of non distributed reserves of the Group that will be taxed when distributed. No deferred tax liability has been recognized because the Group controls whether the liability will be incurred and management is satisfied that the liability will not be incurred in the foreseeable future.

## NOTE 8 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES (CONTINUED)

### Movement in deferred tax balances during the year

(in thousands of USD)

	BALANCE AT 1 JAN. 2014	RECOGNIZED IN INCOME	RECOGNIZED IN EQUITY	TRANSLATION DIFFERENCES	BALANCE AT 31 DEC. 2014
Provisions	-	238	-	-	238
Employee benefits	52	7	-	(7)	52
Unused tax losses & tax credits	828	5,507	-	(89)	6,246
<b>TOTAL</b>	<b>880</b>	<b>5,752</b>	<b>-</b>	<b>(96)</b>	<b>6,536</b>

	BALANCE AT 1 JAN. 2015	RECOGNIZED IN INCOME	RECOGNIZED IN EQUITY	TRANSLATION DIFFERENCES	BALANCE AT 31 DEC. 2015
Provisions	238	(61)	-	(8)	169
Employee benefits	52	(24)	-	(5)	23
Unused tax losses & tax credits	6,246	(5,450)	-	(53)	743
<b>TOTAL</b>	<b>6,536</b>	<b>(5,535)</b>	<b>-</b>	<b>(66)</b>	<b>935</b>

## NOTE 9 - NON-CURRENT RECEIVABLES

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Shareholders loans to joint ventures	259,229	257,771
Other non-current receivables	678	675
Investment	1	1
<b>TOTAL NON-CURRENT RECEIVABLES</b>	<b>259,908</b>	<b>258,447</b>

Please refer to Note 24 for more information on the Shareholders loans to joint ventures.

### THE MATURITY DATE OF THE NON-CURRENT RECEIVABLES IS AS FOLLOWS:

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Receivable:		
Between one and two years	-	-
Between two and three years	-	-
Between three and four years	-	-
Between four and five years	-	-
More than five years	259,908	258,447
<b>TOTAL NON-CURRENT RECEIVABLES</b>	<b>259,908</b>	<b>258,447</b>

## NOTE 10 - TRADE AND OTHER RECEIVABLES - CURRENT

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Trade receivables	35,740	48,070
Accrued income	31,515	18,342
Accrued interest	25	79
Deferred charges	20,402	31,492
Other receivables	131,398	96,750
<b>TOTAL TRADE AND OTHER RECEIVABLES</b>	<b>219,080</b>	<b>194,733</b>

The increase in other receivables relates to income to be received by the Group from the Tankers International Pool. These amounts increased in 2015 due to overall improving market conditions and the increase in the number of vessels operated through the Tankers International Pool.

For currency and credit risk, we refer to Note 18.

## NOTE 11 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Bank deposits	59,205	146,100
Cash at bank and in hand	72,458	107,986
<b>TOTAL</b>	<b>131,663</b>	<b>254,086</b>
Of which restricted cash	124	-
Less:		
Bank overdrafts used for cash management purposes	-	-
<b>NET CASH AND CASH EQUIVALENTS</b>	<b>131,663</b>	<b>254,086</b>

## NOTE 12 - EQUITY

NUMBER OF SHARES ISSUED		
<i>in shares</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
On issue at 1 January	131,050,666	54,223,817
Conversion convertible bonds	-	18,495,656
Conversion perpetual convertible preferred equity	9,459,283	9,459,286
Capital increases	18,699,000	48,871,907
<b>ON ISSUE AT 31 DECEMBER - FULLY PAID</b>	<b>159,208,949</b>	<b>131,050,666</b>

On January 20, 2015 the Group announced the commencement of its underwritten Initial Public Offering (IPO) in the United States of 13,550,000 ordinary shares. On January 19, 2015 the closing price of the Company's ordinary shares on Euronext Brussels was USD 12.94 per share (based upon the Bloomberg Composite Rate of EUR 0.8604 per USD 1.00 in effect on that date). The Company received approval to list its ordinary shares on the New York Stock Exchange (the "NYSE") under the symbol "EURN". On January 28, 2015 the Group announced the closing of its IPO of 18,699,000 common shares at a public offering price of USD 12.25 per share for gross proceeds of USD 229,062,750. This included the exercise in full by the underwriters of their overallotment option. The transaction costs related to this public offering for a total amount of USD 19.4 million were recognized directly in retained earnings.

At December 31, 2015 the share capital is represented by 159,208,949 shares. The shares have no par value.

At December 31, 2015, the authorized share capital not issued amounts to USD 150,000,000 (2014: USD 61,525,678) or the equivalent of 138,005,652 shares (2014: 56,605,942 shares).

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

### Conversion of perpetual convertible preferred equity

Following its IPO, the Group exercised its right to request the conversion of the remaining 30 outstanding perpetual convertible preferred equity securities and issued such notice on January 30, 2015. The aggregate principal amount of USD 75,000,000 was converted to Euronav's share capital through a contribution in kind on February 6, 2015 against the issuance of 9,459,283 shares. These shares are listed on both Euronext Brussels and the NYSE.

### Translation reserve

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

### Hedging reserve

The Group, in connection to the USD 300 million facility raised in April 2009 entered in several Interest Rate Swap

(IRSS) instruments for a combined notional value of USD 300 million. These IRSSs have been used to hedge the risk related to the fluctuation of the Libor rate and qualified for hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. These instruments have been measured at their fair value; effective changes in fair value have been recognized in equity and the ineffective portion has been recognized in profit or loss. These IRSSs had a duration of five years matching the repayment profile of that facility and matured on April 2, 2014. Therefore, the fair value of these instruments at December 31, 2015 and at December 31, 2014 amounted to USD 0.

### Treasury shares

As of December 31, 2015 Euronav owned 466,667 of its own shares, compared to 1,750,000 of shares owned on December 31, 2014. In the twelve months period ended December 31, 2015, Euronav delivered 1,283,333 treasury shares upon the exercise of share options. These treasury shares had an aggregate weighted average cost of USD 33.8 million and Euronav recognized a loss of USD 25.5 million in retained earnings upon the delivery of these treasury shares to the share option holders. The total net proceeds amounted to USD 8.3 million.

### Dividends

On March 15, 2016, the Board of Directors decided to propose to the Annual Shareholders' meeting to be held on May 12, 2016, to approve an additional gross dividend in the amount of USD 0.82 per share to all shareholders. The dividend to holders of Euronav shares trading on Euronext Brussels will be paid in EUR at the USD/EUR exchange rate of the record date.

Exceptionally this year, the company paid a dividend in May 2015 out of the profits carried forward from prior years but based on the strong cash flow made in the first quarter of 2015 and the strong market prospects at that time. The calculation of the final dividend for the financial year 2015 was made taking into account the Group's policy to return 80% of the net profits to shareholders excluding exceptional items such as gains on the disposal of vessels. The total gross dividend paid in 2015 of USD 1.69 per share is the sum of the dividends paid in May and September 2015 in addition to the proposed amount of USD 0.82 per share proposed to the Annual Shareholder's meeting of 12 May 2016.

## NOTE 12 - EQUITY (CONTINUED)

---

### Share-based payment arrangements

On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is limited to key management personnel. In May 2015, the holders exercised two thirds of these options which resulted in the sale of 1,166,666 treasury shares. In December 2015, a further 116,667 options were exercised and a corresponding number of treasury shares were sold. The key terms and conditions did not change after December 31, 2013. For this option program a total amount of USD 1.2 million was recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2015 (2014: USD 4.0 million).

### Long term incentive plan

The Group's Board of Directors has implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years and 60% in the form of restricted stock units ('RSU's'), with cliff vesting on the third anniversary. In total 236,590 options and 65,433 RSU's were granted on February 12, 2015. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date. The stock options have an exercise price of EUR 10.0475 and are equity-settled. All of the stock options and RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2015. The fair value of the stock options was measured using the Black Scholes formula. The fair value of the RSUs was measured with reference to the Euronav share price at the grant date. The total employee benefit expense recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2015 with respect to the LTIP was USD 0.5 million.

## NOTE 13 - EARNINGS PER SHARE

### Basic earnings per share

The calculation of basic earnings per share at December 31, 2015 was based on a result attributable to ordinary shares of USD 350,300,535 (2014: USD -45,795,933) and a weighted average number of ordinary shares outstanding during the period ended December 31, 2015 of 155,872,171 (2014: 116,539,017), calculated as follows:

RESULT ATTRIBUTABLE TO ORDINARY SHARES		
<i>(in thousands of USD except share and per share information)</i>	2015	2014
Result for the period	350,301	(45,797)
Weighted average	155,872,171	116,539,017
Basic earnings per share (in USD)	2.25	(0.39)

WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES				
<i>(in shares)</i>	SHARES ISSUED	TREASURY SHARES	SHARES OUTSTANDING	WEIGHTED NUMBER OF SHARES
<b>ON ISSUE AT JANUARY 1, 2014</b>	<b>54,223,817</b>	<b>1,750,000</b>	<b>52,473,817</b>	<b>52,473,817</b>
Issuance of shares	76,826,849	-	76,826,849	64,065,200
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-	-	-
<b>ON ISSUE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>131,050,666</b>	<b>1,750,000</b>	<b>129,300,666</b>	<b>116,539,017</b>
<b>ON ISSUE AT JANUARY 1, 2015</b>	<b>131,050,666</b>	<b>1,750,000</b>	<b>129,300,666</b>	<b>129,300,666</b>
Issuance of shares	28,158,283	-	28,158,283	25,842,099
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-1,283,333	1,283,333	729,406
<b>ON ISSUE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>159,208,949</b>	<b>466,667</b>	<b>158,742,282</b>	<b>155,872,171</b>

### Diluted earnings per share

For the twelve months ended December 31, 2015, the diluted earnings per share (in USD) amount to 2.22 (2014: -0.39). At December 31, 2014, 250 convertible Notes and 30 PCPs were excluded from the diluted weighted-average number of ordinary shares calculation because their effect would have been anti-dilutive (earnings per share would increase). At December 31, 2015, no instruments were excluded from the calculation of the diluted weighted average number of shares.

### Weighted average number of ordinary shares (diluted)

The table below shows the potential weighted number of shares that could be created if all stock options, restricted stock units, convertible notes and PCPs were to be converted into ordinary shares.

<i>(in shares)</i>	2015	2014
<b>WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES OUTSTANDING (BASIC)</b>	<b>155,872,171</b>	<b>116,539,017</b>
Effect of potential conversion of convertible Notes	88,689	1,079,047
Effect of potential conversion of PCPs	932,971	9,459,283
Effect of share-based payment arrangements	635,731	1,750,000
<b>WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES (DILUTED)</b>	<b>157,529,562</b>	<b>128,827,347</b>



## NOTE 13 - EARNINGS PER SHARE (CONTINUED)

---

The number of shares related to a potential conversion of convertible Notes may vary according to potential adjustments of the conversion price in certain events such as a change of control, a distribution of a dividend exceeding certain threshold amounts or early voluntary conversion.

In the course of 2014, all the convertible Notes issued in 2013 and maturing in 2018, were converted to new ordinary shares, except for one which was redeemed at par.

On January 31, 2015, the last 250 remaining outstanding Notes due in January 2015, were redeemed at par.

On February 6, 2014, 30 of the 60 perpetual convertible preferred equity instruments issued on January 10, 2014, were converted to share capital through a contribution in kind. On February 6, 2015, the remaining 30 perpetual convertible preferred equity instruments were converted as well.

After all the conversions of the convertible Notes and the PCPs, there are no more remaining outstanding instruments at December 31, 2015 which can give rise to dilution, except for the share-based payment arrangements.



## NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS

<i>(in thousands of USD)</i>	BANK LOANS	CONVERTIBLE AND OTHER NOTES	TOTAL
More than five years	-	-	-
Between one and five years	710,086	125,822	<b>835,908</b>
<b>More than one year</b>	<b>710,086</b>	<b>125,822</b>	<b>835,908</b>
Less than one year	137,677	-	<b>137,677</b>
<b>AT JANUARY 1, 2014</b>	<b>847,763</b>	<b>125,822</b>	<b>973,585</b>
New loans	1,195,217	200,175	<b>1,395,392</b>
Scheduled repayments	(137,545)	-	<b>(137,545)</b>
Early repayments	(660,946)	(1,400)	<b>(662,346)</b>
Conversion	-	(109,700)	<b>(109,700)</b>
Other changes	(10,160)	39,600	<b>29,440</b>
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>1,234,329</b>	<b>254,497</b>	<b>1,488,826</b>
More than five years	371,595	-	<b>371,595</b>
Between one and five years	716,431	231,373	<b>947,804</b>
<b>More than one year</b>	<b>1,088,026</b>	<b>231,373</b>	<b>1,319,399</b>
Less than one year	146,303	23,124	<b>169,427</b>
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>1,234,329</b>	<b>254,497</b>	<b>1,488,826</b>
More than five years	371,595	-	<b>371,595</b>
Between one and five years	716,431	231,373	<b>947,804</b>
<b>More than one year</b>	<b>1,088,026</b>	<b>231,373</b>	<b>1,319,399</b>
Less than one year	146,303	23,124	<b>169,427</b>
<b>AT JANUARY 1, 2015</b>	<b>1,234,329</b>	<b>254,497</b>	<b>1,488,826</b>
New loans	931,270	-	<b>931,270</b>
Scheduled repayments	(109,719)	(23,200)	<b>(132,919)</b>
Early repayments	(999,451)	(235,500)	<b>(1,234,951)</b>
Conversion	-	-	-
Other changes	(3,981)	4,203	<b>222</b>
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>1,052,448</b>	<b>-</b>	<b>1,052,448</b>
More than five years	147,174	-	<b>147,174</b>
Between one and five years	805,252	-	<b>805,252</b>
<b>More than one year</b>	<b>952,426</b>	<b>-</b>	<b>952,426</b>
Less than one year	100,022	-	<b>100,022</b>
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>1,052,448</b>	<b>-</b>	<b>1,052,448</b>

### Bank Loans

On April 3, 2009, the Group entered into a USD 300.0 million secured loan facility with a syndicate of banks and Nordea Bank Norge SA as Agent and Security Trustee. This facility had an initial term of five years, which was amended to extend maturity by an additional four years until 2018. The Group used the proceeds of this facility to finance the acquisition of six vessels, *Fraternity*, *Felicity*, *Cap Felix*, *Cap Theodora*,

*Antarctica* and *Olympia*, which were pledged as collateral under the loan, and for general corporate and working capital purposes. This facility, as amended, was repayable in consecutive quarterly installments and bore interest at LIBOR plus a margin of 3.40% per annum, plus applicable mandatory costs. On October 22, 2014, the Group repaid this loan in full using a portion of the borrowings under the USD 340.0 million Senior Secured Credit Facility.

## NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

As of December 31, 2015 and December 31, 2014, there were no outstanding balances under this facility.

On June 22, 2011, the Group entered into a USD 750.0 million secured loan facility with a syndicate of banks and Nordea Bank Norge SA as Agent and Security Trustee. This facility was comprised of a USD 500.0 million term loan facility and a USD 250.0 million revolving credit facility, and had a term of six years. The main purpose of this facility was to repay and retire the USD 1,600 million facility signed in April 2005. This facility was secured by 22 of the Group's wholly-owned vessels. The term loan was repayable in 11 instalments of consecutive six-month intervals, with the final repayment due at maturity in 2017. Each revolving advance was repayable in full on the last day of its applicable interest period. This facility, as amended, bore interest at LIBOR plus a margin of 3.0% per annum plus applicable mandatory costs. On September 1, 2015, the Group repaid this loan in full using a portion of the borrowings under the USD 750.0 million senior secured amortizing revolving credit facility concluded on August 19, 2015.

On December 23, 2011, the Group entered into a USD 65.0 million secured term loan facility with DNB Bank ASA and Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) to finance the acquisition of *Alsace*, which was mortgaged under the loan. This facility was repayable over a term of seven years in ten installments at successive six month intervals, each in the amount of USD 2.15 million together with a balloon installment of USD 43.5 million payable with (and forming part of) the tenth and final repayment on February 23, 2017. The interest rate was LIBOR plus a margin of 2.95% per annum plus applicable mandatory costs. This USD 65.0 million loan facility was repaid in full on September 1, 2015 using a portion of the borrowing under the USD 750.0 million senior secured amortizing revolving credit facility concluded on August 19, 2015.

On March 25, 2014, the Group entered into a USD 500.0 million senior secured credit facility with DNB Bank ASA, Nordea Bank Norge ASA, and Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ). This facility bears interest at LIBOR plus a margin of 2.75% per annum and is repayable over a term of six years with maturity in 2020 and is secured by the fifteen (15) Very Large Crude Carriers (VLCC) from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd. The proceeds of the facility have been drawn and used to partially finance the purchase price of the Maersk Acquisition Vessels. As of December 31, 2015 and December 31, 2014, the outstanding balances on this facility were USD 428.0 million and USD 476.0 million, respectively.

On October 13, 2014, the Group entered into a new USD 340.0 million senior secured credit facility with a syndicate of banks and ING Bank N.V. as Agent and Security Trustee. Borrowings under this facility have been, or are expected to be, used to partially finance the acquisition of the four (4) modern Japanese built VLCC vessels ('the VLCC Acquisition Vessels') from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd and to repay USD 153.1 million of outstanding debt and retire the Group's USD 300.0 million Secured Loan Facility dated April 3, 2009. This facility is comprised of (i) a USD 148.0 million non-amortizing revolving credit facility and (ii) a USD 192.0 million term loan facility. This facility has a term of seven years and bears interest at LIBOR plus a margin of 2.25% per annum. This credit facility is secured by eight of our wholly-owned vessels, the *Fraternity*, *Felicity*, *Cap Felix*, *Cap Theodora* and, upon their respective deliveries, the VLCC Acquisition Vessels. On October 22, 2014 a first drawdown under this facility was made to repay the USD 300 million secured loan facility, followed by additional drawdowns on December 22, 2014 and December 23, 2014 for an amount of 60.3 million and 50.3 million following the delivery of the *Hojo* and *Hakone* respectively. On March 3, 2015 and April 13, 2015 additional drawdowns of 53.4 million and 50.4 million were made following the delivery of the *Hirado* and *Hakata* respectively. As of December 31, 2015 and December 31, 2014, the outstanding balances on this facility were USD 175.5 million and USD 235.2 million, respectively.

On August 19, 2015, the Group entered into a USD 750.0 million senior secured amortizing revolving credit facility with a syndicate of banks led by DNB Bank ASA and Nordea Bank Norge ASA. The facility will be available for the purpose of (i) refinancing 21 vessels; (ii) financing four newbuilding VLCCs vessels as well as (iii) Euronav's general corporate and working capital purposes. The credit facility will mature on 1 July 2022 and carries a rate of LIBOR plus a margin of 195 bps. As of December 31, 2015, the outstanding balance under this facility was USD 467.5 million.

On November 9, 2015, the Group entered into a USD 60.0 million unsecured revolving credit facility with KBC NV, acting as Bookrunning Mandated Lead Arranger and as Agent. As at the end of December 31, 2015, there was no outstanding balance under this facility.

### Undrawn borrowing facilities

At December 31, 2015, Euronav and its fully-owned subsidiaries have undrawn credit line facilities amounting to USD 291.1 million (2014: EUR 10.0 million).

## NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

### TERMS AND DEBT REPAYMENT SCHEDULE

The terms and conditions of outstanding loans were as follows:

(in thousands of USD)

	CURR.	NOMINAL INTEREST RATE	YEAR OF MAT.	DECEMBER 31, 2015			DECEMBER 31, 2014		
				FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE	FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE
Secured vessels loan	USD	libor +3.00%	2017	-	-	-	253,409	253,409	252,400
Secured vessels Revolving loan*	USD	libor +3.00%	2017	-	-	-	230,372	230,372	230,000
Secured vessels loan	USD	libor +2.25%	2021	175,476	175,476	172,778	132,829	132,829	129,485
Secured vessels Revolving loan*	USD	libor +2.25%	2021	147,559	-	-	102,388	102,388	102,388
Secured vessels loan	USD	libor +2.75%	2020	428,000	428,000	420,320	476,000	476,000	465,956
Secured vessels loan	USD	libor +2.95%	2017	-	-	-	54,250	54,250	54,100
Secured vessels Revolving loan*	USD	libor +1.95%	2022	551,023	467,500	459,350	-	-	-
Unsecured bank facility	EUR	euribor +1.00%	2015	-	-	-	10,000	-	-
Unsecured bank facility	USD	libor +2.25%	2020	60,000	-	-	-	-	-
<b>TOTAL INTEREST-BEARING BANK LOANS</b>				<b>1,362,058</b>	<b>1,070,976</b>	<b>1,052,448</b>	<b>1,259,248</b>	<b>1,249,248</b>	<b>1,234,329</b>

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

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

### CONVERTIBLE AND OTHER NOTES

(in thousands of USD)

	CURR.	NOMINAL INTEREST RATE	YEAR OF MAT.	DECEMBER 31, 2015			DECEMBER 31, 2014		
				FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE	FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE
Unsecured convertible Notes	USD	6.50%	2015	-	-	-	25,000	25,000	23,124
Unsecured Notes	USD	5.95%	2021	-	-	-	235,500	235,500	231,373
<b>TOTAL CONVERTIBLE AND OTHER NOTES</b>				<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>260,500</b>	<b>260,500</b>	<b>254,497</b>

On September 24, 2009, the Group issued USD 150.0 million fixed rate senior unsecured convertible Notes, due 2015. The Notes were issued at 100% of their principal amount and bore interest at a rate of 6.5% per annum, payable semi-annually in arrears. The initial conversion price was EUR 16.283750 (or USD 23.168520 at EUR/USD exchange rate of 1.4228) per share and was set at a premium of 25% to the volume weighted average price of Euronav's ordinary shares on Euronext Brussels on September 3, 2009.

In the course of the first quarter 2012, the Group repurchased 68 Notes of its USD 150 million fixed rate senior unsecured Notes, due 2015. In 2013, the Group offered to exchange the Notes against a new Note which bore the same interest rate of 6.5% but which would mature in 2018 and would have a lower conversion price of EUR 5.65. The exchange offer resulted in USD 125.0 million of Notes (face value) being exchanged for new Notes, including the 68 Notes acquired by the Group in 2012.

## NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

In the second quarter of 2013, the Group bought back an additional five of its Notes due in 2015, while selling in the third quarter of 2013 the 68 Notes due in 2018 it held after the above exchange.

During the period from November 12, 2013 through April 22, 2014, the Group issued an aggregate of 20,969,473 existing ordinary shares upon conversion of USD 124.9 million in aggregate principal amount of 1,249 Convertible Notes due 2018 at the holders' option.

On February 20, 2014, the Group exercised its right to redeem all of the remaining Convertible Notes due in 2018. On April 9, 2014, the Group redeemed the last convertible note due 2018.

On January 31, 2015, the Group redeemed the 250 remaining outstanding fixed rate unsecured convertible Notes due 2015 with a face value of USD 100,000 each, at par.

On February 4, 2014, the Group issued USD 235.5 million seven-year bonds. These bonds were issued at 85% of their principal amount and bore interest at a rate of 5.95% per annum for the first year, payable semi-annually in arrears. The interest rate would increase to 8.5% per annum for the second and third year and would increase again to 10.20% per annum from year four until maturity. The bonds were at any time redeemable by Euronav at par. These bonds were fully repaid on February 19, 2015 using the proceeds of the initial public offering in the US. Of the on issue discount (USD 35.3 million) and the transaction costs (USD 0.7 million), USD 31.9 million was recognized in finance expenses in 2014 and USD 4.1 million was recognized in finance expenses in 2015 (see Note 5). These amounts are also reflected under the heading 'Other changes' in the table on page 118.

