



EURONAV
The ocean is our environment



Jaar verslag '16

Brief aan de aandeelhouders	01
Quick facts	02
Hoogtepunten	04
Bijzonder verslag: Wat is de effectieve grootte van de operationele wereltankervloot?	06

CORPORATE VERSLAG

Visie en missie	12
Bedrijfsprofiel	14

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Overzicht 2016	16
Verklaring inzake Corporate Governance	30
Groepsstructuur	56

ACTIVITEITENVERSLAG

Producten en diensten	58
Scheepsbeheer	62
Vloot van Euronav op 31 december 2016	64

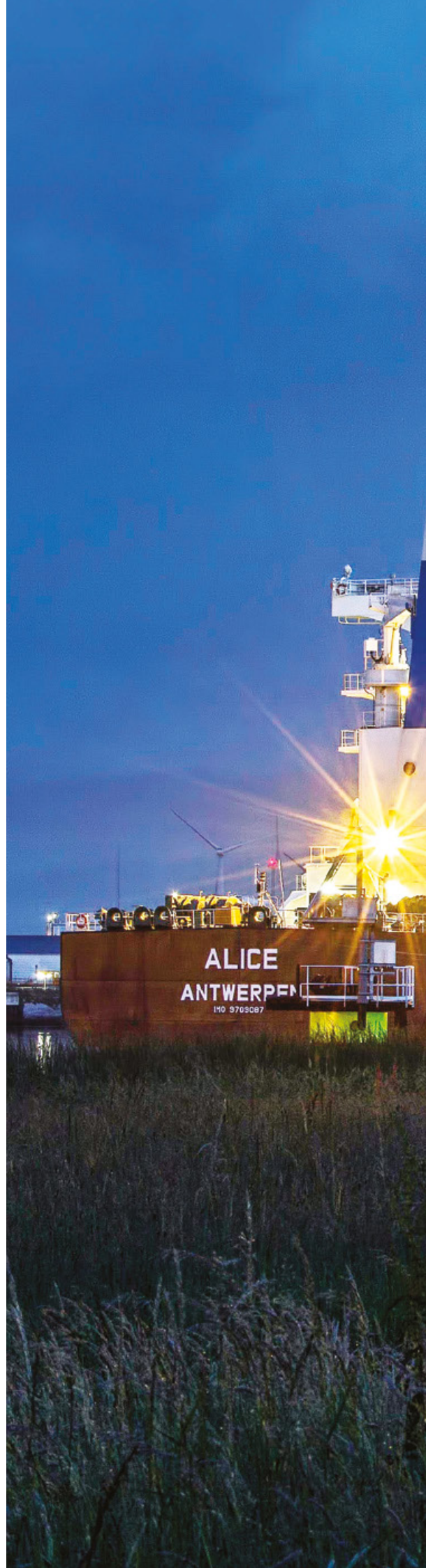
MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Sociaal en milieuverlag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving	68
Personeelsbeleid	74

WOORDENLIJST

76

FINANCIEEL VERSLAG

82

KEY FIGURES

GECONSOLIDEERDE WINST- EN VERLIESREKENING 2009 - 2016

(In duizenden USD)	2016	2015	2014	2013 Herwerkt*	2012	2011	2010	2009
Omzet	684.265	846.507	473.985	304.622	410.701	394.457	525.075	467.844
EBITDA**	476.478	613.770	202.767	100.096	120.719	128.368	260.298	195.265
EBIT	248.715	403.564	41.815	(36.862)	(56.794)	(40.155)	88.152	31.362
Nettowinst	204.049	350.301	(45.797)	(89.683)	(118.596)	(95.986)	19.680	(17.614)
TCE*** jaargemiddelde	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
VLCC	41.863	55.055	27.625	18.300	19.200	18.100	36.100	33.000
Suezmax	26.269	35.790	25.930	22.000	24.100	27.100	30.600	31.750
Spot Suezmax	27.498	41.686	23.382	16.600	16.300	15.400	18.000	20.800
In USD per aandeel	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Aantal aandelen****	158.262.268	155.872.171	116.539.017	50.230.437	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000
EBITDA	3,01	3,94	1,74	1,99	2,41	2,57	5,21	3,91
EBIT	1,57	2,59	0,36	(0,73)	(1,14)	(0,80)	1,76	0,63
Nettowinst	1,29	2,25	(0,39)	(1,79)	(2,37)	(1,92)	0,39	(0,35)
In EUR per aandeel	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Wisselkoers	1,0541	1,0887	1,2141	1,3791	1,3194	1,2939	1,3362	1,4406
EBITDA	2,86	3,62	1,43	1,44	1,83	1,98	3,90	2,71
EBIT	1,49	2,38	0,30	(0,53)	(0,86)	(0,62)	1,32	0,44
Nettowinst	1,22	2,06	(0,32)	(1,29)	(1,80)	(1,48)	0,29	(0,24)
Geschiedenis van het dividend per aandeel	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Dividend	0,77*****	1,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10
Waarvan interimdividend	0,55	0,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10

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

** EBITDA (een niet-IFRS maatstaf) vormt het operationeel resultaat voor netto financieringskosten, winstbelastingen en afschrijvingen toewijsbaar aan ons. EBITDA voorziet investeerders van betekenisvolle additionele informatie dat management gebruikt om lopende operationele activiteiten te controleren en trends te beoordelen van vergelijkende periodes. Wij geloven dat EBITDA nuttig is voor investeerders omdat de scheepvaart een kapitaalsintensieve industrie is die vaak significante financieringskosten met zich meebrengt. EBITDA moet niet beschouwd worden als vervanging van winst/verlies toewijsbaar aan ons of nettokasstroom uit bedrijfsactiviteiten opgesteld in overeenstemming met IFRS zoals uitgevaardigd door IASB en zoals goedgekeurd door de Europese Unie of als een maatstaf van winstgevendheid of liquiditeit. De hier gebruikte definitie van EBITDA mag niet vergeleken worden met die van andere bedrijven.

*** Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven

**** 1.042.415 eigen aandelen niet inbegrepen (2015: 466.667 eigen aandelen)

***** Het totale brutodividend met betrekking tot 2016 van 0,77 USD is de som van het interimdividend dat uitgekeerd werd in september 2016 bovenop het voorgestelde bedrag van 0,22 USD per aandeel dat zal voorgesteld worden aan de Algemene Vergadering van 11 mei 2017.

GECONSOLIDEERDE BALANS 2009 - 2016

(In duizenden USD)	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013 Herwerkt*	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
ACTIVA								
Vaste activa	2.673.523	2.665.694	2.558.505	1.728.993	2.065.448	2.159.442	2.337.131	2.500.550
Vlottende activa	373.388	375.052	537.855	191.768	297.431	291.874	307.083	286.116
TOTAAL ACTIVA	3.046.911	3.040.746	3.096.360	1.920.761	2.362.879	2.451.316	2.644.214	2.786.666
PASSIVA								
Eigen vermogen	1.887.956	1.905.749	1.472.708	800.990	866.970	980.988	1.078.508	1.071.629
Langlopende schulden	969.860	955.490	1.328.257	874.979	1.186.139	1.221.349	1.314.341	1.463.456
Kortlopende schulden	189.095	179.507	295.395	244.792	309.770	248.979	251.365	251.581
TOTAAL PASSIVA	3.046.911	3.040.746	3.096.360	1.920.761	2.362.879	2.451.316	2.644.214	2.786.666

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

Het Euronav-aandeel

Evolutie aandelenkoers 2016

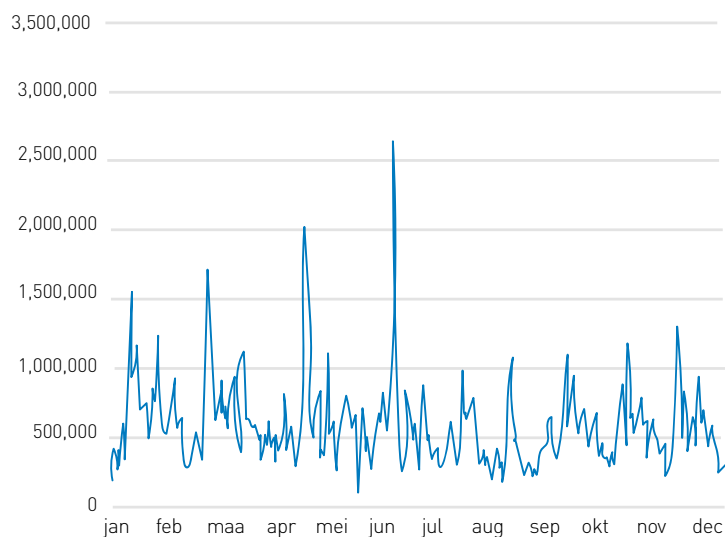
(in USD)

- Aandelenkoers NYSE in USD
- Aandelenkoers Euronext Brussels aangepast naar USD



Dagelijks verhandelde volumes 2016

(totaal van NYSE en Euronext Brussels)



Converteerbare obligaties

Op 4 september 2009 gaf de Vennootschap 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 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. 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.

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 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 1,372700) 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 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 kennisgevingen, ziet de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aantal aandelen	Percentage
Saverco NV ¹	17.026.896	10,69%
Victrix NV ¹	9.245.393	5,81%
Euronav (eigen aandelen)	1.042.415	0,65%
Andere	131.894.245	82,84%
Totaal	159.208.949	100,00%

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

Financiële kalender 2017

Donderdag 11 mei 2017

Aandeelhoudersvergadering 2017

Donderdag 10 augustus 2017

Bekendmaking definitieve halfjaarresultaten 2017

Donderdag 17 augustus 2017

Halfjaarverslag 2017 beschikbaar op website

Dinsdag 31 oktober 2017

Bekendmaking resultaten derde kwartaal 2017

Donderdag 25 januari 2018

Bekendmaking resultaten vierde kwartaal 2017

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 2016 opgesteld is overeenkomstig de toepasselijke boekhoudstandaarden (IFRS of Belgisch boekhoudrecht) en een getrouw beeld geeft zoals gedefinieerd door die standaarden, van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van Euronav NV;
- Het jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de ontwikkeling van de activiteiten, de resultaten en de positie van Euronav NV evenals een beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de Vennootschap geconfronteerd kan worden.

Geachte aandeelhouder,

2016 was voor de tankermarkt een jaar van twee contrasten. Tijdens de eerste helft van het jaar voldeden de tarieven op de spotmarkt niet enkel aan de verwachtingen maar overtroffen ze die zelfs. Tijdens de tweede helft van het jaar daalden de tarieven plots sterk en herstelden ze ook later dan verwacht. Daardoor waren het derde en vierde kwartaal erg teleurstellend in vergelijking met het eerste en tweede kwartaal. Euronav kon een genereus dividend betalen vanuit de sterke resultaten in de eerste jaarthelft en hoewel de meeste aandeelhouders zich daar dankbaar voor toonden, waren ze ook teleurgesteld over de dalende waardes van schepen die een dalende aandeleprijs inleidden.

Gezien de wereld vandaag onzeker is - in het bijzonder nu de politiek op een onvoorspelbare manier kan verward raken in het bedrijfsleven, iets dat we al jaren niet meer gezien hebben - blijft Euronav haar balans versterken en tegelijkertijd haar vloot verder uitbreiden. In het begin van 2017 hebben we twee nieuwe VLCC's aan onze vloot toegevoegd. Euronav werd beloond voor de sterke focus op de klantenervaring met langdurige bevrachtingsovereenkomsten voor Suezmax nieuwbouwschepen. Daarnaast ligt een verlenging van de FSO-dienstverlening in het vooruitzicht.

We hebben getracht om zo goed mogelijk de vinger aan de pols te houden bij de bevrachters en tegelijkertijd een goede liquiditeit te behouden op basis van cash en de beschikbare kredietlijnen. Euronav is goed gepositioneerd om in de toekomst onzekerheden de baas te kunnen en opportuniteiten te grijpen.

De OPEC keerde terug naar haar rol als schommelspeler in de oliesector. Het sloot een belangrijk akkoord met landen die niet tot de OPEC behoren om de olieproductie tijdens de eerste helft van 2017 te doen dalen. Hoewel de olieprijs hier sterk op reageerde, was de impact niet van lange duur gezien kort daarna een toename van de schalieolieproductie in de Verenigde Staten werd aangekondigd. Op het moment

van schrijven worden er voor de eerste keer aanzienlijke exportvolumes van de Verenigde Staten naar het Verre Oosten vervoerd. Dat is een goede zaak voor de tankermarkt.