CONVERTIBLE NOTES		
<i>(in thousands of USD)</i>	2015	2014
Carrying amount of liability at the beginning of period	23,124	125,822
Interest	-	867
Amortization of transaction costs	76	68
Buyback of convertible Notes	-	(1,354)
Redemption of convertible Notes	(23,200)	-
Conversion of convertible Notes	-	(102,279)
<b>CARRYING AMOUNT OF LIABILITY AT THE END OF THE PERIOD</b>	<b>-</b>	<b>23,124</b>

### Transaction and other financial costs

In 2015, the Group noted a decrease in finance expenses (2015: USD -50.9 million, 2014: USD -96.0 million) mainly due to the repayment of the convertible Notes and the USD 235.5

million seven-year bonds. Amortizations of transaction costs are reflected under the heading 'Other changes' in the table above.

## NOTE 15 - NON-CURRENT OTHER PAYABLES

<i>(in thousands of USD)</i>	FAIR VALUE DERIVATIVES	SELLERS CREDIT	ADVANCES ON CONTRACTS	TOTAL
More than five years	-	-	489	489
Between one and five years	-	-	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>489</b>	<b>489</b>

	FAIR VALUE DERIVATIVES	SELLERS CREDIT	ADVANCES ON CONTRACTS	TOTAL
More than five years	-	-	590	590
Between one and five years	-	-	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>590</b>	<b>590</b>

## NOTE 16 - EMPLOYEE BENEFITS

THE AMOUNTS RECOGNIZED IN THE BALANCE SHEET ARE AS FOLLOWS:		
<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
<b>NET LIABILITY AT BEGINNING OF PERIOD</b>	<b>(2,108)</b>	<b>(1,900)</b>
Recognized in profit or loss	(108)	(85)
Recognized in other comprehensive income	(44)	(393)
Foreign currency translation differences	222	270
<b>NET LIABILITY AT END OF PERIOD</b>	<b>(2,038)</b>	<b>(2,108)</b>
Present value of funded obligations	(852)	(1,525)
Fair value of plan assets	539	1,145
	(313)	(380)
Present value of unfunded obligations	(1,725)	(1,728)
<b>NET LIABILITY</b>	<b>(2,038)</b>	<b>(2,108)</b>
Amounts in the balance sheet:		
Liabilities	(2,038)	(2,108)
Assets	-	-
<b>NET LIABILITY</b>	<b>(2,038)</b>	<b>(2,108)</b>

### Liability for defined benefit obligations

The Group makes contributions to three defined benefit plans that provide pension benefits for employees upon retirement. One plan - the Belgian plan - is fully insured through an insurance company. The second and third - French and Greek plan - are uninsured and unfunded.

The Group expects to contribute the following amount to its defined benefit pension plans in 2016: USD 43,245.

## NOTE 17 - TRADE AND OTHER PAYABLES - CURRENT

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Trade payables	23,034	21,844
Accrued payroll	2,719	2,464
Dividends payable	7	8
Derivatives	-	-
Accrued expenses	35,189	36,838
Accrued interest	1,043	14,026
Deferred income	16,860	10,248
Other payables	226	10,127
Sellers credit	-	30,000
<b>TOTAL TRADE AND OTHER PAYABLES</b>	<b>79,078</b>	<b>125,555</b>

The amount under other payables as at December 31, 2014 primarily related to the option fee received in January 2011 in cash to sell the VLCC *Antarctica* (2009 - 315,981 dwt). The *Antarctica* was sold in 2015 and the corresponding USD 10.0 million was deducted from the sale price. In 2015, the sellers credit in the amount of USD 30.0 million was repaid.

## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS

### Carrying amounts and fair values

The following table shows the carrying amounts and fair values of financial assets and financial liabilities, including their levels in the fair value hierarchy. It does not include fair value information for financial assets and financial liabilities not measured at fair value if the carrying amount is a reasonable approximation of fair value, such as sellers credit and trade and other receivables and payables.

(in thousands of USD)	NOTE	CARRYING AMOUNT			FAIR VALUE				
		FAIR VALUE - HEDGING INSTRUMENTS	LOANS AND RECEIVABLES	OTHER FINANCIAL LIABILITIES	TOTAL	LEVEL 1	LEVEL 2	LEVEL 3	TOTAL
<b>DECEMBER 31, 2014</b>									
<b>FINANCIAL ASSETS NOT MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Non-current receivables	9	-	258,447	-	258,447	-	-	-	-
Trade and other receivables *	10	-	163,241	-	163,241	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	11	-	254,086	-	254,086	-	-	-	-
		-	<b>675,774</b>	-	<b>675,774</b>	-	-	-	-
<b>FINANCIAL LIABILITIES MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Interest rate swaps used for hedging		-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-
<b>FINANCIAL LIABILITIES NOT MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Secured bank loans	14	-	-	1,234,329	1,234,329	-	1,249,248	-	1,249,248
Unsecured bank loans	14	-	-	-	-	-	-	-	-
Unsecured convertible Notes	14	-	-	23,124	23,124	25,048	-	-	25,048
Unsecured other Notes	14	-	-	231,373	231,373	236,202	-	-	236,202
Trade and other payables *	17	-	-	115,307	115,307	-	-	-	-
Advance received on Contracts	15	-	-	489	489	-	-	-	-
		-	-	<b>1,604,622</b>	<b>1,604,622</b>	<b>261,249</b>	<b>1,249,248</b>	-	<b>1,510,497</b>
<b>DECEMBER 31, 2015</b>									
<b>FINANCIAL ASSETS NOT MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Non-current receivables	9	-	259,908	-	259,908	-	-	-	-
Trade and other receivables *	10	-	198,678	-	198,678	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	11	-	131,663	-	131,663	-	-	-	-
		-	<b>590,249</b>	-	<b>590,249</b>	-	-	-	-
<b>FINANCIAL LIABILITIES MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Interest rate swaps used for hedging		-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-
<b>FINANCIAL LIABILITIES NOT MEASURED AT FAIR VALUE</b>									
Secured bank loans	14	-	-	1,052,448	1,052,448	-	1,070,976	-	1,070,976
Unsecured bank loans	14	-	-	-	-	-	-	-	-
Unsecured convertible Notes	14	-	-	-	-	-	-	-	-
Unsecured other Notes	14	-	-	-	-	-	-	-	-
Trade and other payables *	17	-	-	62,218	62,218	-	-	-	-
Advance received on Contracts	15	-	-	590	590	-	-	-	-
		-	-	<b>1,115,256</b>	<b>1,115,256</b>	-	<b>1,070,976</b>	-	<b>1,070,976</b>

\* Deferred charges (see Note 10) and deferred income (see Note 17), which are not financial assets (liabilities) are not included.

## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

### Measurement of fair values

#### Valuation techniques and significant unobservable inputs

Level 1 fair value was determined on the actual trading of the unsecured convertible Notes, due in 2015 and the unsecured other Notes, due in 2021 and the trading price on December 31, 2014.

The following tables show the valuation techniques used in measuring Level 2 fair values, as well as the significant unobservable inputs used.

#### Financial instruments measured at fair value

TYPE	VALUATION TECHNIQUES	SIGNIFICANT UNOBSERVABLE INPUTS
Forward exchange contracts and interest rate swaps for which no hedge accounting applies	<i>Market comparison technique:</i> The fair values are based on broker quotes. Similar contracts are traded in an active market and the quotes reflect the actual transactions in similar instruments.	Not applicable
Interest rate swaps for which hedge accounting applies	<i>Fair value calculation:</i> The fair values are computed by calculating the present value of the future cash flows (fixed and floating), which depends on the forward rates. The forward rates are calculated on the interest rate curves such as LIBOR.	Not applicable

#### Financial instruments not measured at fair value

TYPE	VALUATION TECHNIQUES	SIGNIFICANT UNOBSERVABLE INPUTS
Debt Securities (consisting of unsecured other notes)	<i>Market comparison technique:</i> The valuation is based on the market price of the traded instruments. The contracts are traded in an active market and the quotes reflect the actual transactions.	Not applicable
Other financial liabilities (consisting of secured and unsecured bank loans)	Discounted cash flow	Not applicable



## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

### Transfers between Level 1 and 2

There were no transfers in either direction in 2014 and 2015.

### Financial risk management

In the course of its normal business, the Group is exposed to following risks:

- Credit risk
- Liquidity risk
- Market risk (Tanker market risk, interest rate risk and currency risk)

The ageing of trade and other receivables is as follows:

*(in thousands of USD)*

	2015	2014
Not past due	206,771	177,062
Past due 0-30 days	5,569	3,301
Past due 31-365 days	4,216	13,609
More than one year	2,524	761
<b>TOTAL TRADE AND OTHER RECEIVABLES</b>	<b>219,080</b>	<b>194,733</b>

Non current receivables mainly consist of shareholders' loans to joint ventures (see Note 9). As at December 31, 2015 and December 31, 2014, these receivables were not past due (no maturity date) and not impaired.

Past due amounts are not impaired as collection is still considered to be likely and management is confident the outstanding amounts can be recovered. As at December 31, 2015 58.32% (2014: 46.15%) of the total trade and other receivables relate to TI Pool which are paid after completion of the voyages but which only deals with oil majors, national oil companies and other actors of the oil industry whose credit worthiness is very high. Amounts not past due are also with customers with very high credit worthiness and are therefore not impaired.

### Cash and cash equivalents

The Group held cash and cash equivalents of USD 131.7 million at December 31, 2015 (2014: USD 254.1 million). The cash and cash equivalents are held with bank and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P (see Note 11).

### Derivatives

The derivatives are entered into with banks and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P.

### Guarantees

The Group's policy is to provide financial guarantees only for subsidiaries and joint ventures. At December 31, 2015, the Group has issued a guarantee to certain banks in respect of credit facilities granted to six joint ventures (see Note 24).

### Credit risk

#### Trade and other receivables

The Group has no formal credit policy. Credit evaluations - when necessary - are performed on an ongoing basis. At the balance sheet date there were no significant concentrations of credit risk. In particular, the sole client representing 11% of the Tankers segment's total revenue in 2015 (see Note 1) only represented 2% of the total trade and other receivables at December 31, 2015 (2014: 3%). The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset.



## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

### Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's

reputation. Despite the crisis on the financial markets since the summer of 2008, the liquidity risk of the Group remains under control. The sources of financing have been diversified with the first issuance of a convertible Note in September 2009 and the bulk of the loans are irrevocable, long-term and maturities are spread over different years.

The following are the remaining contractual maturities of financial liabilities:

CONTRACTUAL CASH FLOWS DECEMBER 31, 2014						
<i>(in thousands of USD)</i>						
	NOTE	CARRYING AMOUNT	TOTAL	LESS THAN 1 YEAR	BETWEEN 1 AND 5 YEARS	MORE THAN 5 YEARS
<b>NON-DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES</b>						
Bank loans	14	1,234,329	<b>1,379,638</b>	185,372	815,364	378,902
Convertible Notes	14	254,497	<b>300,933</b>	43,358	257,575	-
Current trade and other payables *	17	115,307	<b>115,307</b>	115,307	-	-
Non-current other payables	15	-	-	-	-	-
		<b>1,604,133</b>	<b>1,795,878</b>	<b>344,037</b>	<b>1,072,939</b>	<b>378,902</b>
<b>DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES</b>						
Interest rate swaps	15	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	15	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-

CONTRACTUAL CASH FLOWS DECEMBER 31, 2015						
<i>(in thousands of USD)</i>						
		CARRYING AMOUNT	TOTAL	LESS THAN 1 YEAR	BETWEEN 1 AND 5 YEARS	MORE THAN 5 YEARS
<b>NON-DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES</b>						
Bank loans	14	1,052,448	<b>1,174,016</b>	108,395	906,286	159,335
Convertible and other Notes	14	-	-	-	-	-
Current trade and other payables *	17	62,218	<b>62,218</b>	62,218	-	-
Non-current other payables	15	-	-	-	-	-
		<b>1,114,666</b>	<b>1,236,234</b>	<b>170,613</b>	<b>906,286</b>	<b>159,335</b>
<b>DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES</b>						
Interest rate swaps	15	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	15	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-

The Group has secured bank loans that contain loan covenants. A future breach of covenant may require the Group to repay the loan earlier than indicated in the above table. For more details on these covenants, please see "capital management" below. The interest payments on variable interest rate loans in the table above reflect market forward interest rates at

the reporting date and these amounts may change as market interest rate change. Except for these financial liabilities, it is not expected that the cash flows included in the maturity analysis could occur significantly earlier, or at significantly different amounts.

\* *Deferred income (see Note 17), which are not financial liabilities, are not included.*

## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	INTEREST SWAPS WITH HEDGE ACCOUNTING	INTEREST SWAPS WITH NO HEDGE ACCOUNTING	FORWARD EXCHANGE CONTRACTS USED FOR HEDGING	TOTAL
Dirty value	-	(1,443)	-	-	(1,443)
Accrued interest	-	152	-	-	152
<b>CLEAN VALUE AT JANUARY 1, 2014</b>	-	<b>(1,291)</b>	-	-	<b>(1,291)</b>
Effective portion recognized directly in OCI	-	1,291	-	-	1,291
Ineffective portion recognized in profit or loss	-	-	-	-	-
Dirty value	-	-	-	-	-
Accrued Interest	-	-	-	-	-
<b>CLEAN VALUE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>15</b>	-	-	-	-
Dirty value	-	-	-	-	-
Accrued interest	-	-	-	-	-
<b>CLEAN VALUE AT JANUARY 1, 2015</b>	<b>15</b>	-	-	-	-
Effective portion recognized directly in OCI	-	-	-	-	-
Ineffective portion recognized in profit or loss	-	-	-	-	-
Dirty value	-	-	-	-	-
Accrued interest	-	-	-	-	-
<b>CLEAN VALUE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>15</b>	-	-	-	-

### Market risk

#### Tanker market risk

The spot tanker freight market is a highly volatile global market and the Group cannot predict what the market will be. In order to manage the risk associated to this volatility, the Group has adopted a balanced strategy of operating part of its fleet on the spot market and the other part under fixed time charter contracts. The proportion of vessels operated on the spot will vary according to the many factors affecting both the spot and fixed time charter contract markets.

Every increase (decrease) of 1,000 USD on a spot tanker freight market (VLCC and Suezmax) per day would have increased (decreased) profit or loss by the amounts shown below:

*effect in thousands of USD*

2015 PROFIT OR LOSS		2014 PROFIT OR LOSS	
1,000 USD INCREASE	1,000 USD INCREASE	1,000 USD INCREASE	1,000 USD INCREASE
12,972	(12,972)	9,941	(9,941)

### Interest rate risk

In the past the Group hedged part of its exposure to changes in interest rates on borrowings. All borrowings contracted for the financing of vessels are on the basis of a floating interest rate, increased by a margin. On a regular basis the Group uses various interest rate related derivatives (interest rate swaps, caps and floors) to achieve an appropriate mix of fixed and floating rate exposure as defined by the Group. On December 31, 2015, the Group has no such instruments in place.

The Group, in connection to the USD 300 million facility raised in April 2009 also entered in several Interest Rate Swap (IRS) instruments for a combined notional value of USD 300 million. These IRSs have been used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate and qualified for hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. These instruments have been measured at their fair value; effective changes in fair value have been recognized in equity and the ineffective portion has been recognized in profit or loss. These IRS had a duration of five years matching the repayment profile of that facility and matured in April 2014 and as a consequence the fair value of these instruments at December 31, 2015 and December 31, 2014 amounted to USD 0.

## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

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

<i>(in thousands of USD)</i>	CARRYING AMOUNT	
	2015	2014
<b>FIXED RATE INSTRUMENTS</b>		
Financial assets	-	-
Financial liabilities	-	254,497
	-	<b>254,497</b>
<b>VARIABLE RATE INSTRUMENTS</b>		
Financial liabilities	1,052,448	1,234,329
	<b>1,052,448</b>	<b>1,234,329</b>

### Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

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

### Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

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

<i>(effect in thousands of USD)</i>	PROFIT OR LOSS		EQUITY	
	50 BP INCREASE	50 BP DECREASE	50 BP INCREASE	50 BP DECREASE
<b>DECEMBER 31, 2014</b>				
Variable rate instruments	(4,257)	4,257	-	-
Interest rate swaps	-	-	-	-
<b>CASH FLOW SENSITIVITY (NET)</b>	<b>(4,257)</b>	<b>4,257</b>	-	-
<b>DECEMBER 31, 2015</b>				
Variable rate instruments	(5,670)	5,670	-	-
Interest rate swaps	-	-	-	-
<b>CASH FLOW SENSITIVITY (NET)</b>	<b>(5,670)</b>	<b>5,670</b>	-	-

### Currency risk

The Group's exposure to currency risk is related to its operating expenses expressed in EUR. In 2015 about 17.4% (2014: 13.5%) of the Group's total operating expenses were

incurred in EUR. Revenue and the financial instruments are expressed in USD only.

<i>(in thousands of EUR/USD)</i>	DECEMBER 31, 2015		DECEMBER 31, 2014	
	EUR	USD	EUR	USD
Trade payables	(9,913)	(13,121)	(8,646)	(13,198)
Operating expenses	(89,457)	(425,806)	(65,691)	(421,300)

For the average and closing rates applied during the year, we refer to Note 26.

Euronav has entered into an agreement with a third party financial advisor with the aim to manage the risk from adverse movements in EUR/USD exchange rates. The program uses a financial trading strategy called Currency Overlay Management strategy which manages the equivalent of EUR 40.0 million exposures on a yearly basis. The currency overlay manager conducts foreign-exchange hedging by selectively placing and removing hedges to achieve the objectives set by us. Under this program no instruments were outstanding as at December 31, 2015.

## NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

The net impact of this program on the Group's consolidated statement of profit or loss for the year ending December 31, 2015 was a loss of USD 1,045,464 (2014: loss of USD 85,988)

### Sensitivity analysis

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

(in thousands of USD)

	2015	2014
Equity	473	662
Profit or loss	(9,565)	(9,124)

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

### Master netting or similar agreements

The Group enters into derivative transactions under International Swaps and Derivatives Association (ISDA) master netting agreements. In general, under such agreements the amounts owned by each counterparty on a single day in respect of all transactions outstanding in the same currency are aggregated into a single net amount that is payable by one party to the other.

### Capital management

Euronav is continuously optimizing its capital structure (mix between debt and equity). The main objective is to maximize shareholder value while keeping the desired financial flexibility to execute the strategic projects. Some of the Group's other key drivers when making capital structure decisions are pay-out restrictions and the maintenance of the strong financial health of the Group. Besides the statutory minimum equity funding requirements that apply to the Group's subsidiaries in the various countries, the Group is also subject to covenants in relation to some of its senior secured credit facilities:

- an amount of current assets that, on a consolidated basis, exceeds current liabilities. Current assets may include undrawn amount of any committed revolving credit facilities and credit lines having a maturity of more than one year;
- an aggregate amount of cash, cash equivalents and available aggregate undrawn amounts of any committed loan of at least USD 50.0 million or 5% of the Group's total indebtedness (excluding guarantees), depending on the applicable loan facility, whichever is greater;
- an amount of cash of at least USD 30.0 million; and
- a ratio of Stockholders' equity to total assets of at least 30%.

Further, the Group's loan facilities generally include an asset protection clause whereby the fair market value of collateral vessels should be at least 125% of the aggregate principal amount outstanding under the respective loan.

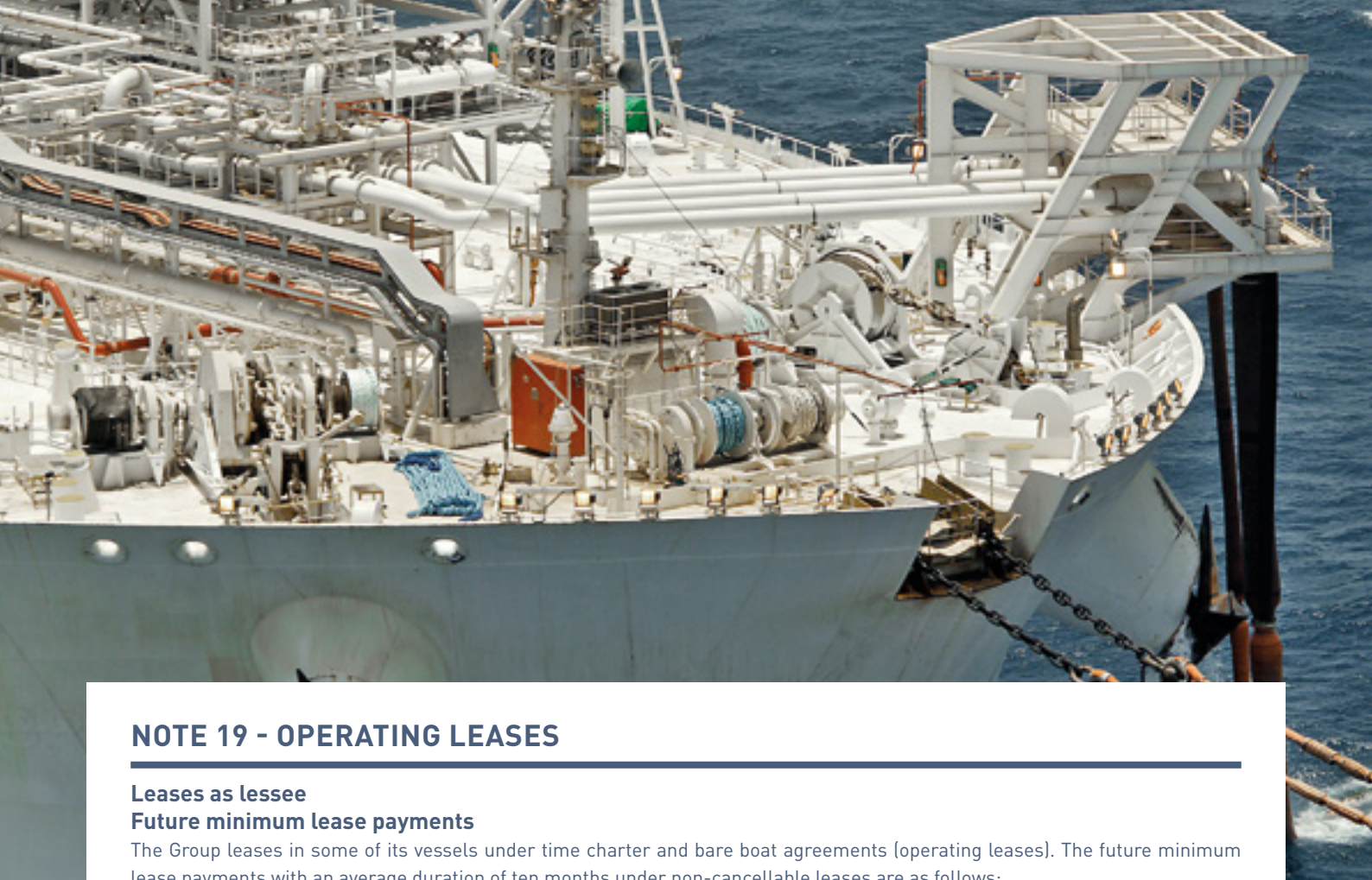
The credit facilities discussed above also contain restrictions and undertakings which may limit the Group and the Group's subsidiaries' ability to, among other things:

- effect changes in management of the Group's vessels;
- transfer or sell or otherwise dispose of all or a substantial portion of the Group's assets;
- declare and pay dividends, (with respect to each of the Group's joint ventures, other than Seven Seas Shipping Limited, no dividend may be distributed before its loan agreement, as applicable, is repaid in full); and
- incur additional indebtedness.