Er bestaat eensgezindheid over de vooruitzichten van het BBP dat ook in 2017 een duurzame groei kent voor de twintig grootste economieën. Dat zou zich moeten vertalen in een groeiende vraag naar olie, zeker nu de productiebeperkingen van de OPEC de olieprijs niet hebben doen stijgen tot een niveau dat de vraag naar olie zou kunnen doen dalen.

De olietankers die momenteel in aanbouw zijn en die dit jaar zouden geleverd worden, zullen bijkomende tonnage toevoegen aan de markt waardoor de vooruitzichten voor de vrachttarieven in 2017 verzwakken. Daardoor blijven ook de tweedehandswaarden van olietankers onder druk. Een verstrengde regelgeving, met name de Ballast Water Management Convention, treedt in de loop van dit jaar in werking. We verwachten dat de inwerkingtreding van de regelgeving speculatieve investeringen zal ontmoedigen en de veiligheid en kwaliteit van de wereldtankervloot zal bevorderen. Dat zal een grote deskundigheid vereisen en aldus de marktdeelnemers steeds meer beperken tot operatoren die kwaliteit vooropstellen. Bij Euronav, met ons kwalitatief scheepsbeheer, ondersteunen we initiatieven die voortbouwen op de expertise die we binnenshuis hebben opgebouwd om een meer betrouwbare en schonere tankerscheepvaart te blijven stimuleren.

Met onze uitstekende vloot, sterke balans en onze goed opgeleide medewerkers staat Euronav klaar om de woelige wateren te trotseren. Die zijn trouwens het gevolg van een frisse wind die door sector waait. Euronav biedt investeerders in de tankermarkt een veilige haven met degelijke vooruitzichten.

Hoogachtend,
Carl Steen
Voorzitter



Euronav werd beloond voor de sterke focus op de klantenervaring met langdurige bevrachtingsovereenkomsten voor Suezmax nieuwbouwschepen en een verlenging van de dienstlevering van de FSO's.



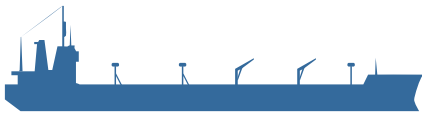
Quick Facts

476.478*

EBITDA

55 SCHEPEN**

DE GROOTSTE ONAFHANKELIJKE GENOTEERDE
TANKERREDERIJ TER WERELD



2 FSO

2.8 MILJOEN VATEN

GEMIDDELDE LEEFTIJD: 15 JAAR



21 SUEZMAX**

1 MILJOEN VATEN

GEMIDDELDE LEEFTIJD: 12 JAAR



31 VLCC

2 MILJOEN VATEN

GEMIDDELDE LEEFTIJD: 6.6 JAAR



1 V-PLUS

3 MILJOEN VATEN

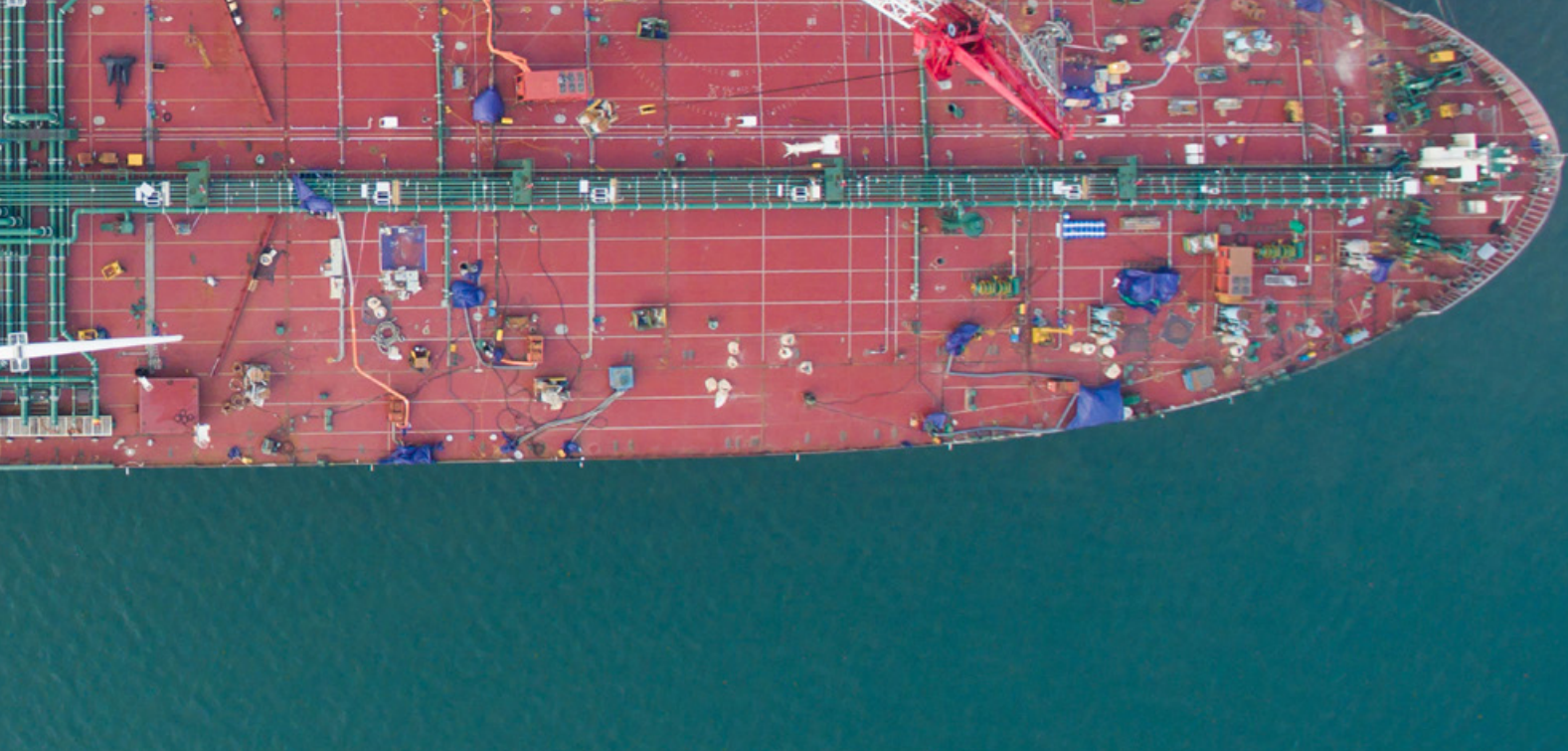
GEMIDDELDE LEEFTIJD: 15 JAAR

EURN
LISTED
EURONEXT

EURN
LISTED
NYSE

* EBITDA in duizendtallen

** Inclusief de schepen met rompnummer S909 en S910 die in aanbouw zijn en naar verwachting worden geleverd in de eerste helft van 2018.



3.051

WERKNEMERS

Meer dan 2.900 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav-schepen. Hun nationaliteiten zijn weergegeven met een stip op bovenstaande wereldmap.

Euronav heeft 151 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.



ORIENTAL SWL 95T 47-21M

Hoogtepunten

26 JANUARI 2016

De VLCC *Alice* wordt geleverd aan Euronav. Dat is het tweede schip van de vier VLCC's die Euronav in juni 2015 overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

24 MAART 2016

De VLCC *Alex* wordt geleverd aan Euronav, het derde schip van de vier VLCC's die Euronav overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

13 MEI 2016

De VLCC *Anne* wordt geleverd aan Euronav. Dat is het vierde en laatste schip van de VLCC's die Euronav overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

2 JUNI 2016

Euronav kondigt de start aan van een commerciële joint venture in samenwerking met Diamond S Management LLC en Frontline Ltd met de naam Suezmax Chartering. De joint venture heeft als doel één enkel aanspreekpunt te creëren voor een vloot van meer dan 40 moderne Suezmax-schepen, waaronder nieuwbouwschepen, die beheerd worden op de spotmarkt.

16 AUGUSTUS 2016

Euronav sluit een overeenkomst over de aankoop van twee VLCC's voor een totale prijs van 169 miljoen USD of 84,5 miljoen USD per schip.

3 OKTOBER 2016

Euronav sluit twee bevrachtingsovereenkomsten op lange termijn met Valero Energy Inc., elk voor een periode van zeven jaar met aanvang in 2018 voor Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities (Ice Class 1C type) en bestelt twee hoogwaardige Ice Class Suezmax-schepen om deze overeenkomsten te kunnen naleven.

16 DECEMBER 2016

Euronav sluit een nieuwe niet-achtergestelde gewaarborgde wentelkredietovereenkomst van 410 miljoen USD. De lening werd beschikbaar gemaakt voor de herfinanciering van 11 schepen alsook voor algemene vennootschapsdoelinden.

22 DECEMBER 2016

De joint venture met International Seaways, Inc. ("INSW") ontvangt een letter of award in verband met mogelijke contracten van vijf jaar voor de dienstverlening van de *FSO Africa* en de *FSO Asia*.

Euronav sluit een sale & leaseback-transactie van vijf jaar voor de vier zusterschepen *Nautilus*, *Navarin*, *Neptun* en *Nucleus* met investeringsvehikels geadviseerd door de private equity-groep Wafra Capital Partners Inc. Euronav heeft de vier schepen terug opgenomen in haar vloot onder naaktrompbevrachtingscontracten.





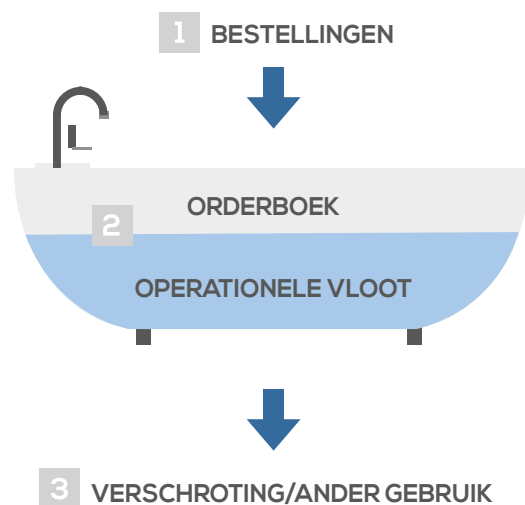
Bijzonder verslag

WAT IS DE EFFECTIEVE GROOTTE VAN DE OPERATIONELE WERELDTANKERVLOOT?

De tankervrachtmarkt zal waarschijnlijk evolueren naar een markt die aanbodgestuurd is. De export van schalieolie vanuit de Verenigde Staten zorgt immers voor een afvlakking van de olieprijs. Bovendien voorspellen marktspecialisten en analisten de volgende drie tot vijf jaar dat de olievraag gestaag zal groeien (het Internationaal Energieagentschap voorspelt een groei van 1,4 miljoen vaten per dag in 2017 en een groei van 1,2 miljoen vaten per dag van 2018 tot 2022).

Wanneer analisten een inschatting maken van het aanbod op de markt, hechten ze terecht belang aan drie factoren:

- 1 het aantal nieuwe schepen op bestelling bij de scheepswerven met nadruk op
- 2 de geplande leveringen en
- 3 het aantal oudere schepen die naar verwachting verschroot worden.





IS HET SCHIP GESCHIKT OM TE VAREN?

Het aantal schepen momenteel op het water, het zogenaamde exploitatieniveau van de huidige wereldtankervloot, varieert van tijd tot tijd. De schepen in de vloot moeten immers voldoen aan eisen die bepalen of ze geclassificeerd zijn. Die wettelijk omkaderde vereisten bepalen of een schip al dan niet zeewaardig is, dat het op geregelde tijdstippen een inspectie ondergaat en na vastgestelde periodes in droogdok gaat. Schepen die niet geclassificeerd zijn, kunnen niet uitgebaat worden. Hetzelfde geldt voor schepen die in droogdok zijn voor reparaties, onderhoud of een survey die moet bepalen of het schip nog steeds geclassificeerd is.

Op die manier wordt een minimumnorm bepaald die het schip moet kunnen halen vooraleer het op de markt kan opereren als commercieel schip. Elk scheepstype moet die minimumnorm halen maar voor tankers volgen er nog een reeks inspecties die de kwaliteit van het schip moet beoordelen en bepalen of het schip op de markt mag uitgebaat worden. De uitbater of beheerder van het schip moet

beschikken over een gecertificeerd beheersysteem, conform met de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), het zogenaamde International Safety Management System (ISM) of veiligheidsbeheersysteem en het Document of Compliance (DOC) of het conformiteitsdocument. Deze worden afgeleverd door een erkend classificatiebureau ("klassenbureau").

Het klassenbureau werkt in naam van de zeevaartinspectie van de vlaggenstaat zoals is uitgestippeld in de internationale navigatieregels van de IMO. Beide instanties hebben een blijvend belang in het schip zolang de eigenaar het schip geregistreerd houdt onder de vlag in kwestie of het ingeschreven staat bij het klassenbureau. Er is echter nog een tweede groep van belanghebbende partijen, al blijft hun belang beperkt tot de prestaties van de schepen op de respectievelijke vaarroutes. Het gaat hier om de havenstaat, de beheerder van de terminal, en de eigenaar van de vracht – kortom, de klanten of hun agenten.

IS HET SCHIP GESCHIKT OM EEN VRACHT TE VERVOEREN?

Hoewel het belang van die tweede groep zich beperkt in tijd – hun belang bestaat maar zolang de vracht aan boord is van het schip of het schip zich in de desbetreffende haventerminal bevindt – moeten zij verzekerd worden – nog voor het laden of vooraleer het schip aankomt in de terminal – dat de werking en de prestaties van het schip aan hun vereisten zullen voldoen. De specifieke aard van de scheepvaart, met name de menselijke factor, de gevaren en weersomstandigheden op zee en het cyclische karakter van de markt, zorgt op dat vlak voor aanzienlijke problemen. Hoe kan men de eigenaar van de vracht ervan verzekeren dat de vereiste kwaliteit geleverd zal worden net tijdens die periode die van belang is voor de bevrachter? En dat terwijl er zo weinig mogelijkheden zijn om een fysieke inspectie te laten plaatsvinden?

Oliebedrijven baatten in het verleden hun eigen vloot uit. In zekere mate gebeurt dat vandaag nog steeds. Toen de oliebedrijven er echter voor kozen om het logistieke aspect van hun activiteiten uit te besteden, was de uitbating van eigen schepen de eerste bedrijfstak die geschrapt werd. Dat betekende natuurlijk wel dat er een proces uitgerold moest worden dat de dienstverlening zou garanderen. Er was een garantie nodig die zou verzekeren dat de vereiste dienstverlening van het verleden ook in de toekomst geleverd zou worden. Daarvoor trok men lessen uit dat andere spectrum van de olie-industrie, de olie-exploratie en -productie. Uitbesteding was immers de norm geworden voor offshoreprojecten en olieboringen, segmenten die een specifieke expertise vereisen.

IS HET SCHIP IN GOEDE CONDITIE?

De eerste stap was een geschreven handleiding voor het onderhoud en het beheer en de uitbating van het schip, die resulteerde in richtlijnen uitgegeven door het OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum). Die richtlijnen bepalen vandaag of een schip al dan niet voldoet. De handleiding werd een internationale vereiste voor bevrachting.

In een volgende stap werden de handleidingen ook ingezet tijdens de inspecties. Er moest worden vastgesteld dat de handleidingen gevolgd werden en dat de strikte naleving gedocumenteerd stond in het scheepsregister. Die officiële controles staan bekend als “vetting”. Dat betekende in de beginfase dat een werknemer of directe onderaannemer van de klant het schip in de haven bezocht om de crew te ontmoeten en het schip en haar registers door te lichten. Meteen doken twee problemen op: het leek misschien alsof het schip en haar crew goed presteerden maar gaven de inspecteurs een goedkeuring door het schip niet af te keuren? En als ze een goedkeuring gaven, wie kon er dan op die goedkeuring vertrouwen en voor hoe lang?

De inspecties moeten plaatsvinden voor een bevrachtingsovereenkomst in overweging genomen wordt, anders zou het geen goedkeuring zijn voor toekomstige bevrachtingsovereenkomsten. Als een reis drie maanden duurt – wat vaak het geval is voor een tanker – en het schip moet voordien goedgekeurd worden in de haven, zou de periode dat de goedkeuring geldig blijft minimum zes maanden moeten zijn. Omdat herhaaldelijke keuring een zware taak is voor de bemanning zouden de eigenaars die periode zelfs veel langer willen maken. Doordat de scheepvaart een dynamische sector is en de bemanning om de drie tot negen maanden wisselt, is dat echter niet mogelijk.

Vervolgens was er het risico dat als alle oliebedrijven hun eigen personeel zouden inzetten om de doorlichtingsprocedures uit te voeren, de kosten wel tot het dubbele zouden oplopen. Bovendien moesten ook de veiligheidsbeheersystemen (Safety Management System / SMS) geëvalueerd worden. Men ging op zoek naar meer efficiënte oplossingen.

Om de veiligheidsbeheersystemen door te lichten, richtte het OCIMF in 2004 het “Tanker Management Self Assessment (TMSA)” programma op. Dankzij dat programma kunnen de scheepseigenaars hun eigen veiligheidsbeheersystemen meten, evalueren en verbeteren. Elke tankeruitbater moet de resultaten van die zelfevaluatie rapporteren aan het OCIMF. Die rapportering gebeurt op basis van ervaring en een aantal kernprestatie-indicatoren die afgewogen worden ten opzichte van wat als een optimale manier van werken beschouwd wordt. Voor elke indicator zijn er vier niveaus die de mate waarin de regels worden nageleefd bepalen. Oliebedrijven kunnen de zelfevaluatie van de scheepseigenaars vervolgens op geregelde tijdstippen, gewoonlijk elke drie jaar, controleren. Zo kunnen ze vaststellen of de score die de scheepseigenaar openbaar maakt overeenstemt met de realiteit en kunnen ze aangeven waar er bijgestuurd moet worden en waar men meer aandacht aan moet besteden.

Ook de doorlichtingsprocedure op zich evolueerde metertijd en dat onder toezicht van het OCIMF. Daar is het huidige systeem – dat overigens constant bijgestuurd wordt – het resultaat van. Hieronder wordt beschreven hoe het OCIMF het “Ship Inspection Report Evaluation (SIRE)” programma beschrijft.

WAT IS SIRE?

Het Ship Inspection Report Evaluation programma of het SIRE-systeem is een grote databank met de meest recente informatie over tankers. In essentie heeft het SIRE-systeem ervoor gezorgd dat er meer bewustwording is ontstaan rond het belang van conformiteit met de kwaliteit- en veiligheidsstandaarden. Het SIRE-programma werd van meet af aan erkend door de volledige sector en gebruikt door alle OCIMF-leden, begunstigden en scheepsuitbaters.

Sinds het programma ontstaan is, zijn meer dan 180.000 inspectierapporten in het systeem ingevoerd. De laatste twaalf maanden zijn er meer dan 22.500 inspectierapporten over meer dan 8.000 schepen beschikbaar. Gemiddeld consulteren gebruikers meer dan 8.000 rapporten per maand.

HOE WERKT SIRE?

Het SIRE-programma maakt gebruik van een uniform inspectieprotocol, namelijk een:

- Vragenlijst voor de scheepsinspectie (Vessel Inspection Questionnaire (VIQ))
- Uniform SIRE-inspectierapport
- Vragenlijst in verband met de gegevens van het schip

Deze documenten maken het programma uniform en zorgen voor een bepaalde mate aan transparantie.

SIRE heeft zich intussen gevestigd als een grote bron van informatie over de crew en de technische en operationele aspecten van een schip voor potentiële bevrachters en andere gebruikers van het programma. Dat het systeem steeds meer gebruikt wordt, toont aan dat de oliesector zich ook steeds meer inzet om vast te stellen welke schepen goed beheerd en onderhouden worden. Voor de bevrachters is het een hulpmiddel om risico's in te schatten. Voor OCIMF is het duidelijk dat de vooruitgang die geboekt werd op vlak van de kwaliteit van schepen te danken is aan beter geïnformeerde beslissingen die gemaakt konden worden op basis van de inspecties. Dat versnelt een voortdurende vooruitgang en zorgt dus voor veiligere schepen en schonere zeeën.

Na ontvangst worden de inspectierapporten twaalf maanden in de index opgeslagen en gehandhaafd. Daarna blijven ze nog eens twee jaar lang in de databank bewaard. SIRE is een betalende dienst en toegankelijk voor OCIMF-leden, uitbaters van bulkgoederen- en olieterminals, haven- en kanaalautoriteiten, olie-, energie- en industriële bedrijven en oliehandelsmaatschappijen die tankers huren als onderdeel van hun activiteiten. Het programma is ook beschikbaar voor overheidsinstellingen die toezien op de veiligheid en verontreinigingspreventie bij olietankers en – binnenvaartschepen (bijvoorbeeld havenstaatcontrole, MOUs enz.).



WAT IS DE INVLOED GEWEEST VAN HET SIRE-SYSTEEM OP DE SECTOR?

In combinatie met de vereiste voor tankerscheperen om een dubbele romp te hebben, heeft het SIRE-systeem een betekenisvolle invloed gehad op de operationele prestaties en op het aantal olie lekkages. Het systeem is een succes.

Voor de crew aan boord zijn er wel een aantal minder gunstige implicaties. Hoewel het aantal inspecties dankzij de informatie-uitwisseling via SIRE afneemt, brengt het systeem geen goedkeuring tot stand. Wat dus voor de ene klant een aanvaardbaar rapport is, is voor de andere klant een onaanvaardbaar niveau aan tekortkomingen. Een aanvaardbaar rapport heeft ook geen geldigheidsperiode, niettegenstaande dat de klanten elke zes maanden een in OCIMF opgeslagen rapport vereisen. Dat houdt in dat de scheepseigenaars altijd een zo recent mogelijk rapport ter beschikking willen stellen en een inspectie in elke mogelijke haven aanvragen. De inspecties vinden plaats net op het moment dat de crew het meest drukbezet is. Kortom, de rapportering heeft als gevolg dat er extra middelen vereist zijn om te bewijzen dat het schip goed beheerd wordt net op het moment dat alle mankrachten nodig zijn om ervoor te zorgen dat het schip ook effectief goed beheerd wordt. Bijkomend voeren de havenautoriteiten, hoewel ze toegang hebben tot SIRE, nu ook eigen inspecties uit. Dat creëert een bijkomende last die overbodig lijkt. Omdat de inspecties een commercieel aspect hebben, zijn scheepseigenaars voorstander van minder inspecties en meer informatie-uitwisseling.

Voor scheepseigenaars was het SIRE-systeem een ingrijpende evolutie. Voordien deden ze zaken met een klant door een relatie op te bouwen en groeide het vertrouwen naarmate ze keer op keer goede prestaties leverden. Dat evolueerde naar een systeem waarbij de dienstlevering verzekerd werd door informatiedeling. De relatie tussen de scheepseigenaar en de klant was een bijproduct geworden. Ondanks alle inspanningen van het OCIMF, is het enigszins problematisch dat de kwaliteit van de inspectie in een dergelijk systeem afhangt van het individu dat de inspectie uitvoert. Uniformiteit is van belang en elke klant heeft specifieke beperkingen waarvan er op zijn minst twee telkens opnieuw de kop op steken.

De eerste en meest belangrijke beperking is de leeftijd van het schip. De meeste bevrachters huren geen schepen die ouder zijn dan vijftien jaar en de meeste terminals in het Atlantisch bekken laten geen schepen toe die ouder zijn dan achttien jaar. Hetzelfde geldt voor enkele raffinaderijen in China en Noordwest-Europa. De tweede beperking is minder bekend maar heeft te maken met de zogenaamde "crew matrix". Die is gebaseerd op het ervaringsniveau van de officiers die binnen de tankersector werken (meestal de top 4) op vlak van het aantal jaren in dienst bij het huidige scheepvaartbedrijf en de rang.

De verschillende vereisten die individuele bedrijven hieromtrent hebben, bezorgen de eigenaars kopzorgen om uit te vissen voor welke maatschappij ze al dan niet geschikt zijn om op eender welk moment een overeenkomst te sluiten. Voor hen is het dus een commerciële uitdaging om ervoor te zorgen dat ze geschikt zijn om met eender welk bedrijf op eender welk moment een overeenkomst te kunnen sluiten. Als dat inhoudt dat er meer inspecties moeten plaatsvinden, de crew vaker gewisseld moet worden om ervoor te zorgen dat er voldaan wordt aan de matrixbehoeften en oudere schepen verkocht moeten worden om de vloot te verjongen, dan is dat maar zo. De voorwaarde is wel dat het een positieve invloed moet hebben op het bedrijf, namelijk dat het hogere financiële inkomsten oplevert die de extra onkosten rechtvaardigen.

WAT IS DE SANCTIE VOOR WIE NIET AAN DE RICHTLIJNEN VOLDOET?

Een bevrachter zal een schip dat de vereiste goedkeuringen niet op zak heeft eerder niet verkiezen. In theorie wil dat zeggen dat de efficiëntie van het schip afneemt. Het schip zal minder opbrengen doordat het minder keuze heeft in klanten die het schip aanvaardbaar vinden. Daardoor kan de eigenaar het gebruik van het schip niet optimaliseren.