A violation of any of these financial covenants or operating restrictions contained in the credit facilities may constitute an event of default under these credit facilities, which, unless cured within the grace period set forth under the applicable credit facility, if applicable, or waived or modified by the Group's lenders, provides them with the right to, among other things, require the Group to post additional collateral, enhance equity and liquidity, increase interest payments, pay down indebtedness to a level where the Group is in compliance with loan covenants, sell vessels in the fleet, reclassify indebtedness as current liabilities and accelerate indebtedness and foreclose liens on the vessels and the other assets securing the credit facilities, which would impair the Group's ability to continue to conduct business.

As of December 31, 2015 and December 31, 2014, the Group was in compliance with all of the covenants contained in the debt agreements.

It is the Company's dividend policy to distribute 80% of the net earnings for each fiscal year, excluding exceptional items such as gains or losses on the disposal of vessels.



## NOTE 19 - OPERATING LEASES

### Leases as lessee

#### Future minimum lease payments

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

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Less than 1 year	(15,012)	(16,036)
Between 1 and 5 years	-	(6,110)
More than 5 years	-	-
<b>TOTAL FUTURE LEASE PAYMENTS</b>	<b>(15,012)</b>	<b>(22,146)</b>

Options to extend the charter period, if any, have not been taken into account when calculating the future minimum lease payments.

Non-cancellable operating lease rentals for office space and company cars with an average duration of four years are payable as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Less than 1 year	(2,448)	(2,439)
Between 1 and 5 years	(6,826)	(8,174)
More than 5 years	(2,665)	(4,233)
<b>TOTAL NON-CANCELLABLE OPERATING LEASE RENTALS</b>	<b>(11,939)</b>	<b>(14,846)</b>

#### Amounts recognized in profit and loss

<i>(in thousands of USD)</i>	2015	2014
Bareboat charter	-	(3,584)
Time charter	(25,849)	(32,080)
Office rental	(2,581)	(1,579)
<b>TOTAL RECOGNIZED IN PROFIT AND LOSS</b>	<b>(28,430)</b>	<b>(37,243)</b>

## NOTE 19 - OPERATING LEASES (CONTINUED)

### Leases as lessor

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

### Future minimum lease receivables

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Less than 1 year	217,480	136,304
Between 1 and 5 years	168,416	154,842
More than 5 years	-	-
<b>TOTAL FUTURE LEASE RECEIVABLES</b>	<b>385,896</b>	<b>291,146</b>

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

At December 31, 2015, Euronav and its subsidiaries, without joint ventures, have future minimum lease receivables less than one year of USD 152.1 million (2014: USD 72.5 million) and future minimum lease receivables between one and five years of USD 126.5 million (2014: USD 55.3 million).

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

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Less than 1 year	948	837
Between 1 and 5 years	3,360	3,349
More than 5 years	1,854	2,791
<b>TOTAL NON-CANCELLABLE OPERATING LEASE RENTALS</b>	<b>6,162</b>	<b>6,977</b>

The above operating lease rentals receivable relate entirely to the Group's leased offices for Euronav UK. Euronav UK has sublet part of the office space to five different subtenants, of which four starting in 2014 and one in 2015.

### Amounts recognized in profit and loss

<i>(in thousands of USD)</i>	2015	2014
Bareboat charter	-	-
Time charter	126,091	132,118
Office rental	879	337
<b>TOTAL AMOUNTS RECOGNIZED IN PROFIT AND LOSS</b>	<b>126,970</b>	<b>132,455</b>

## NOTE 20 - PROVISIONS & CONTINGENCIES

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

## NOTE 21 - RELATED PARTIES

### Identity of related parties

The Group has a related party relationship with its subsidiaries (see Note 23) and equity-accounted investees (see Note 24) and with its directors and executive officers (see Note 22).

### Transactions with key management personnel

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

<i>(in thousands of EUR)</i>	2015	2014
<b>TOTAL REMUNERATION</b>	<b>1,591</b>	<b>1,401</b>

The Remuneration Committee annually reviews the remuneration of the members of the Executive Committee. The remuneration (excluding the CEO) consists of a fixed and a variable component and can be summarized as follows:

<i>(in thousands of EUR)</i>	2015	2014
<b>TOTAL FIXED REMUNERATION</b>	<b>2,302</b>	<b>3,864</b>
of which		
Cost of pension	35	32
Share-based payments	1,126	2,796
Other benefits	57	55
<b>TOTAL VARIABLE REMUNERATION</b>	<b>1,382</b>	<b>734</b>

All amounts mentioned refer to the Executive Committee in its official composition throughout 2015.

The remuneration of the CEO can be summarized as follows:

<i>(in thousands of GBP)</i>	2015	2014
<b>TOTAL FIXED REMUNERATION</b>	<b>738</b>	<b>1,100</b>
of which		
Cost of pension	0	13
Share-based payments	333	725
Other benefits	11	11
<b>TOTAL VARIABLE REMUNERATION</b>	<b>530</b>	<b>295</b>

Within the framework of a stock option plan, the Board of Directors has granted on December 16, 2013 options on its 1,750,000 treasury shares to the members of the Executive Committee for no consideration. 525,000 options were granted to the CEO and 1,225,000 options were granted to the other members of the Executive Committee. The exercise price of the options was EUR 5.7705. All of the beneficiaries have accepted

the options granted to them. In 2015 1,283,333 options were exercised. At the date of this report all of the remaining options are vested. In addition, the Board of Directors has granted on February 12, 2015 236,590 options and 65,433 restricted stock units within the framework of a long term incentive plan. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date (see Note 22).



## NOTE 21 - RELATED PARTIES (CONTINUED)

---

### Relationship with CMB

In 2004 Euronav split from Compagnie Maritime Belge (CMB) and currently both have Saverco as a reference shareholder. CMB used to render some administrative and general services. In 2015 CMB invoiced a total amount of USD 0 (2014: USD 17,745).

### Relationship with Saverco

Saverco, a reference shareholder of Euronav, has rendered travel services to Euronav on a transactional basis. In 2015, Saverco invoiced a total amount of USD 0 (2014: USD 15,828).

### Properties

The Group leases office space in Belgium from Reslea N.V., an entity controlled by Saverco, a reference shareholder of Euronav. Under this lease, the Group paid an annual rent of USD 178,104 in 2015 (2014: USD 207,738). This lease expires on August 31, 2021.

The Group leases office space, through our subsidiary Euronav Ship Management Hellas, in Piraeus, Greece, from Nea Dimitra Ktimatiki Kai Emporik S.A., an entity controlled by Ceres Shipping. Mr. Livanos, a former member of our Board acting as permanent representative of Tanklog Limited until his resignation on December 3, 2015, is the Chairman and sole shareholder of Ceres Shipping. Under this lease, the Group paid an annual rent of USD 184,791 in 2015 (2014: USD 198,822). This lease expires on December 31, 2017.

The Group subleases office space in its new London, United Kingdom office, through its subsidiary Euronav (UK) Agencies Limited, pursuant to sublease agreements, dated September 25, 2014, with GasLog Services UK Limited and Unisea Maritime Limited, both parties related to Peter Livanos. Under these subleases, the Company received in 2015 a rent of USD 495,507 (2014: USD 169,052). This sublease expires on April 27, 2023.

The Company also subleases office space in its new London, United Kingdom office, through its subsidiary Euronav (UK) Agencies Limited, pursuant to a sublease agreement, dated 25 September 2014, with Tankers (UK) Agencies Limited, a wholly-owned subsidiary of Tankers International LLC, of which the Group owns 40% of the outstanding interests. Under this sublease, the Company received in 2015 a rent of USD 260,108 (2014: USD 88,738). This sublease expires on April 27, 2023.

### Registration Rights

On January 28, 2015 the Group entered into a registration rights agreement with companies affiliated with our former Chairman, Peter Livanos, or the Ceres Shareholders, and companies affiliated with our former Vice Chairman, Marc Saverys, or the Saverco Shareholders.

Pursuant to the registration rights agreement, each of the Ceres Shareholders as a group and the Saverco Shareholders as a group will be able to piggyback on the others' demand registration. The Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders are only treated as having made their request if the registration statement for such shareholder group's shares is declared effective. Once we are eligible to do so, commencing 12 calendar months after the Ordinary Shares have been registered under the Exchange Act, the Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders may require us to file shelf registration statements permitting sales by them of ordinary shares into the market from time to time over an extended period. The Ceres Shareholders and the Saverco Shareholders can also exercise piggyback registration rights to participate in certain registrations of ordinary shares by us. All expenses relating to the registrations, including the participation of our executive management team in two marketed roadshows and a reasonable number of marketing calls in connection with one-day or overnight transactions, will be borne by us. The registration rights agreement also contains provisions relating to indemnification and contribution. There are no specified financial remedies for non-compliance with the registration rights agreement. At December 31, 2015, no rights were exercised by any of the parties under the registration rights agreement.

### Transactions with subsidiaries and joint ventures

On March 15, 2013, the Group sold the suezmax *Cap Isabella* (2013 - 157,258 dwt) to Belle Shipholdings Ltd Peter Livanos, at that time the Vice-Chairman of the Board of Directors of the Group, directly or indirectly holds an important participation in Belle Shipholdings Ltd Peter Livanos, as the permanent representative of Tanklog Holdings Ltd, notified Euronav's Board of Directors which met on March 14, 2013, that pursuant to the provisions of the Belgian Code of Companies relating to the existence of conflicts of interest, he had a direct or indirect patrimonial interest that conflicts with the interests of the Company in respect of this sale and therefore, did not participate in the deliberation or the vote that authorized the Group to sell the *Cap Isabella* on the basis of current market values.

The *Cap Isabella* was a newbuilding from Samsung Heavy Industries. The Group chartered the ship back on bareboat for a fixed period of two years with three options in favor of the charterer to extend for a further year. In case of a sale by the new owner during the bareboat charter contract the Group would also share in any surplus if the vessel value exceeded a certain threshold. The net selling price of the vessel was USD 52.9 million (see Note 7). On July 31, 2014, the *Cap Isabella* was in its turn sold by its owner, Belle Shipholdings Ltd, a company related to Euronav, to a third-party and was delivered to its new owner on October 8, 2014. As the original sale and lease

## NOTE 21 - RELATED PARTIES (CONTINUED)

back agreement between the Group and Belle Shipholdings Ltd included a profit sharing mechanism for a future sale, a capital gain on disposal of assets was recorded in the fourth quarter of 2014 for a total amount of USD 4.3 million.

The Group has supplied funds in the form of shareholders' advances to some of its joint ventures at pre-agreed conditions which are always similar for the other party involved in the joint venture in question (see below and Note 24).

A majority of Euronav NV's Suezmaxes operating in the spot market participate in an internal Revenue Sharing Agreement, or RSA, together with four Suezmaxes owned by joint ventures of which Euronav owns 50%. Under the RSA, each vessel owner is responsible for its own costs, including voyage-

related expenses, but will share in the net revenues, after the deduction of voyage-related expenses, retroactively on a semi-annual basis. Calculation of allocations and contributions under the RSA are based on a pool points system and are paid after the deduction of the pool fee to Euronav NV, as pool manager, from the gross pool income. If this RSA had not been in place, the Group's profit for the year ended December 31, 2015 would have been impacted with USD (0.9) million (2014: USD 1.2 million).