Ondertussen opereert het schip echter wel in een dynamische productmarkt. De ironie is dat als er elf vrachten en tien schepen op de markt zijn, het onderaanbod pas zichtbaar is wanneer de laatste bevrachtingsovereenkomst gesloten wordt. Het schip dat de minste voorkeur wegdraagt, kan in de beste marktomstandigheden terecht komen, namelijk één schip en twee klanten zonder keuze. De volatiliteit op de vrachtovervoersmarkt – het is immers een productmarkt – betekent dat de efficiëntie die het schip verliest door de ontbrekende goedkeuringsattesten gemakkelijk gecompenseerd wordt door de stijgende tarieven die het gevolg zijn van twee potentiële klanten die concurreren om het enige schip dat overblijft. Dat is een niet moedwillig maar toch reëel gevolg.

In welke mate een schip als aanvaardbaar beschouwd wordt op basis van de inspecties heeft een niet te miskennen impact op de markt. Het bepaalt de werkdag van elke bevrachtingsafdeling (het commercieel departement dat de bevrachtingsovereenkomsten afsluit) van elke scheepseigenaar en elke klant. Een grafiek van de 'wereldvloot' die toont wat het aantal gebouwde schepen is dat nog niet werd verschroot, geeft niet de effectief beschikbare vloot weer. Die vloot heeft nog nooit iemand in kaart kunnen brengen. Het aanbod aan vervoerscapaciteit is nochtans gelijk aan de effectief beschikbare vloot. Het is de missende x-factor die de prognoses van analisten doet onderuitgaan wanneer ze een overaanbod aan schepen hadden voorspeld en dan, in tegenspraak met de beschikbare informatie, de markttarieven

plots zien opveren door een tekort dat niet zichtbaar was voor marktwaarnemers die niet zelf actief zijn op de markt!

Als de informatie over de goedkeuringsattesten van tankers publiekelijk beschikbaar zou zijn, zouden marktwaarnemers de effectief beschikbare vloot kunnen identificeren en zou de vloot stabiliseren, het aanbod verminderen en de vrachttarieven stijgen, maar ook de waarborging van de financiering, de volledige naleving van de voorschriften, de kwaliteitsborging en de prestaties van de schepen zouden verbeteren.

Net zoals de muizen de kat de bel niet konden aanbinden, ziet de sector in dat wat hierboven beschreven staat een goed idee is maar weet niemand hoe het idee in uitvoering te brengen. Het systeem heeft een eerste belangrijk doel bereikt: het aantal olie lekkages is aanzienlijk afgenomen. Niettemin mogen uitmuntende prestaties niet in directe tegenstelling staan tot goede prestaties en moeten alle scheepseigenaars het systeem aanvaarden en dan manieren zoeken om het te verbeteren.

DE TOEKOMST

Andere scheepvaartsectoren, voornamelijk voor het vervoer van gas en chemicaliën, hebben een vergelijkbaar systeem dat erin verschilt dat het slechts één inspectieorgaan, namelijk CDI, heeft. CDI is onafhankelijk en wordt gefinancierd door de

sector – eigenaars en bevrachters zouden dan een goedkeuring verlenen gelijk aan een tijdelijke handelsvergunning. Dat zou de uniformiteit van de inspecties bevorderen en meer duidelijkheid verschaffen over de regels van de leeftijd van de schepen, de kwalificaties en het ervaringsniveau van de officieren. Het inspectieorgaan zou voor zijn taak verantwoording moeten afleggen aan zijn leden maar tegelijkertijd een onafhankelijke aansprakelijkheid dragen. Dat zou toelaten dat de resultaten van de inspecties op bredere schaal beschikbaar zijn en dus ook de onderzoeker en de marktverstoringen minimaliseren.

Één enkel regime zou in dat geval volstaan voor alle belanghebbende partijen, terminaluitbaters, havenautoriteiten, bevrachters en overheidsorganisaties.

Drie andere factoren zouden het aantal schepen in de beschikbare vloot kunnen doen afnemen: opslag (tijdelijk of permanent); recent geleverde schepen (die nog niet getest en operationeel geïnspecteerd werden); schepen die net uit droogdok komen (die misschien operationele problemen hebben met gereedschap dat gedemonteerd, hersteld of vervangen werd tijdens het droogdok).

Al deze ontwikkelingen hebben een impact op één simpel feit: de beschikbare wereldvloot is kleiner dan ze lijkt.





Euronav streeft uitmuntendheid na via innovatie, knowhow en voortdurende verbetering.



Visie en Missie

VISIE

Wereldwijd 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 carrièredoelstellingen te realiseren in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

Bedrijfsprofiel

Euronav is een marktleider in het transport en de opslag van ruwe olie en olieproducten. Euronav is wereldwijd de grootste onafhankelijke genoteerde tankerreedery en bezit en beheert op 14 maart 2017 een vloot van 55¹ schepen. De Vennootschap werd in België opgericht met maatschappelijke zetel in Antwerpen. Wereldwijd telt Euronav 151 werknemers aan wal en heeft ze kantoren verspreid over Europa en Azië. Op de schepen werken meer dan 2.900 mensen. Het aandeel Euronav noteert op Euronext Brussels en op de NYSE onder het symbool EURN.

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

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

¹ Inclusief de schepen met rompnummer S909 en S910 die in aanbouw zijn en naar verwachting worden geleverd in de eerste helft van 2018.





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





Verslag van de raad van bestuur: overzicht 2016

Marktoverzicht

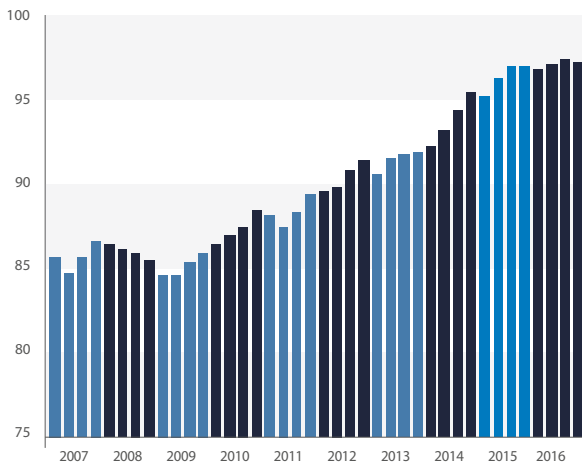
VRAAG NAAR OLIE, PRODUCTIE EN BRANDSTOFKOSTEN

Het IMF heeft de wereldwijde economische groei voor 2016 op 3,1% beraamd. In een aantal landen, waaronder Duitsland, Japan en Spanje, waren de vooruitzichten beter omdat de economie erop vooruitging. Ook waren bepaalde macro-economische indicatoren positiever dan vorige jaren. Zo werden er in bepaalde landen meer auto's verkocht of nam het autogebruik toe, een evolutie die de vraag naar olie ondersteunde. In de Verenigde Staten nam het autogebruik toe terwijl in China meer auto's en trucks verkocht werden.

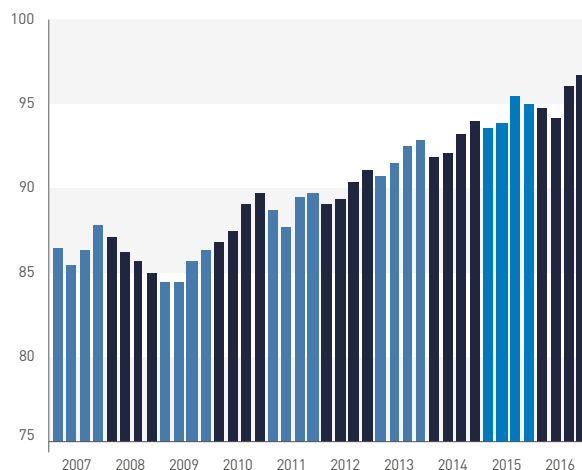
Ook dit jaar was er weer een sterke vraag naar olie. Het International Energieagentschap (IEA) stelde vast dat de vraag naar olie in 2016 met 1,3% toenam tot 96,6 miljoen vaten per dag. In China werd de vraag naar olie in 2016 op 11,74 miljoen vaten per dag beraamd. Nochtans vertraagde de groei van de Chinese economie en toonde ook de Chinese industriële sector tekenen van zwakheid.

Over het algemeen bevond het ruwe olieaanbod zich in 2016 nog steeds op een hoog niveau. Volgens de berekeningen was het wereldwijde olieaanbod in bepaalde landen zoals Nigeria en Venezuela even groot als de olievraag. Recente cijfers wezen op een aanzienlijke toename van de olie-export in Iran. De olie-export steeg van 2,86 miljoen vaten per dag in 2015 tot 3,46 miljoen vaten per dag aan het einde van 2016 (in oktober

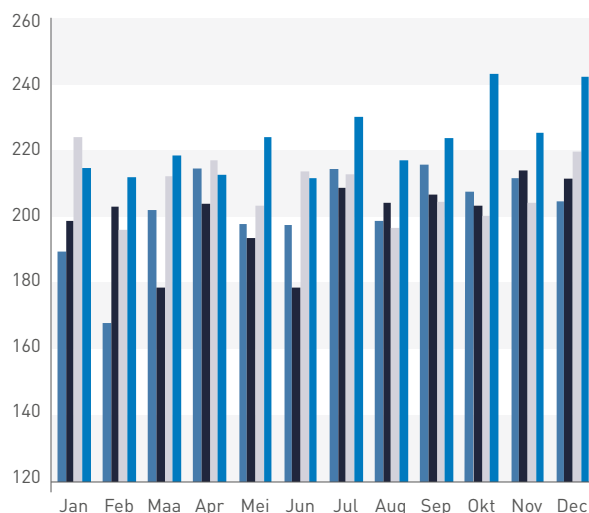
Wereldwijde vraag naar olie
in miljoen vaten per dag (Bron: IEA)



Wereldwijde olieproductie
in miljoen vaten per dag (Bron: IEA)



Evolutie van de wereldwijde VLCC-vrachten
2013 2014 2015 2016
Vrachten per maand (Bron: TI VLCC database)



2016 nam de olie-export toe met 3,72 miljoen vaten per dag ten opzichte van de maand daarvoor). De olieproductie van het OPEC kartel nam naar het einde van het laatste kwartaal van 2016 historische proporties aan, een toename van 33,6 miljoen vaten per dag, met een gemiddelde van 32,3 miljoen vaten per dag voor het volledige jaar.

De prijs van ruwe olie nam tijdens 2016 gradueel toe en belandde uiteindelijk op een jaargemiddelde van 40,76 USD per vat uit voor Brent (2015: 55,96 USD per vat) en 43,26 USD per vat voor WTI (2015: 51,33). Dit zijn gemiddeld lagere prijzen dan vorig jaar.

Bunkerolie is een van de voornaamste operationele kosten voor reders. In sommige grote productiehavens waren de bunkerprijzen over het algemeen lager dan vorig jaar. De prijzen voor het volledige jaar werden geschat op een gemiddelde van 236 USD per metrische ton in Fujairah (2015: 294 USD), 214 USD in Rotterdam (2015: 265 USD) en 233 USD in Singapore (2015: 289 USD).



TANKERMARKT

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven (of TCE) behaald door de VLCC-vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de Tankers International (TI) Pool, bedroegen 41.863 USD per dag voor 2016 (in 2015: 55.055 USD per dag).

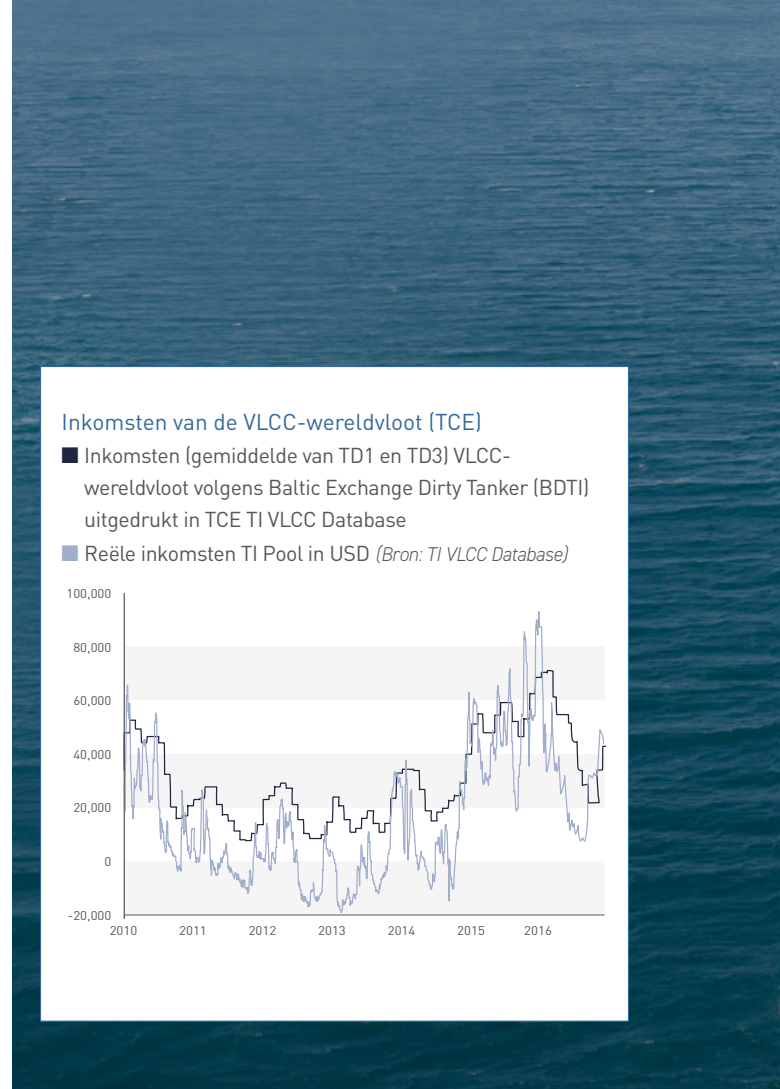
De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 42.618 USD per dag voor 2016 (2015: 41.981 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven behaald door de Suezmax-vloot, rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt, bedroegen circa 27.498 USD per dag voor 2016 (2015: 41.686 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 26.269 USD per dag voor 2016 (2015: 35.790 USD per dag).