Balances and transactions between the Group and its subsidiaries have been eliminated on consolidation and are not disclosed in this note. Details of outstanding balances and transactions between the Group and its joint ventures are disclosed below:

AS OF END FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2014					
<i>(in thousands of USD)</i>	TRADE RECEIVABLES	TRADE PAYABLES	SHAREHOLDERS LOAN	TURNOVER	DIVIDEND INCOME
TI Africa Ltd.	577	-	172,055	302	-
TI Asia Ltd.	325	-	93,337	361	-
Fiorano Shipholding Ltd.	150	336	26,416	556	-
Fontvieille Shipholding Ltd.	1,906	150	27,792	522	-
Larvotto Shipholding Ltd.	192	323	24,191	565	-
Moneghetti Shipholding Ltd.	205	342	19,623	587	-
Great Hope Enterprises Ltd.	-	-	-	-	9,410
Kingswood Co. Ltd.	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3,355</b>	<b>1,151</b>	<b>363,414</b>	<b>2,893</b>	<b>9,410</b>

AS OF END FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2015					
<i>(in thousands of USD)</i>	TRADE RECEIVABLES	TRADE PAYABLES	SHAREHOLDERS LOAN	TURNOVER	DIVIDEND INCOME
TI Africa Ltd.	366	-	149,615	360	-
TI Asia Ltd.	247	-	72,397	360	-
Fiorano Shipholding Ltd.	110	32	28,141	687	-
Fontvieille Shipholding Ltd.	176	30	23,507	753	-
Larvotto Shipholding Ltd.	770	21	26,141	653	-
Moneghetti Shipholding Ltd.	2,114	44	17,949	609	-
Great Hope Enterprises Ltd.	-	-	-	-	275
Kingswood Co. Ltd.	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3,783</b>	<b>127</b>	<b>317,749</b>	<b>3,423</b>	<b>275</b>

John Michael Radziwill, one of our directors, serves as an advisor of SCP Clover Maritime, a company that manages assets and investments of Mr. John Radziwill, his father, and specifically for Bretta Tanker Holdings, Inc., the JV partner of Euronav in the four joint ventures formed for the purpose of ordering and owning four Suezmax tankers through the following holding companies: Fiorano Shipholding Limited, Fontvieille Shipholding Limited, Larvotto Shipholding Limited and Moneghetti Shipholding Limited.

### Guarantees

The Group has provided guarantees to financial institutions that have provided credit facilities to its joint ventures. As of December 31, 2015 USD 251.6 million (2014: USD 319.8 million) was outstanding under the joint venture loan agreements, of which the Group has guaranteed USD 125.8 million (2014: USD 159.9 million) (see Note 24).

## NOTE 22 - SHARE-BASED PAYMENT ARRANGEMENTS

### Description of share-based payment arrangements:

At December 31, 2015, the Group had the following share-based payment arrangements:

#### Share option programs (Equity-settled)

On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders

of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is Limited to key management personnel.

The Group intends to use its treasury shares to settle its obligations under this program. The key terms and conditions related to the grants under these programs are as follows:

GRANT DATE/EMPLOYEES ENTITLED	NUMBER OF INSTRUMENTS	VESTING CONDITIONS	CONTRACTUAL LIFE OF OPTIONS
<b>Options granted to key management personnel</b>			
December 16, 2013 ("Tranche 1")	583,000	Share price to be at least EUR 7.5	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 2")	583,000	Share price to be at least EUR 8.66	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 3")	583,000	Share price to be at least EUR 11.54 and US listing	5 years
<b>TOTAL SHARE OPTIONS</b>	<b>1,750,000</b>		

In addition, 50% of the options can only be exercised at the earliest if the shares of the Group are admitted for listing in a recognized US listing exchange platform (the "listing event"). The other 50% can only be exercised one year after the listing event. If the Group's shares had not been listed on a U.S. listing exchange, then only two thirds of the shares would be exercisable and would have to meet the first two vesting conditions listed above.



## NOTE 22 - SHARE-BASED PAYMENT ARRANGEMENTS (CONTINUED)

### Long term incentive plan (Equity-settled)

The Group's Board of Directors has implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years at anniversary date and 60% in the form of restricted stock units ('RSU's'), with cliff vesting on the third anniversary. In total 236,590 options and 65,433 RSU's were granted on February 12, 2015. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date.

### Measurement of Fair Value

The fair value of the employee share options under the 2013 program and the 2015 LTIP has been measured using the Black-Scholes formula. Service and non-market performance conditions attached to the transactions were not taken into account in measuring fair value.

The inputs used in measurement of the fair values at grant date for the equity-settled share option programs were as follows:

(Figures in EUR)	SHARE OPTION PROGRAM 2013			LTIP 2015		
	TRANCHE 1	TRANCHE 2	TRANCHE 3	TRANCHE 1	TRANCHE 2	TRANCHE 3
Fair value at grant date	2.270	2.260	2.120	1.853	1.853	1.853
Share price at grant date	6.070	6.070	6.070	10.050	10.050	10.050
Exercise price	5.770	5.770	5.770	10.0475	10.0475	10.0475
Expected volatility (weighted average)	40%	40%	40%	39.63%	39.63%	39.63%
Expected life (days) (weighted average)	303	467	730	365	730	1,095
Expected dividends	-	-	-	8%	8%	8%
Risk-free interest rate	1%	1%	1%	0.66%	0.66%	0.66%

Expected volatility has been based on an evaluation of the historical volatility of the Company's share price, particularly over the historical periods commensurate with the expected term. The expected term of the instruments has been based on historical experience and general option holder behavior using a Monte Carlo simulation.

The fair value of the RSUs under the 2015 LTIP was measured with reference to the Euronav share price at the grant date. All of

the RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2015 and had not yet vested.

### Expenses recognized in profit or loss

For details on related employee benefits expense see Note 4.

### Reconciliation of outstanding share options

The number and weighted-average exercise prices of options under the 2013 program and the 2015 LTIP are as follows:

(Figures in EUR)	NUMBER OF OPTIONS 2015	WEIGHTED AVERAGE EXERCISE PRICE 2015	NUMBER OF OPTIONS 2014	WEIGHTED AVERAGE EXERCISE PRICE 2014
Outstanding at 1 January	1,750,000	5.770	1,750,000	5.770
Forfeited during the year	-	-	-	-
Exercised during the year	(1,283,333)	5.770	-	-
Granted during the year	236,590	10.0475	-	-
<b>OUTSTANDING AT DECEMBER 31</b>	<b>703,257</b>	<b>7.209</b>	<b>1,750,000</b>	<b>5.770</b>
Vested at 31 December	466,667	-	1,166,167	-

In May 2015, the holders exercised two thirds of the share options under the 2013 program which resulted in the sale of 1,166,666 treasury shares. In December 2015 an additional 116,667 of share options were exercised under the 2013 program, resulting in the sale of a corresponding number of treasury shares. In February 2015 236,590 share options were granted related to the 2015 long term incentive plan.

The weighted-average share price at the date of exercise for the share options exercised in 2015 was EUR 11.65 (2014: no share options exercised)

## NOTE 23 - GROUP ENTITIES

	COUNTRY OF INCORPORATION	CONSOLIDATION METHOD	OWNERSHIP INTEREST	
			DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
<b>PARENT</b>				
Euronav NV	Belgium	full	100.00%	100.00%
<b>SUBSIDIARIES</b>				
Euronav Tankers NV	Belgium	full	100.00%	NA
Euronav Shipping NV	Belgium	full	100.00%	NA
Euronav (UK) Agencies Ltd.	UK	full	100.00%	100.00%
Euronav Luxembourg SA	Luxembourg	full	100.00%	100.00%
Euronav SAS	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management SAS	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management Ltd.	Liberia	full	100.00%	100.00%
<i>Euronav Ship Management Hellas (branch office)</i>				
Euronav Hong Kong	Hong Kong	full	100.00%	100.00%
Euro-Ocean Shipmanagement (Cyprus) Ltd.	Cyprus	full	100.00%	100.00%
Euronav Singapore	Singapore	full	100.00%	NA
<b>JOINT VENTURES</b>				
Africa Conversion Corp.	Marshall Islands	equity	NA	50.00%
Asia Conversion Corp.	Marshall Islands	equity	NA	50.00%
Fiorano Shipholding Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
Fontvieille Shipholding Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
Great Hope Enterprises Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
Kingswood Co. Ltd.	Marshall Islands	equity	50.00%	50.00%
Larvotto Shipholding Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
Moneghetti Shipholding Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
Seven Seas Shipping Ltd.	Marshall Islands	equity	50.00%	50.00%
TI Africa Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
TI Asia Ltd.	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%
<b>ASSOCIATES</b>				
Tankers International LLC	Marshall Islands	equity	40.00%	40.00%
VLCC Chartering Ltd.	Marshall Islands	equity	20.00%	20.00%

Although the Group has an economic interest in Tankers International LLC of 62.86% (2014: 74.20%), which is based on the percentage of owned vessels participating in the Tankers International Pool, the Group has no majority of voting rights as this is based on the actual shares owned by the Group which is only 40%. Therefore Tankers International LLC is accounted for as an associate.

In 2015 two joint ventures, Asia Conversion Corporation and Africa Conversion Corporation, have been dissolved.

## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
<b>ASSETS</b>		
Interest in joint ventures	20,425	16,305
Interest in associates	1,212	1,027
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>21,637</b>	<b>17,332</b>
<b>LIABILITIES</b>		
Interest in joint ventures	-	(5,880)
Interest in associates	-	-
<b>TOTAL LIABILITIES</b>	<b>-</b>	<b>(5,880)</b>

### Associates

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
Carrying amount of interest at the beginning of the year	1,027	409
Group's share of profit (loss) for the period	185	618
Group's share of other comprehensive income	-	-
<b>CARRYING AMOUNT OF INTEREST AT THE END OF THE YEAR</b>	<b>1,212</b>	<b>1,027</b>

The Group distinguishes the following associates:

ASSOCIATE	SEGMENT	DESCRIPTION
Tankers International LLC	Tankers	The manager of the Tankers International Pool who commercially manages the majority of the Group's VLCCs
VLCC Chartering Ltd.	Tankers	Chartering joint venture that has the combined access to the combined fleets of Frontline and Tankers International Pool



## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

### Joint Ventures

The Group distinguishes the following joint ventures:

	ASSET		LIABILITY	
	INVESTMENTS IN EQUITY ACCOUNTED INVESTEES	SHAREHOLDERS LOANS	INVESTMENTS IN EQUITY ACCOUNTED INVESTEES	SHAREHOLDERS LOANS
<i>(in thousands of USD)</i>				
<b>GROSS BALANCE</b>	<b>(110,702)</b>	<b>392,922</b>	<b>(5,880)</b>	<b>-</b>
Offset investment with shareholders loan	133,406	(133,406)	-	-
<b>BALANCE AT JANUARY 1, 2014</b>	<b>22,704</b>	<b>259,516</b>	<b>(5,880)</b>	<b>-</b>
Group's share of profit (loss) for the period	29,668	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	2,106	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(1,000)	-	-	-
Dividends received from joint ventures	(9,410)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(29,508)	-	-
<b>GROSS BALANCE</b>	<b>(89,338)</b>	<b>363,414</b>	<b>(5,880)</b>	<b>-</b>
Offset investment with shareholders loan	105,643	(105,643)	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2014</b>	<b>16,305</b>	<b>257,771</b>	<b>(5,880)</b>	<b>-</b>
Group's share of profit (loss) for the period	51,407	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	1,610	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(1,500)	-	5,880	-
Dividends received from joint ventures	(275)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(45,665)	-	-
<b>GROSS BALANCE</b>	<b>(38,095)</b>	<b>317,749</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Offset investment with shareholders loan	58,520	(58,520)	-	-
<b>BALANCE AT DECEMBER 31, 2015</b>	<b>20,425</b>	<b>259,229</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

As the shipping market and the corresponding revenues are volatile, the Group has opted to give long-term shareholders loans to some of its equity-accounted investees, rather than increasing the capital in these companies. Over the last couple of years these joint ventures have made losses which resulted in a negative equity. As the Group is also a guarantor

for these joint ventures and the shareholders loans can not be recalled within one year, the negative equity is offset with these shareholders loans. For more details, we refer to the table summarizing the financial information of the Group's joint ventures further below.

JOINT VENTURE	SEGMENT	DESCRIPTION
Great Hope Enterprises Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 VLCC
Kingswood Co. Ltd.	Tankers	Holding company; parent of Seven Seas Shipping Ltd.
Seven Seas Shipping Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 VLCC
Fiorano Shipholding Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax
Fontvieille Shipholding Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax
Larvotto Shipholding Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax
Moneghetti Shipholding Ltd.	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax
TI Africa Ltd.	FSO	Operator and owner of a single floating storage and offloading facility (FSO Africa)*
TI Asia Ltd.	FSO	Operator and owner of a single floating storage and offloading facility (FSO Asia)*
Africa Conversion Corp	FSO	No operating activities, liquidated in 2015
Asia Conversion Corp	FSO	No operating activities, liquidated in 2015

\* Both FSO Asia and FSO Africa are on a time charter contract to Maersk Oil Qatar (MOQ) until mid 2017.

## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

The following table contains summarized financial information for all of the Group's joint ventures:

	ASSET				
	GREAT HOPE ENTERPRISES LTD	KINGSWOOD CO. LTD	SEVEN SEAS SHIPPING LTD	FIORANO SHIPHOLDING LTD	FONTVIEILLE SHIPHOLDING LTD
<i>(in thousands of USD)</i>					
<b>AT DECEMBER 31, 2014</b>					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
<b>NON-CURRENT ASSETS</b>	-	204	34,786	82,883	70,670
<i>of which Vessel</i>	-	-	34,786	82,883	70,670
<b>CURRENT ASSETS</b>	763	810	7,473	5,445	6,719
<i>of which cash and cash equivalents</i>	278	-	3,245	711	1,136
<b>NON-CURRENT LIABILITIES</b>	-	-	6,704	84,894	90,054
<i>of which bank loans</i>	-	-	6,500	32,063	34,470
<b>CURRENT LIABILITIES</b>	130	2	4,591	15,341	7,773
<i>of which bank loans</i>	-	-	4,333	4,250	4,000
<b>NET ASSETS (100%)</b>	633	1,012	30,964	(11,907)	(20,438)
<i>Group's share of net assets</i>	317	506	15,482	(5,954)	(10,219)
<i>Shareholders' loans to joint venture</i>	-	-	-	26,416	27,792
<b>NET CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE</b>	317	506	15,482	-	-
<b>REMAINING SHAREHOLDERS LOAN TO JOINT VENTURE</b>	-	-	-	20,462	17,573
Revenue	113	-	10,228	17,017	15,706
Depreciations and amortization	-	-	(3,360)	(4,852)	(4,603)
Interest Expense	(257)	-	(162)	(1,093)	(1,100)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	4,510	7	3,504	(1,453)	(2,852)
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
<b>GROUP'S SHARE OF PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD</b>	2,255	4	1,752	(727)	(1,426)
<b>GROUP'S SHARE OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME</b>	-	-	-	-	-



## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

The following table contains summarized financial information for all of the Group's joint ventures:

ASSET					LIABILITY		
LARVOTTO SHIPHOLDING LTD	MONEGHETTI SHIPHOLDING LTD	TI AFRICA LTD	TI ASIA LTD	TOTAL	AFRICA CONVERSION CORP	ASIA CONVERSION CORP	TOTAL
50%	50%	50%	50%		50%	50%	
<b>77,805</b>	<b>73,433</b>	<b>231,370</b>	<b>224,460</b>	<b>795,611</b>	-	-	-
77,805	73,433	226,239	218,385	784,201	-	-	-
<b>6,087</b>	<b>3,786</b>	<b>39,864</b>	<b>64,441</b>	<b>135,388</b>	-	-	-
1,633	1,218	22,017	31,098	61,336	-	-	-
<b>81,494</b>	<b>86,997</b>	<b>351,057</b>	<b>297,510</b>	<b>998,710</b>	-	-	-
33,113	47,750	-	104,200	258,096	-	-	-
<b>16,097</b>	<b>5,251</b>	<b>32,351</b>	<b>29,426</b>	<b>110,962</b>	<b>6,880</b>	<b>4,880</b>	<b>11,760</b>
3,970	4,000	13,750	27,446	61,749	-	-	-
<b>(13,699)</b>	<b>(15,029)</b>	<b>(112,174)</b>	<b>(38,035)</b>	<b>(178,673)</b>	<b>(6,880)</b>	<b>(4,880)</b>	<b>(11,760)</b>
(6,850)	(7,515)	(56,087)	(19,018)	(89,338)	(3,440)	(2,440)	(5,880)
24,191	19,623	172,055	93,337	363,414	-	-	-
-	-	-	-	16,305	(3,440)	(2,440)	(5,880)
<b>17,341</b>	<b>12,108</b>	<b>115,968</b>	<b>74,319</b>	<b>257,771</b>	-	-	-
17,092	16,047	62,261	64,096	202,560	-	-	-
(4,571)	(4,586)	(18,209)	(17,933)	(58,114)	-	-	-
(1,263)	(1,469)	(1,963)	(7,458)	(14,765)	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
(1,481)	(1,805)	31,204	27,702	59,336	-	-	-
-	-	-	4,212	4,212	-	-	-
<b>(741)</b>	<b>(903)</b>	<b>15,602</b>	<b>13,851</b>	<b>29,668</b>	-	-	-
-	-	-	2,106	2,106	-	-	-

## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

	ASSET				
(in thousands of USD)	GREAT HOPE ENTERPRISES LTD	KINGSWOOD CO. LTD	SEVEN SEAS SHIPPING LTD	FIORANO SHIPHOLDING LTD	FONTVIEILLE SHIPHOLDING LTD
<b>AT DECEMBER 31, 2015</b>					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
<b>NON-CURRENT ASSETS</b>	-	520	33,052	78,031	65,837
<i>of which Vessel</i>	-	-	33,052	78,031	65,837
<b>CURRENT ASSETS</b>	102	489	7,463	6,498	4,195
<i>of which cash and cash equivalents</i>	59	-	1,528	552	186
<b>NON-CURRENT LIABILITIES</b>	-	-	521	84,094	77,485
<i>of which bank loans</i>	-	-	-	27,813	30,470
<b>CURRENT LIABILITIES</b>	15	2	239	5,981	6,656
<i>of which bank loans</i>	-	-	-	4,250	4,000
<b>NET ASSETS (100%)</b>	<b>87</b>	<b>1,007</b>	<b>39,755</b>	<b>(5,546)</b>	<b>(14,109)</b>
<i>Group's share of net assets</i>	43	504	19,878	(2,773)	(7,054)
<i>Shareholders loans to joint venture</i>	-	-	-	28,141	23,507
<b>NET CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE</b>	<b>43</b>	<b>504</b>	<b>19,878</b>	-	-
<b>REMAINING SHAREHOLDERS LOAN TO JOINT VENTURE</b>	-	-	-	<b>25,368</b>	<b>16,453</b>
Revenue	1	-	18,701	21,050	21,509
Depreciations and amortization	-	-	(3,601)	(4,852)	(4,832)
Interest Expense	-	-	(102)	(530)	(851)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	3	(4)	11,791	6,361	6,330
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
<b>GROUP'S SHARE OF PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD</b>	<b>2</b>	<b>(2)</b>	<b>5,895</b>	<b>3,181</b>	<b>3,165</b>
<b>GROUP'S SHARE OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME</b>	-	-	-	-	-

### Loans and borrowings

In October 2008, TI Asia Ltd and TI Africa Ltd concluded a USD 500 million senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of USD 180 million which was used to finance the acquisition of two V-Plus vessels, the *TI Asia* and the *TI Africa* respectively from Euronav and OSG and a project finance loan of USD 320 million which has been used to finance the conversion of the above mentioned vessels into FSO. Following the termination of the original service contract related to the *FSO Africa* and the signature of a new contract for the *FSO Africa* with the same client the Tranche of the facility related to *FSO Africa* was restructured. The tranche related to *FSO Asia* matures in 2017 and has a rate of Libor + a margin of 1.15%. After the restructuring the tranche related to *FSO Africa* was maturing in August 2013 with a balloon of USD 45,000,000 and had

a rate of Libor + a margin of 2.25%. In 2013, the Africa Tranche was extended until 2015 and at August 28, 2015 it was fully repaid. The total amount drawn under this facility (Euronav share) on December 31, 2015 was USD 52,100,244 (2014: USD 72,698,234.50).

In the course of 2008, the joint venture companies, Fiorano Shipholding Ltd, Fontvieille Shipholding Ltd., Larvotto Shipholding Ltd and Moneghetti Shipholding Ltd concluded pre and post-delivery senior secured credit facilities to build a total of four Suezmax Vessels.

All bank loans in the joint ventures are secured by the underlying vessel or FSO.

## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

ASSET					LIABILITY		
LARVOTTO SHIPHOLDING LTD	MONEGHETTI SHIPHOLDING LTD	TI AFRICA LTD	TI ASIA LTD	TOTAL	AFRICA CONVERSION CORP	ASIA CONVERSION CORP	TOTAL
50%	50%	50%	50%		50%	50%	
73,234	70,159	215,184	208,405	744,422	-	-	-
73,234	70,159	208,030	200,452	728,794	-	-	-
7,873	7,219	12,144	41,744	87,727	-	-	-
1,578	4,891	880	30,465	40,139	-	-	-
81,424	79,647	303,018	223,552	849,740	-	-	-
29,143	43,750	-	75,343	206,518	-	-	-
6,621	7,099	1,155	30,832	58,601	-	-	-
3,970	4,000	-	28,858	45,078	-	-	-
(6,939)	(9,368)	(76,844)	(4,236)	(76,192)	-	-	-
(3,469)	(4,684)	(38,422)	(2,118)	(38,095)	-	-	-
26,141	17,949	149,615	72,397	317,749	-	-	-
-	-	-	-	20,425	-	-	-
22,672	13,265	111,193	70,279	259,229	-	-	-
22,837	21,317	64,627	64,382	234,425	-	-	-
(4,571)	(4,630)	(18,209)	(17,933)	(58,628)	-	-	-
(644)	(1,170)	(1,220)	(6,106)	(10,623)	-	-	-
-	-	259	106	365	-	-	-
6,762	5,661	35,329	30,580	102,814	-	-	-
-	-	-	3,220	3,220	-	-	-
3,381	2,831	17,664	15,290	51,407	-	-	-
-	-	-	1,610	1,610	-	-	-

The following table summarizes the terms and debt repayment profile of the bank loans held by the joint ventures:

(in thousands of USD)

	CURRENCY	NOMINAL INTEREST RATE	YEAR OF MATURITY	DECEMBER 31, 2015		DECEMBER 31, 2014	
				FACE VALUE	CARRYING VALUE	FACE VALUE	CARRYING VALUE
TI Asia Ltd *	USD	libor +1.15%	2017	104,200	104,200	131,646	131,646
TI Africa Ltd *	USD	libor +2.75%	2015	-	-	13,750	13,667
Great Hope Enterprises Ltd	USD	libor +2.70%	2018	-	-	-	-
Seven Seas Shipping Ltd	USD	libor +0.80%	2017	-	-	10,833	10,833
Moneghetti Shipholding Ltd *	USD	libor +2.75%	2021	47,750	47,750	51,750	51,750
Fontvieille Shipholding Ltd *	USD	libor +2.75%	2020	34,470	34,470	38,470	38,470
Larvotto Shipholding Ltd *	USD	libor +1.50%	2020	33,113	33,113	37,083	37,083
Fiorano Shipholding Ltd *	USD	libor +1.225%	2020	32,063	32,063	36,312	36,312
<b>TOTAL INTEREST-BEARING BANK LOANS</b>				<b>251,595</b>	<b>251,595</b>	<b>319,844</b>	<b>319,761</b>

\* The mentioned secured bank loans are subject to loan covenants such as an Asset Protection clause. A future breach of covenants might require the joint venture to repay (part of) the loan earlier than expected.

## NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES (CONTINUED)

### Loan covenant

The OSG's Chapter 11 filing has had no impact on the continued operations of the FSO joint venture, including the ability of the joint venture to continue to perform its obligations under the existing charters as well as its ability to continue to service its outstanding debt obligations and maintain continued compliance with the covenants under such debt agreements. On November 12, 2012, MOQ issued a waiver to the FSO joint venture agreeing not to exercise its rights to terminate the service contracts. The initial waiver period expired on February 15 2013 and was subsequently extended to February 15, 2014, with MOQ having the right to terminate such waiver at an earlier date upon occurrence of certain events or after giving a 90-day notice of its intent to do so. In November 2012, the joint venture also obtained waivers of any events of default arising as a result of the commencement of the Chapter 11 Cases from (i) the bank syndicate that funds its loan facilities, (ii) the counterparties to the interest rate swaps agreements described below, and (iii) the bank that has issued performance guarantees of the joint venture's performance of certain of its obligations under the *FSO Africa* and *FSO Asia* service contracts. The initial waiver periods on all such waivers expired on February 15, 2013 and were subsequently extended to February 15, 2014 and again extended until July 15, 2014 subject to the occurrence of certain events. As OSG emerged from Chapter 11 in August 2014, the waivers were not extended.