GROEI VAN DE VLOOT

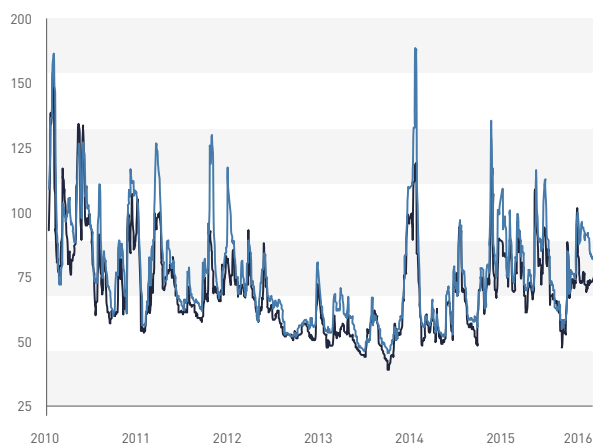
In 2016 werden een aantal scheepsbestellingen geannuleerd omdat verschillende scheepswerven met structurele problemen kampten. Hoewel de prijzen voor nieuwbouwschepen sinds het begin van het jaar gedaald zijn, was er minder toegang tot kapitaal. Niettemin nam de grootte van de tankervloot in 2016 toe. Er kwamen meer VLCC's en Suezmax-schepen in de wereldvloot terecht (respectievelijk 48 en 24) dan in 2015,



terwijl slechts twee VLCC's en één Suezmax de vloot verlieten. Aan het einde van het jaar waren er in totaal 696 VLCC's en 459 Suezmax-schepen op de markt (met uitzondering van shuttle- en producttankers). Het volledige VLCC-orderboek kwam op 14% en het Suezmax-orderboek kwam op 17% van de wereldvloot uit.

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

- TD6 - Zwarte Zee / Middellandse Zee
 - TD20 - West-Afrika / Europa
- (Bron: Baltic Exchange)



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

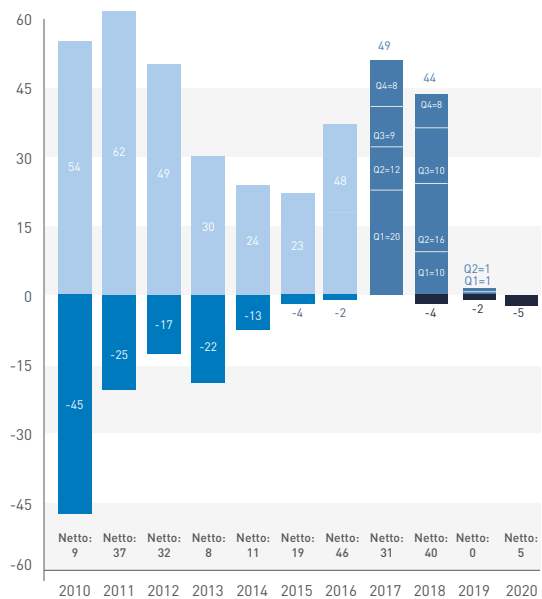
- TD1 - Arabische Golf / V.S. Atlantische kust
 - TD3 - Arabische Golf / Japan
 - TD15 - West-Afrika / China
- (Bron: Baltic Exchange)





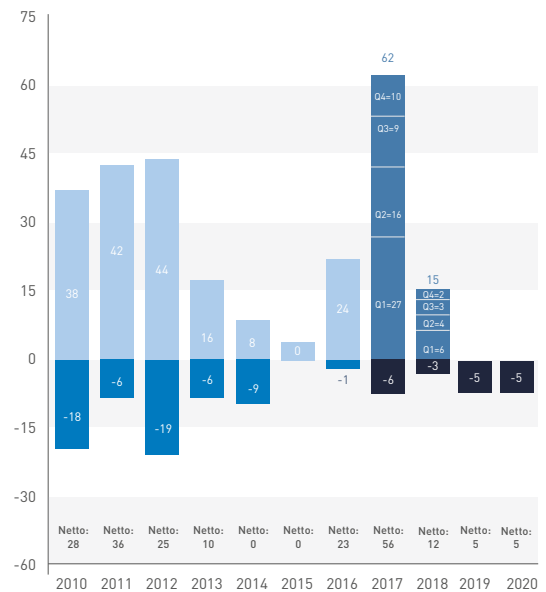
Evolutie van de globale VLCC-vloot

- 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)



FSO EN FPSO MARKT¹

Tegen het einde van 2016 waren er 382 drijvende productieplatformen in dienst of wereldwijd beschikbaar, waaronder 165 FPSO's en 105 FSO's. Daarbij werd uitzondering gemaakt van 24 productie-eenheden die niet in gebruik zijn maar wel beschikbaar zijn om opnieuw in gebruik genomen te worden. Ook is één FPSO buiten gebruik wegens herstellingswerken die verlengd moesten worden.

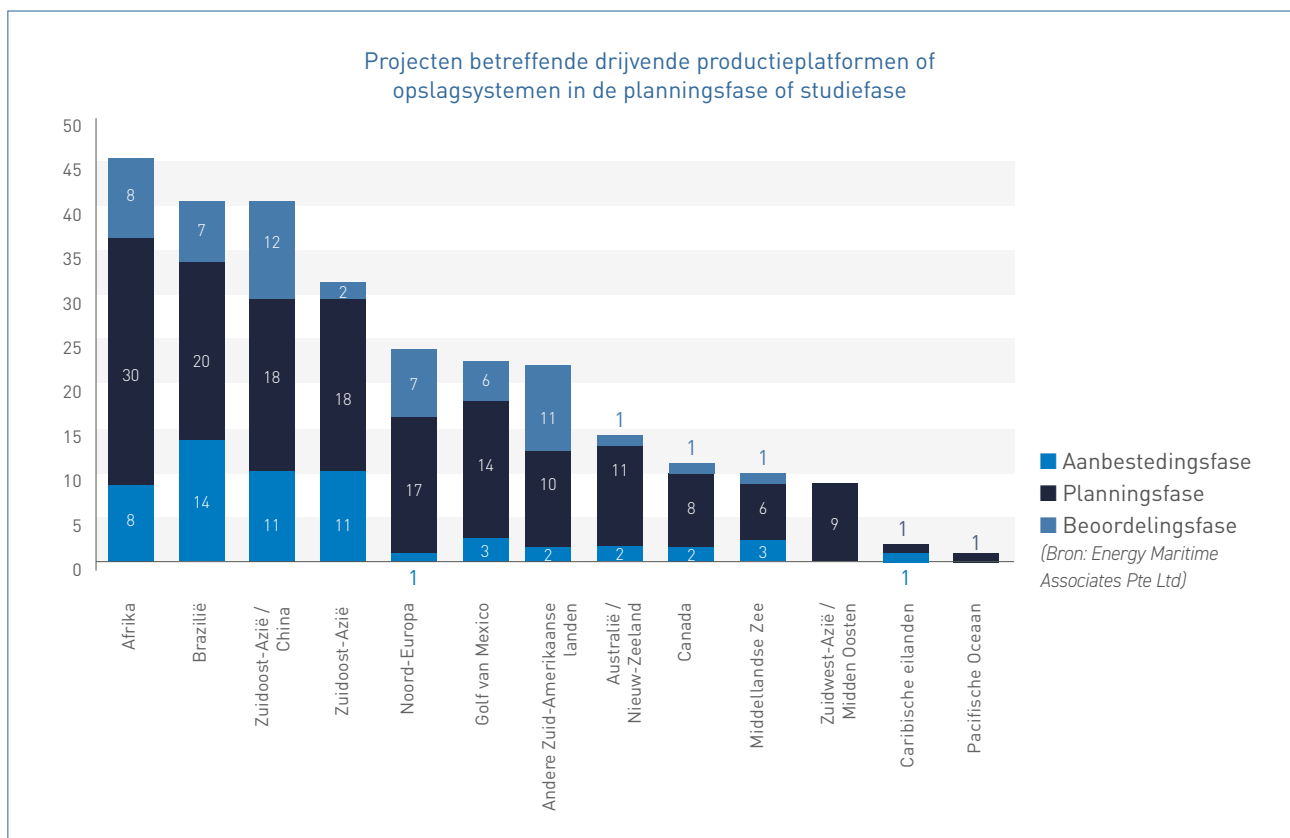
Momenteel zijn er in totaal 52 productieplatformen, zes FSO's en zes MOPU's werkelijk besteld. Dat zijn er elf minder dan in januari 2016. Die dalende trend zet zich waarschijnlijk voort in 2017. Het orderboek neemt de komende vijftien tot achttien maanden af tot niveaus die het laatst bereikt werden in de periode tussen 2009 en 2011 (tussen de 32 en 45 eenheden).

Momenteel bevinden 277 projecten, die mogelijk een drijvend productie- of opslagplatform nodig hebben, zich in de aanbestedings-, ontwerp- of planningsfase. Van die projecten zijn er 66 in de aanbestedings- of ontwerpfase en 154 in de planningsfase. Voor de projecten in de planningsfase worden waarschijnlijk contracten geplaatst tussen 2018 en 2019.

Momenteel wordt evenwel nog bekeken of de projecten wel rendabel zijn, vooral dan wanneer ze zich in diepe wateren of in extreme omgevingsomstandigheden bevinden. De overige 57 projecten bevinden zich in de beoordelingsfase.

Momenteel zou de meest actieve regio voor toekomstige projecten Afrika zijn met een totaal van 47 mogelijke projecten voor drijfplatformen. Brazilië en Zuidoost-Azië zijn de tweede meest actieve regio's met 41 projecten. De overige regio's met minder potentiële projecten zijn: Zuidwest-Azië / het Midden-Oosten (15), Australië / Nieuw-Zeeland (14), Canada (11), China (10), de Middellandse Zee (10) en Zuid-Amerika (23). Brazilië blijft de grootste potentiële markt voor drijvende productieplatformen omdat er voor verschillende Braziliaanse ontwikkelingsprojecten zulke eenheden vereist zijn.

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



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

DE EURONAV-VLOOT

Op 14 maart 2017 bestaat de vloot uitgebaat door Euronav uit 53 dubbelwandige schepen: één V-Plus-schip, twee FSO-schepen (beide in 50%/50% joint venture), 31 VLCC's, waarvan vier onder naaktrompbevrachtingsovereenkomsten, en 19 Suezmax-schepen.

Bij het opstellen van dit verslag (14 maart 2017) is het tonnageprofiel van Euronav als volgt verdeeld:

VLCC's en V-plus in eigendom	8.761.526,00 dwt
VLCC's via bevrachtingsovereenkomsten	1.229.136,00 dwt
FSO's in eigendom	442.000,00 dwt
Suezmax-schepen in eigendom	2.960.599,00 dwt
TOTAAL TONNAGE IN EIGENDOM EN ONDER BEHEER	13.393.260,00 dwt

De schepen van Euronav hebben een totaal laadvermogen van ongeveer 13,39 miljoen dwt. Op 14 maart 2017 bedroeg de gewogen gemiddelde leeftijd van de actieve Euronav-tankervloot ongeveer 8,2 jaar. Na de levering van de Suezmax-schepen met rompnummer S909 en S910 die momenteel gebouwd worden en naar verwachting geleverd worden in de eerste helft van 2018, zal Euronav 55 dubbelwandige schepen (inclusief FSO-schepen) beheren, met een totaal laadvermogen van ongeveer 13,71 miljoen dwt.

De VLCC-vloot van Euronav wordt grotendeels uitgebaat op de spotmarkt binnen de Tankers International Pool (de "TI Pool"). De TI Pool beheert een van de grootste moderne en uitsluitend dubbelwandige VLCC-vloten ter wereld en bestaat op 14 maart 2017 uit 36 schepen waarvan 26 beheerd door Euronav. Op 14 maart 2017 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de VLCC-vloot van Euronav 6,6 jaar. Daarnaast werkt de pool sinds 6 oktober 2014 via een commerciële joint venture met Frontline Ltd. Deze combinatie is de grootste aanbieder van spot VLCC-tonnage ter wereld en is werkzaam onder de naam VLCC Chartering Ltd.

Een deel van de Suezmax-vloot van Euronav wordt onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. De overige Suezmax-schepen worden rechtstreeks door Euronav op de spotmarkt verhandeld via Suezmax Chartering, de commerciële joint venture met Diamond S Management en LLC Frontline Ltd. Op 14 maart 2017 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de Suezmax-vloot twaalf jaar.

Beide FSO's van Euronav worden onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd tot het derde kwartaal van 2017. Echter, op 22 december 2016 ontving de Euronav joint venture met International Seaways, Inc. ("INSW") een *letter of award* in verband met mogelijke contracten van vijf jaar voor de dienstverlening van de *FSO Africa* en de *FSO Asia* op het Al Shaheen olieveld. De nieuwe contracten zouden onmiddellijk aansluiten op de lopende contracten. De

bestaande contracten blijven lopen tot hun oorspronkelijke einddatum in het derde kwartaal van 2017. Deze nieuwe overeenkomsten zullen, onder voorbehoud van succesvolle onderhandelingen en finaal akkoord, naar verwachting meer dan 360 miljoen USD aan inkomsten genereren voor de joint ventures over de looptijd van de overeenkomsten, bovenop de vergoeding voor de operationele kosten. Het ondertekenen van de definitieve dienstverleningsovereenkomsten blijft onder voorbehoud van akkoord over belangrijke bepalingen en voorwaarden en er kan geen garantie worden gegeven dat dergelijk akkoord zal worden bereikt.

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

OVERZICHT VAN HET JAAR 2016

Het eerste kwartaal

In het eerste kwartaal van 2016 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 113,5 miljoen USD, hetzij 0,72 USD per aandeel (eerste kwartaal 2015: 80,9 miljoen USD, hetzij 0,55 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 164,0 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 131,3 miljoen USD). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 185,0 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 153,8 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 60.638 USD per dag (eerste kwartaal 2015: 50.845 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten bedroegen ongeveer 40.847 USD per dag voor 2016 (eerste kwartaal 2015: 44.547 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 38.386 USD per dag (eerste kwartaal 2015: 41.944 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 32.251 USD per dag (eerste kwartaal 2015: 41.593 USD per dag).

Januari Euronav

Op 15 januari 2016 verkocht de Vennootschap de VLCC *Famenne* (2001 – 298.412 dwt), één van de twee oudste VLCC-schepen van haar vloot, voor een prijs van 38,4 miljoen USD.

De meerwaarde op deze verkoop bedroeg 13,8 miljoen USD en werd geboekt op het ogenblik van de levering op 9 maart 2016.

Op 26 januari 2016 werd de VLCC *Alice* (2016 – 299.320 dwt) 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.

Zoals aangekondigd op 26 januari 2016 heeft Euronav in verschillende transacties die plaatsvonden tussen 15 en 25 januari 2016 500.000 eigen aandelen ingekocht voor een gemiddelde prijs van EUR 9,5256 per aandeel.

Op de markt

In 2016 was er op de tijdbevrachtingsmarkt op middellange en lange termijn minder activiteit dan tijdens het voorgaande jaar. Dat was voornamelijk te wijten aan bevrachters en traders die minder zicht hadden op toekomstige markttenissen. Daardoor werden minder tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden vastgelegd. Die trend werd waarschijnlijk verder versterkt door het aantal scheepsbestellingen dat toenam en omdat er op middellange termijn zwakkere vrachttarieven verwacht werden. Hoewel de meeste eigenaars die tijdbevrachtingsovereenkomsten wilden afsluiten een voorkeur hadden voor langere duurtijden, neigden bevrachters en voornamelijk traders eerder naar overeenkomsten met een kortere termijn. Die laatste werden niet opgenomen in dit rapport.

VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Neve Celeste* (2003), die voor 24 maanden gehuurd werd door Dragun USA LLLP aan 45.500 USD per dag.



¹ Alles boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden.

- De overeenkomst met de langste duurtijd en het laagst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Maran Artemis* (2016) voor vijf jaar door CSSA aan 38.500 USD per dag.
- In totaal werden bijna zes VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand januari.

Suezmax

- De tijdbevrachtingsovereenkomst voor de *SKS Skeena* (2006) gehuurd door BP werd verlengd met twaalf maanden aan een dagtarief dat niet publiek gemaakt werd.
- In totaal werden ongeveer twee Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand januari.

Februari

Op de markt

VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Ridgeburry Pride* (2000), die voor twaalf maanden door Shell gehuurd werd aan 46.500 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief en de langste duurtijd werd opgetekend voor *New Century* (2004), die voor drie jaar gehuurd werd door Shell aan 36.500 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer drie VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand februari.

Suezmax

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *United Leadership* (2005), die voor twaalf maanden gehuurd werd door P66 aan 35.000 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Everbright* (2010), die voor achttien maanden gehuurd werd door Shell aan 33.000 USD per dag.
- De overeenkomst met de langste duurtijd werd opgetekend voor *Seacross* (2006), die voor achttien maanden gehuurd werd door Shell aan 33.250 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer zes Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand februari.

Maart

Euronav

Op 24 maart 2016 werd de VLCC *Alex* (2016 - 299.445 dwt) 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.

Op de markt

VLCC

- De tijdbevrachtigsovereenkomst met het hoogst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor de *Sea Horizon* (2001) gehuurd door ST Shipping voor 24 maanden aan 40.000 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Gem No.1* (2016) gehuurd door Koch aan 37.500 USD per dag voor 24 maanden met een optionele periode van twaalf maanden.
- De overeenkomst met de langste duurtijd werd geregistreerd door *Phoenix Vigor* (2009) gehuurd door Reliance voor drie jaar voor een tarief dat niet geregistreerd werd.
- In totaal werden ongeveer vijf VLCC-tijdbevrachtigsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd tijdens de maand maart.

Suezmax

- Er werden geen Suezmax-tijdbevrachtigsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand maart.

Het tweede kwartaal

De Venootschap realiseerde een nettoresultaat van 153,7 miljoen USD, hetzij 0,97 USD per aandeel (eerste halfjaar 2015: 173,3 miljoen USD, hetzij 1,13 USD per aandeel voor het eerste halfjaar van 2016. De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 282,4 miljoen USD (eerste halfjaar 2015: 298,7 miljoen USD). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 298,6 miljoen USD (eerste halfjaar 2015: 316,1 miljoen USD). Voor het tweede kwartaal van 2016 bedroeg de gemiddelde TCE behaald door de vloot van de Venootschap uitgebaat binnen de TI Pool, ongeveer 47.864 USD per dag (tweede kwartaal 2015: 55.570 USD per dag). De gemiddelde tijdbevrachtigstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtigsovereenkomsten bedroegen ongeveer 44.382 USD per dag voor 2016 (tweede kwartaal 2015: 38.148 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld 33.119 USD per dag (tweede kwartaal 2015: 41.886 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtigsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 26.363 USD per dag (tweede kwartaal 2015: 32.258 USD per dag).

April

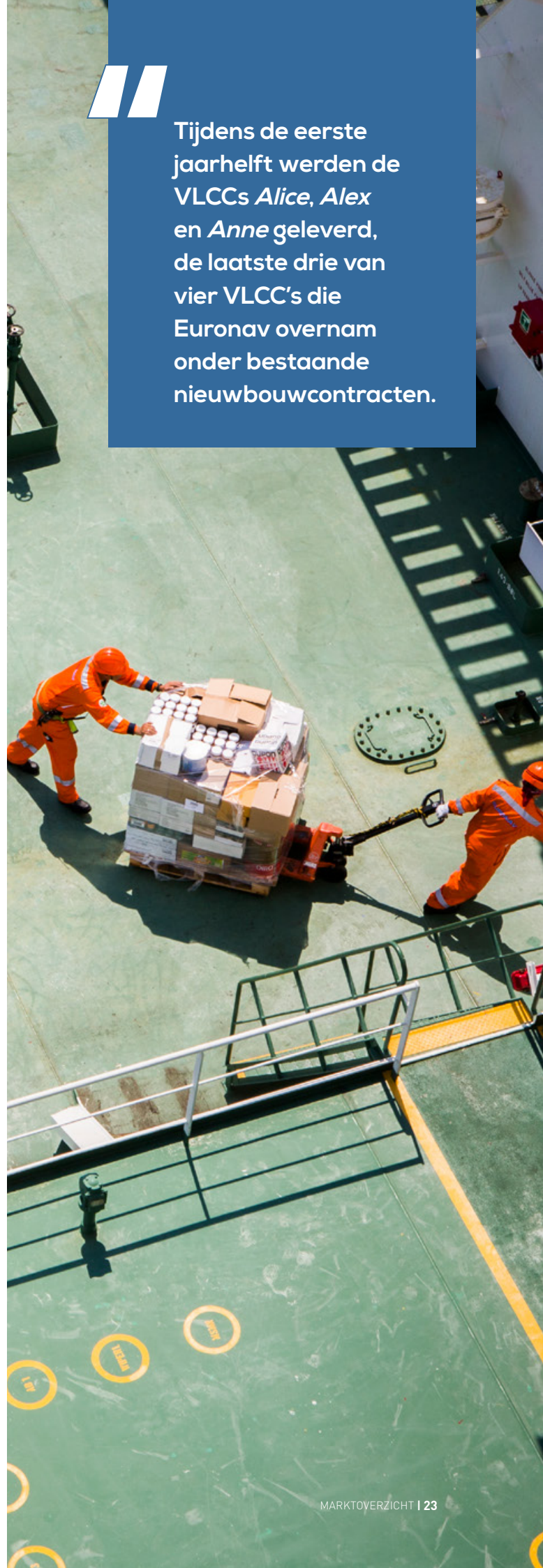
Op de markt

VLCC

- Er werden geen VLCC-tijdbevrachtigsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand april.



Tijdens de eerste jaarhelft werden de VLCCs *Alice*, *Alex* en *Anne* geleverd, de laatste drie van vier VLCC's die Euronav overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.





Euronav startte op 2 juni 2016 de commerciële joint venture Suezmax Chartering in samenwerking met Diamond S Management LLC en Frontline Ltd.



Suezmax

- Er werden geen Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand april.

Mei

Euronav

Op 12 mei 2016 keurde de Algemene Vergadering van Aandeelhouders een bijkomend brutodividend ten bedrage van 0,82 USD per aandeel goed wat het totale brutodividend op 1,69 USD brengt, zoals door de Raad van Bestuur werd voorgesteld.

Op 13 mei 2016 werd de VLCC *Anne* (2016 – 299.533 dwt) geleverd aan Euronav. Dat is het vierde en laatste schip van de vier VLCC's die Euronav, zoals aangekondigd in het persbericht van 16 juni 2015, overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten.

Op 20 mei 2016 maakte Euronav bekend dat het met Bretta Tanker Holdings, Inc. ('Bretta') overeengekomen was om de Suezmax joint ventures te beëindigen. De joint ventures omvatten vier Suezmax-schepen: de *Captain Michael* (2012 – 157.648 dwt), de *Maria* (2012 – 157.523 dwt), de *Eugenie* (2010 – 157.672 dwt) en de *Devon* (2011 – 157.642 dwt). Euronav verwierf de volledige eigendom van de twee jongste schepen, de *Captain Michael* en de *Maria*, en Bretta verwierf de volledige eigendom van de *Eugenie* en de *Devon*.

Op de markt

VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Britanis* (2002) gehuurd door Litasco voor twaalf maanden aan 42.000 USD per dag.

- De overeenkomst met de langste duurtijd en het laagst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Ulysses* (2016) gehuurd door Hyundai Glovis voor 40 maanden aan 34.000 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer zes VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden tijdens de maand mei.