For two secured vessel loans of its joint ventures, the Group negotiated in the course of 2013 with the lenders a one-year relaxation of the Asset Protection clause from 125% down to 100% (until December 31, 2013) against an increase of the margin above the LIBOR rate to 2.75%. The margin was reduced to 2.00% at the end of the relaxation period in 2014. The asset protection clause was tested again at the end of April 2014 and the Group was again in compliance with the Asset Protection clause. The waiver was therefore not extended. As at December 31, 2015, all joint ventures were in compliance with the covenants and asset protection clauses, as applicable, of their respective loans.

### Interest rate swaps

Two of the Group's JV companies in connection to the FSO conversion project of the *TI Asia* and *TI Africa* have also entered in two Interest Rate Swap instruments for a combined notional value of USD 480 million (Euronav's share amounts to 50%). These IRSs are used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate and have a duration of eight years starting respectively in July 2009 and September 2009 for *FSO Asia* and *FSO Africa*.

Following the termination of the original service contract related to the *FSO Africa* on January 22, 2010 and the consecutive reduction of financing, the hedge related to that tranche lost its qualification as hedging instrument in a cash flow hedge relationship under IAS 39. As such the cash flows from this IRS are expected to occur and affect profit or loss of the joint venture as from 2010 through 2017. Fair value at December 31, 2015: USD -3,787,147 (2014: USD -7,028,986).

However the hedge related to the financing of *FSO Asia* still qualifies fully as a hedging instrument in a cash flow hedge relationship under IAS 39. This instrument is measured at fair value; effective changes in fair value are recognized in equity of the joint venture and the ineffective portion is recorded in profit or loss of the joint venture. Fair value at December 31, 2015: USD -3,416,056 (2014: USD -6,635,559).

### Vessels

On January 2, 2014 Great Hope Enterprise Ltd delivered the VLCC *Ardenne Venture* (2004 - 318,658 dwt) to its new owners after the sale announced on 14 November 2013 for USD 41.7 million. The Group's share in the capital gain amounts to USD 2.2 million and was recognized in the first quarter of 2014.

There were no capital commitments as per December 31, 2015 and December 31, 2014.

### CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2015	2014
Cash and cash equivalents of the joint ventures	40,139	61,336
<b>Group's share of cash and cash equivalents</b>	<b>20,069</b>	<b>30,668</b>
<i>of which restricted cash</i>	<i>9,022</i>	<i>15,547</i>

## NOTE 25 - SUBSIDIARIES

---

The Group holds 100% of the voting rights in all of its subsidiaries (see Note 23).

In 2015 one new wholly owned subsidiary, Euronav Singapore Pte Ltd, incorporated in the second quarter of 2015 was included in the consolidation scope. In 2014 two wholly owned

subsidiaries, Euronav Shipping NV and Euronav Tankers NV, incorporated in the first quarter of 2014, were added to the consolidation scope. These two subsidiaries became the owner and operator of (part of) the vessels acquired from Maersk in 2014.

## NOTE 26 - MAJOR EXCHANGE RATES

---

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

1 XXX = X.XXXX USD	CLOSING RATES		AVERAGE RATES	
	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014	2015	2014
EUR	1.0887	1.2141	1.1154	1.3349
GBP	1.4833	1.5587	1.5315	1.6521

## NOTE 27 - AUDIT FEES

---

The audit fees for the Group amounted to USD 0.7 million (2014: USD 0.5 million). During the year the statutory auditor and persons professionally related to him performed additional audit related services amounting to USD 0.2 million (2014:

USD 1.5 million) and tax services for fees of USD 0.0 million (2014: 0.1 million). The 2015 and 2014 audit related services mainly relate to the Group's series of capital transactions, including the Group's US listing.

## NOTE 28 - SUBSEQUENT EVENTS

---

On January 15, 2016, the Company sold the VLCC *Famenne* (2001 - 298,412 dwt), one of its two oldest VLCC vessels, for USD 38.4 million. The vessel was wholly owned by the Group. The capital gain on that sale of USD 13.8 million will be recorded at delivery. Following the sale, the availability of the revolver under the USD 750 million facility was reduced by USD 23.7 million. The vessel is expected to be delivered to its new owner in the course of the first quarter 2016.

On January 26, 2016 Euronav took delivery of the second vessel of four VLCCs which were acquired as resales of existing newbuilding contracts as announced on 16 June 2015: the VLCC *Alice* (2016 - 299,320 dwt).

The Group purchased during January 2016 500,000 of its own shares on Euronext Brussels at an aggregate cost of EUR 4,762,784.20 (USD: 5,185,243). Following this transaction, the Company now owns 966,667 own shares (0.61% of the total outstanding shares).



## NOTE 29 - STATEMENT ON THE TRUE AND FAIR VIEW OF THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AND THE FAIR OVERVIEW OF THE MANAGEMENT REPORT

The Board of Directors, represented by Carl Steen, its Chairman, and the Executive Committee, represented by Patrick Rodgers, the CEO, and Hugo De Stoop, the CFO, hereby confirm that, to the best of their knowledge, the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2015, which have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union, give a true and fair view of the assets,

liabilities, financial position and profit or loss of the Group and the entities included in the consolidation as a whole, and that the management report includes a fair overview of the important events that have occurred during the financial year and of the major transactions with the related parties, and their impact on the consolidated financial statements, together with a description of the principal risks and uncertainties they are exposed to.

## STATUTORY AUDITOR'S REPORT TO THE GENERAL MEETING OF EURONAV NV AS OF AND FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2015

---

In accordance with the legal requirements, we report to you in the context of our statutory auditor's mandate. This report includes our report on the consolidated financial statements as of and for the year ended December 31, 2015, as defined below, as well as our report on other legal and regulatory requirements.

### Report on the consolidated financial statements - Unqualified opinion

We have audited the consolidated financial statements of Euronav NV ("the Company") and its subsidiaries (jointly "the Group"), prepared in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium. These consolidated financial statements comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2015 and the consolidated statements of profit or loss, comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information. The total of the consolidated statement of financial position amounts to USD'000 3.040.746 and the consolidated statement of profit or loss shows a profit for the year of USD'000 350.301.

### Board of directors' responsibility for the preparation of the consolidated financial statements

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

### Statutory auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the statutory auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the statutory auditor considers internal control relevant to the Group's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that

are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by the board of directors, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We have obtained from the Company's officials and the Board of Directors the explanations and information necessary for performing our audit.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our unqualified opinion.

### Unqualified opinion

In our opinion, the consolidated financial statements give a true and fair view of the Group's equity and consolidated financial position as at December 31, 2015 and of its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium.

### Report on other legal and regulatory requirements

The Board of Directors is responsible for the preparation and the content of the annual report on the consolidated financial statements.

In the context of our mandate and in accordance with the Belgian standard which is complementary to the International Standards on Auditing as applicable in Belgium, our responsibility is to verify, in all material respects, compliance with certain legal and regulatory requirements. On this basis, we provide the following additional statement which does not modify the scope of our opinion on the consolidated financial statements:

- The annual report on the consolidated financial statements includes the information required by law, is consistent, in all material respects, with the consolidated financial statements and does not present any material inconsistencies with the information that we became aware of during the performance of our mandate.

Kontich, March 15, 2016  
KPMG Réviseurs d'Entreprises / Bedrijfsrevisoren  
Statutory Auditor  
represented by

Serge Cosijns  
Réviseur d'Entreprises /  
Bedrijfsrevisor

Götwin Jackers  
Réviseur d'Entreprises /  
Bedrijfsrevisor

## STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2015

### Balance Sheet of Euronav NV

for the period ended December 31, 2015

<b>ASSETS</b>		
<i>(in USD)</i>	December 31, 2015	December 31, 2014
<b>FIXED ASSETS</b>	<b>2,219,814,604</b>	<b>2,302,109,527</b>
Intangible assets	236,021	22,242
Tangible assets	1,516,093,550	1,410,782,594
Financial assets	703,485,032	891,304,692
<b>CURRENT ASSETS</b>	<b>316,162,143</b>	<b>365,561,623</b>
Amounts receivable after one year	-	-
Amounts receivable within one year	160,019,351	88,233,118
Investments	63,946,720	166,532,880
Cash at bank and in hand	45,894,010	81,833,354
Deferred charges and accrued income	46,302,062	28,962,271
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>2,535,976,746</b>	<b>2,667,671,151</b>

<b>LIABILITIES</b>		
<i>(in USD)</i>	December 31, 2015	December 31, 2014
<b>CAPITAL AND RESERVES</b>	<b>1,717,774,802</b>	<b>1,429,550,808</b>
Capital	173,046,122	142,440,546
Share premium account	1,215,227,175	941,770,042
Reserves	111,297,384	100,626,275
Profit carried forward	218,204,121	244,713,945
<b>PROVISIONS FOR LIABILITIES AND CHARGES</b>	<b>4,376,042</b>	<b>9,772,443</b>
Provisions and deferred taxes	4,376,042	9,772,443
<b>CREDITORS</b>	<b>813,825,902</b>	<b>1,228,347,899</b>
Amounts payable after one year	611,070,981	981,043,920
Amounts payable within one year	171,230,667	208,947,082
Accrued charges and deferred income	31,524,255	38,356,898
<b>TOTAL LIABILITIES</b>	<b>2,535,976,746</b>	<b>2,667,671,151</b>



## STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2015 (CONTINUED)

### Income Statement of Euronav NV

for the period ended December 31, 2015

<i>(in USD)</i>	December 31, 2015	December 31, 2014
Operating income	748,167,627	406,586,852
Operating charges	(499,556,612)	(407,099,986)
<b>OPERATING RESULT</b>	<b>248,611,016</b>	<b>(513,134)</b>
Financial income	9,861,392	22,800,294
Financial charges	(47,968,251)	(90,117,020)
<b>PROFIT ON ORDINARY ACTIVITIES BEFORE TAXES</b>	<b>210,504,157</b>	<b>(67,829,859)</b>
Extraordinary income	13,950,296	6,673,716
Extraordinary charges	(8,000,000)	(4,198,720)
<b>PROFIT FOR THE YEAR BEFORE TAXES</b>	<b>216,454,452</b>	<b>(65,354,864)</b>
Income taxes	(3,032,281)	(2,033,927)
<b>RESULT FOR THE YEAR</b>	<b>213,422,172</b>	<b>(67,388,791)</b>
<b>RESULT FOR THE YEAR AVAILABLE FOR APPROPRIATION</b>	<b>213,422,172</b>	<b>(67,388,791)</b>

### APPROPRIATION ACCOUNT

<i>(in USD)</i>	December 31, 2015	December 31, 2014
Result to be appropriated	458,136,116	284,516,182
Transfer to capital and reserves	10,671,109	-
Profit carried forward	218,204,121	244,713,945
Distribution of result	229,260,887	39,802,237







#### HOOFDZETEL

De Gerlachekaai 20  
B-2000 Antwerpen - België  
tel. + 32 3 247 44 11  
fax + 32 3 247 44 09  
e-mail [admin@euronav.com](mailto:admin@euronav.com)

#### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Hugo De Stoop  
De Gerlachekaai 20  
B-2000 Antwerpen - Belgium

website [www.euronav.com](http://www.euronav.com)

Geregistreerd binnen de jurisdictie van de  
Rechtbank van Koophandel te Antwerpen  
VAT BE 0860 402 767

This report is also available in English.  
U kunt dit verslag downloaden op onze website:  
[www.euronav.com](http://www.euronav.com)



MIX  
Paper from  
responsible sources  
FSC® C008551