Suezmax

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Nordic Skier* (en *RS Tara*, zoals hieronder beschreven) (2005), die voor twaalf maanden gehuurd werd door ExxonMobil aan 28.500 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Nordic Sprinter* (2005), die voor achttien maanden gehuurd werd door ExxonMobil aan 27.700 USD per dag.
- De overeenkomst met de langste duurtijd werd opgetekend voor *RS Tara* (2016), die voor 24 maanden gehuurd werd door Vitol aan 28.500 USD per dag.
- In totaal werden ongeveer drie Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd van langer dan zes maanden in de maand mei.

Juni

Euronav

Op 2 juni 2016 kondigde Euronav de start aan van een commerciële joint venture in samenwerking met Diamond S Management LLC en Frontline Ltd met de naam Suezmax Chartering. De joint venture heeft als doel één enkel aanspreekpunt te creëren voor een vloot van meer dan 40 moderne Suezmax-schepen, waaronder nieuwbouwschepen, die beheerd worden op de spotmarkt.

Zoals aangekondigd op 1 juli 2016 heeft Euronav door middel van transacties die plaatsvonden op 24 juni en 27 juni 2016 192.415 eigen aandelen ingekocht voor een gemiddelde prijs van 7,9423 EUR per aandeel.

¹ Alles boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden.



Op de markt

VLCC

- Er werden geen VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand juni.

Suezmax

- Densa Whale* (2012) en *Densa Orca* (2012) werden voor twaalf maanden gehuurd door Stena aan 22.500 USD per dag.
- Er werden twee Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand juni.

Het derde kwartaal

De Venootschap had een nettoresultaat van 0,1 miljoen USD, hetzij 0,00 USD per aandeel voor het derde kwartaal van 2016 (derde kwartaal 2015: 72,2 miljoen USD, hetzij 0,46 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 69 miljoen USD (derde kwartaal 2015: 128 miljoen USD). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 74,6 miljoen USD (derde kwartaal 2015: 149,7 miljoen USD). De TCE behaald door de vloot van de Venootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 27.100 USD per dag (derde kwartaal 2015: 52.368 USD per dag). De gemiddelde tijdbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 41.480 USD per dag voor 2016 (derde kwartaal 2015: 43.516 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld ongeveer 19.045 USD per dag (derde kwartaal 2015: 40.048 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 21.576 USD per dag (derde kwartaal 2015: 30.944 USD per dag).

¹ Alles boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden.

Juli

Op de markt

VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *DHT Amazon* (2011) gehuurd voor zestien maanden aan 44.100 USD per dag.
- De overeenkomst met de langste duurtijd en het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Gem N.1* (onderverhuurd door Koch) (2016) gehuurd voor drie jaar door CPC aan 32.700 USD per dag.
- In totaal werden bijna zes VLCC-tijdbevrachtingscontracten van langer dan zes maanden geregistreerd in de maand juli.

Suezmax

- In totaal werd één Suezmax-tijdbevrachtingscontracten van langer dan zes maanden geregistreerd in de maand juli, namelijk de *Aegean Unity* (2016). Er werd geen dagtarief bekendgemaakt.

Augustus

Euronav

Op 16 augustus 2016 heeft Euronav een overeenkomst afgesloten omtrent de overname van bestaande nieuwbouwcontracten voor twee VLCC's die bijna voltooid zijn bij Hyundai Heavy Industries voor een totale prijs van 169 miljoen USD of 84,5 miljoen USD per schip.

Op de markt

VLCC

- In totaal werd één VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomst geregistreerd in de maand augustus. De *Nave Buena Suerte* (2011) werd voor twaalf maanden gehuurd door Shell. Er werd geen dagtarief bekendgemaakt.

Suezmax

- Er werden geen Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten gerapporteerd in de maand augustus.

September

Op de markt

VLCC

- In totaal werd één VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomst van twaalf maanden gerapporteerd in de maand september, namelijk de *Bunga Kasturi Empat* (2007) gehuurd door Patronas. Er werd geen dagtarief bekendgemaakt.

Suezmax

- In totaal werd één Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomst van achttien maanden gerapporteerd in de maand september, namelijk de *Summit Spirit* (2008) gehuurd door ExxonMobil aan 27.700 USD per dag.

Het vierde kwartaal

Voor het vierde kwartaal van 2016 realiseerde de Vennootschap een nettoresultaat van 50,3 miljoen USD hetzij 0,32 USD per aandeel (vierde kwartaal 2015: 104,9 miljoen USD hetzij 0,66 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 125,1 miljoen USD (vierde kwartaal 2015: 174,2 miljoen USD). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 130,5 miljoen USD (vierde kwartaal 2015: 182,4 miljoen USD). Voor het volledige jaar 2016 bedraagt het nettoresultaat 204 miljoen USD hetzij 1,29 USD per aandeel (vierde kwartaal 2015: 350,3 miljoen USD hetzij 2,25 USD per aandeel). De VLCC-schepen van Euronav die via de TI Pool worden uitgebaat, behaalden in het vierde kwartaal een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 33.161 USD per dag (vierde kwartaal 2015: 61.482 USD per dag). De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten bedroegen ongeveer 43.833 USD per dag voor het vierde kwartaal van 2016 (vierde kwartaal 2015: 41.776 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 21.243 USD per dag voor het vierde kwartaal (vierde kwartaal 2015: 41.596 USD per dag). De tarieven van de Suezmax-vloot van Euronav, verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, bedroegen voor het vierde kwartaal van 2016 24.662 USD per dag (vierde kwartaal 2015: 36.042 USD per dag), inclusief winstdeelname indien van toepassing.

De gemiddelde tijdbevrachtingstarieven voor het volledige jaar bedragen:

In USD	2016	2015
VLCC spot	41.863 per dag	55.055 per dag
VLCC onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	42.618 per dag	41.981 per dag
Suezmax spot	27.498 per dag	41.686 per dag
Suezmax onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten	26.269 per dag	35.790 per dag

Oktober

Euronav

Op 3 oktober 2016 sloot Euronav twee bevrachtingsovereenkomsten op lange termijn met Valero Energy Inc., elk voor een periode van zeven jaar met aanvang in 2018 voor Suezmax-schepen ijsklasse 1C. Om deze overeenkomsten te kunnen naleven, heeft Euronav twee Suezmax-schepen ijsklasse 1C besteld bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea. Deze schepen worden naar verwachting geleverd begin 2018, voor het in werking treden van de bevrachtingsovereenkomsten.

Op 13 oktober 2016 bereikte Euronav een overeenkomst met Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea om de levering van de twee VLCC's in aanbouw, die de Vennootschap op 16 augustus 2016 overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten, uit te stellen tot het eerste kwartaal van 2017. Deze schepen, die normaal zouden geleverd worden in oktober en november 2016, werden geleverd in januari 2017.

Op 27 oktober 2016 werd de VLCC *KHK Vision* (2007 – 305.749 dwt), die onder een tijdbevrachtingsovereenkomst ingehuurd was op lange termijn, teruggestuurd aan haar eigenaar.

Op de markt

VLCC

- Er werden geen VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand oktober.

Suezmax

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst¹ gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Sri Vishnu* (2000) gehuurd voor 24 maanden door BPCL aan 18.700 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Maran Cassiopeia* (2003) gehuurd voor twaalf maanden door Koch aan 10.000 USD per dag met winstdeelname.
- In totaal werden twee Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand oktober.

¹ Alles boven tijdbevrachtingsovereenkomsten van zes maanden.



Euronav sloot twee bevrachtingsovereenkomsten op lange termijn met Valero Energy Inc., elk voor een periode van zeven jaar voor Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities (Ice Class 1C type).

November

Euronav

Op 1 november 2016 kwam Euronav overeen om de VLCC V.K. *Eddie* (2005 – 305.261 dwt) over te kopen van haar 50% joint venture Seven Seas Shipping Ltd tegen een prijs van 39 miljoen USD. Euronav verwierf op 23 november 2016 de volledige controle over het schip dat door Daewoo gebouwd werd.

Op de markt

VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst gerapporteerde dagtarief werd geregistreerd door *Oceanis* (2011), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Frontline aan 43.000 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *BW Peony* (2011), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Shell aan 20.000 USD per dag (waarvan bij markttarieven tot 30.000 USD deze volledig aan de eigenaars toekomen en alles daarboven met een winstdeelname van 50% verdeeld wordt).
- De overeenkomst met de langste duurtijd werd opgetekend voor *C. Spirit* (2013) voor twee jaar gehuurd door Curzon aan 30.500 USD per dag.
- In totaal werden bijna elf VLCC-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand november.

Suezmax

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *Minerva Georgia* (2008) voor twaalf maanden gehuurd door Petraco aan 29.750 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Astro Polaris* (2004) voor twaalf maanden gehuurd door Navig8 aan 21.000 USD per dag.
- In totaal werden drie Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden (die alle drie vastgelegd werden voor twaalf maanden) gerapporteerd in de maand november.

December

Op 16 december 2016 sloot Euronav een nieuwe niet-achtergestelde gewaarborgde wentelkredietovereenkomst van 410 miljoen USD ter herfinanciering van 11 schepen alsook voor algemene vennootschapsdoeleinden. De lening werd gebruikt om de bestaande niet-achtergestelde gewaarborgde lening van 500 miljoen USD van 25 maart 2014 te herfinancieren en loopt ten einde op 31 januari 2023. De interestvoet van de nieuwe lening is gelijk aan LIBOR verhoogd met een marge van 2,25%.

Op 22 december 2016 ontving de joint venture met International Seaways, Inc. ("INSW") de toekenning van contracten van vijf jaar voor de dienstverlening van de *FSO Africa* en de *FSO Asia*. De bestaande contracten blijven lopen tot hun oorspronkelijke einddatum in het derde kwartaal van 2017. Deze nieuwe overeenkomsten zullen, onder voorbehoud van succesvolle onderhandelingen en finaal akkoord, naar verwachting meer dan 360 miljoen USD aan inkomsten genereren voor de joint ventures over de looptijd van de overeenkomsten, bovenop de vergoeding voor de operationele kosten. Het ondertekenen van de definitieve overeenkomsten blijft onder voorbehoud van akkoord over belangrijke bepalingen en voorwaarden en er kan geen garantie worden gegeven dat dergelijk akkoord zal worden bereikt.

Op 22 december 2016 sloot Euronav eveneens een sale & leaseback-transactie van vijf jaar voor de vier zusterschepen *Nautilus* (2006 - 307.284 dwt), *Navarin* (2007 – 307.284 dwt), *Neptun* (2007 – 307.284 dwt) en *Nucleus* (2007 – 307.284 dwt) met investeringsvehikels geadviseerd door de private equity-groep Wafra Capital Partners Inc. De transactie behelst een totale verkoopprijs van 186 miljoen USD en resulteert in een meerwaarde van 36,5 miljoen USD. De leaseback-transactie werd geboekt als een operationele lease onder IFRS en omvat bepaalde voorwaardelijke elementen gerelateerd aan de reële marktwaarde van de schepen tijdens en op de einddatum van de bevrachtingsperiode. In overeenstemming met het beleid inzake aandeelhoudersrendement van Euronav komt de meerwaarde op de verkoop van deze schepen niet in aanmerking voor dividenduitkering. De vrije beschikbare cash gegenereerd door deze verkoop na de verplichte terugbetaling van de lening bedraagt meer dan 100 miljoen USD. Euronav heeft de vier schepen, die gebouwd werden door Dalian

Shipbuilding Industry Co., Ltd, opnieuw opgenomen in haar vloot onder naaktrompbevrachtingscontracten van vijf jaar aan een gemiddeld tarief van 22.000 USD per dag per schip. Aan het einde van de contractstermijn zullen de schepen aan hun eigenaar worden terug geleverd.

Op de markt VLCC

- De tijdbevrachtingsovereenkomst met het hoogst gerapporteerde dagtarief werd opgetekend voor *C. Challenger* (2013), die voor twaalf maanden gehuurd werd door Curzon aan 30.000 USD per dag.
- De overeenkomst met het laagst gerapporteerde dagtarief werd genoteerd voor *Trikwong Venture* (2012), die voor twaalf maanden gehuurd werd door VL8 Pool aan 28.750 USD per dag.
- In totaal werden bijna negen VLCC-tijdbevrachtingscontracten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand december.

Suezmax

- Er werden geen Suezmax-tijdbevrachtingsovereenkomsten van langer dan zes maanden gerapporteerd in de maand december.

GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM 31 DECEMBER 2016

Op 10 januari 2017 vond de scheepsdoop van de twee VLCC's die werden overgenomen onder bestaande nieuwbouwcontracten plaats, de *Ardeche* (2017 – 298.642 dwt) en de *Aquitaine* (2017 – 298.767 dwt) op de scheepswerf van Hyundai Samho in Mokpo, Zuid-Korea. Ze werden respectievelijk op 12 en 20 januari 2017 aan Euronav geleverd.

Op 30 januari 2017 tekende de Groep een leningsovereenkomst met DnB Bank voor een bedrag van 110,0 miljoen USD. De lening werd beschikbaar gemaakt voor de financiering van twee schepen die, zoals hierboven vermeld, werden aangekocht onder bestaande nieuwbouwcontracten.

VOORUITZICHTEN VOOR 2017

2017 brengt naar verwachtingen meer uitdagingen voor de tankermarkt met zich mee dan vorig jaar. Zo komen er volgens de planning meer nieuwbouwschepen op de VLCC- en Suezmax-markt terecht dan in 2016. Vooral in de Suezmax-markt worden 62 nieuwbouwschepen verwacht in 2017 ten opzichte van 24 dit jaar. De tankertarieven zullen in 2017 dan ook lager liggen dan in 2016.

De leden van de OPEC zijn overeengekomen om de olieproductie te beperken in de hoop de olieprijsen zo te doen stijgen. Er werd besloten om de olieproductie met 1,2 miljoen vaten per dag te doen afnemen ten opzichte van het hoge productieniveau van 33,6 miljoen vaten per dag in het laatste kwartaal van 2016. Andere olieproducerende landen zoals Rusland zouden de olieproductie eveneens beperken maar dan met 600.000 vaten per dag. Nog andere landen zoals Nigeria kregen dan weer een vrijstelling en dienen dus geen productiebeperkingen door te voeren. Omwille van de vrijstellingen en vermits sommige leden zich in het verleden niet altijd aan de afgesproken quota gehouden hebben, is het momenteel nog onduidelijk welke impact de quota precies zullen hebben op het internationale prijsniveau van ruwe olie, de productieniveaus en de tankertarieven. Het is immers nog te vroeg om vast te stellen of de olieproducenten zich sinds januari 2017 effectief aan de productiebeperkingen gehouden hebben.

Terwijl de wereldwijde verwachte vraag naar olie in 2016 is toegenomen met 1,5 miljoen vaten per dag tot 96,3 miljoen vaten per dag, wordt verwacht dat deze groei in 2017 vertraagt tot 1,3 miljoen vaten per dag. Volgens berekeningen van het IEA zou in 2017 de wereldwijde vraag naar olie 97,51 miljoen vaten per dag bedragen. Deze groei komt waarschijnlijk van niet-OESO-landen. De Chinese vraag naar olie zal naar verwachting toenemen met ongeveer 12 miljoen vaten per dag. Sommige olie-experts suggereren dat de wereldwijde vraag naar olie misschien onderschat geweest is, voornamelijk omdat de Chinese vraag naar olie in het verleden onderschat werd. Indien inderdaad bewezen wordt dat de Chinese vraag sterker is dan de inschattingen deden vermoeden, dan zullen vraag en aanbod op de tankermarkt opnieuw beter op elkaar afgestemd geraken en de groei van de vloot de vraag dus ook beter kunnen absorberen.

Gezien de waardes van schepen zich op het laagste niveau van de afgelopen jaren bevinden en er ook minder toegang is tot kapitaal, voornamelijk dan voor kleinere reders, verwachten we een verdere consolidatie van de markt in 2017. Euronav blijft geëngageerd om ook in de toekomst een strikte kapitaaldiscipline te behouden en het beleid inzake aandeelhoudersrendement te bevestigen.



Het IEA heeft beraamd dat in 2017 de wereldwijde vraag naar olie 97,51 miljoen vaten per dag zal bedragen. Deze groei komt waarschijnlijk van landen die niet tot de OESO behoren.



Verklaring inzake Corporate Governance

Introductie

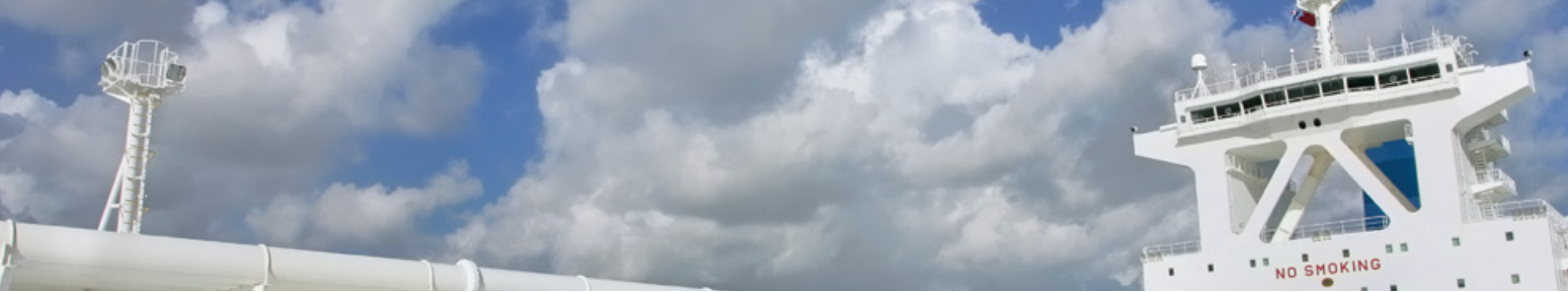
REFERENTIECODE

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

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

NOTERING OP DE NEW YORK STOCK EXCHANGE

Naar aanleiding van de dubbele notering op 23 januari 2015 van de aandelen van de Vennootschap op de New York Stock Exchange, is de New York Stock Exchange Corporate Governance regelgeving voor Foreign Private Issuers ook van toepassing op de Vennootschap. De Vennootschap is eveneens geregistreerd onder de U.S. Securities Exchange Act van 1934, zoals gewijzigd, en rapporteert overeenkomstig deze wetgeving. Als gevolg van deze notering is de Vennootschap onderworpen aan de U.S. Sarbanes-Oxley Act van 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 2016 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 18 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 5,776000 EUR (of 7,928715 USD 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

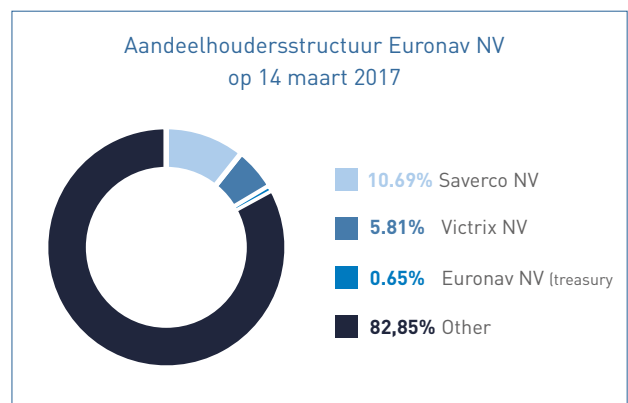
Op 31 december 2016 hield Euronav 1.042.415 eigen aandelen.

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

1.5 Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Op 31 december 2016 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 ¹	17.026.896	10,69%
Victrix NV ¹	9.245.393	5,81%
Euronav (eigen aandelen)	1.042.415	0,65%
Andere	131.894.245	82,85%
TOTAAL	159.208.949	100,00%



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

2. RAAD VAN BESTUUR EN COMITÉS BINNEN DE RAAD

2.1 Raad van Bestuur

Gedurende 2016 was de samenstelling van de Raad van Bestuur als volgt:

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Carl Steen	Voorzitter – Onafhankelijk Bestuurder	2015	AV 2018
Paddy Rodgers ¹	Bestuurder - CEO	2003	AV 2020
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	2004	AV 2017
Ludwig Criel ²	Bestuurder	2003	12 mei 2016
Alexandros Drouliscos ³	Onafhankelijk Bestuurder	2013	31 maart 2016
John Michael Radziwill ⁴	Bestuurder	2013	17 mei 2016
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	2011	AV 2018
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	2012	AV 2017
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	2015	AV 2018
Ludovic Saverys	Bestuurder	2015	AGM 2018
Grace Reksten Skaugen ⁵	Onafhankelijk Bestuurder	2016	AV 2020

Carl Steen – Onafhankelijk Bestuurder – Voorzitter

Carl Steen werd gecoöpteerd als Bestuurder en benoemd tot Voorzitter van de Raad van Bestuur met ingang onmiddellijk na de Raad van Bestuur op 3 december 2015. De heer Steen is ook lid van het Audit- en Risicocomité. Hij behaalde in 1975 een masterdiploma in Industriële en Management Ingenieurswetenschappen aan de Eidgenössische Technische Hochschule (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 fuseerde met Nordea in 2001 werd hij niet alleen Executive Vice President van de nieuwe organisatie, maar werd hij eveneens verantwoordelijk voor de Internationale Afdeling. De heer Steen bleef tot 2011 aan het hoofd van de Scheepvaart-, Offshore- en Oliediensten en de Internationale Afdeling. Sinds hij Nordea verliet, werd hij niet-uitvoerend Bestuurder bij volgende beursgenoteerde bedrijven in de financiële, scheepvaart- en logistieke sector: Golar LNG en Golar MLP, die beide deel uitmaken van dezelfde groep en waar hij ook zetelt in het Auditcomité, Wilh Wilhelmsen en Belships.

Paddy Rodgers – Bestuurder - CEO

Patrick Rodgers 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 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

¹ De heer Paddy Rodgers werd herbenoemd als Bestuurder onmiddellijk na de Aandeelhoudersvergadering (AV) van 12 mei 2016.

² Het mandaat van de heer Ludwig Criel liep af onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016.

³ De heer Alexandros Drouliscos nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 31 maart 2016.

⁴ De heer John Michael Radziwill nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 17 mei 2016.

⁵ Mevr. Grace Reksten Skaugen werd benoemd als Onafhankelijk Bestuurder onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016 en werd lid van het Remuneratiecomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf dezelfde datum.

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 London werken. Hij behaalde een Bachelor of Laws en een Master of Laws aan de Victoria University van Wellington (Nieuw-Zeeland).

Ludwig Criel – Bestuurder – tot 12 mei 2016

Ludwig Criel was lid van de Raad van Bestuur van de Vennootschap sinds haar oprichting in 2003 en was daarnaast lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité tot de afloop van zijn mandaat onmiddellijk na de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 12 mei 2016. 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. Sinds 1999 is de heer Criel Bestuurder van de Wah Kwong group in Hongkong en ook van Bank Degroof Petercam, een grote private bank in België. 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 – tot 31 maart 2016

Alexandros Drouliscos was lid van de Raad van Bestuur sinds mei 2013 en lid van het Remuneratiecomité tot zijn ontslag met ingang op 31 maart 2016. 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.

John Michael Radziwill – Bestuurder – tot 17 mei 2016

John Michael Radziwill was lid van de Raad van Bestuur sinds 2013 en was lid van het Health, Safety, Security and Environmental Committee tot zijn ontslag met ingang op 17 mei 2016. 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 Londen.

Alice Wingfield Digby – Onafhankelijk Bestuurder

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

Anne-Hélène Monsellato – Onafhankelijk Bestuurder

Anne-Hélène Monsellato is lid van de Raad van Bestuur sinds haar benoeming door de AV van mei 2015 en is tevens Voorzitter van het Audit- en Risicocomité en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité. Ze kan worden beschouwd als de financiële expert van het Audit- en Risicocomité voor voor Corporate Governance doeleinden en

artikel 96 alinea 1, 9° van het Wetboek van Venootschappen. Mevr. Monsellato is sinds 2013 een actief lid van de Franse afdeling van de National Association of Directors en van het Selectiecomité van de Femmes Business Angels. Ze is eveneens Ondervoorzitter en Penningmeester van het Mona Bismarck American Center for Art and Culture, een Amerikaanse openbare stichting met hoofdzetel in New York. Van 2005 tot 2013 was Mevr. Monsellato Partner bij Ernst & Young (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 – Director

Ludovic Saverys is lid van de Raad van Bestuur sinds 2015 en is lid van het Remuneratiecomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité. De heer Saverys is momenteel Chief Financial Officer van CMB NV en General Manager van Saverco NV. Daarnaast is hij CFO en Bestuurder van Hunter Maritime Acquisition Corp., een blanco cheque vennootschap die noteert op NASDAQ. De heer Saverys heeft gewoond en gewerkt in New York, waar hij Chief Financial Officer van MiNeeds Inc. was van 2011 tot 2013 en Chief Executive Officer van SURFACEExchange LLC van 2009 tot 2013. Hij startte zijn carrière als Managing Director van European Petroleum Exchange (EPX) in 2008. Van 2001 tot 2007 volgde hij verschillende opleidingen in Leuven, Barcelona en Londen. Hij behaalde een M.Sc. in International Business and Finance.

Grace Reksten Skaugen – Onafhankelijk Bestuurder (sinds 12 mei 2016)

Grace Reksten Skaugen is lid van de Raad van Bestuur als Onafhankelijk Bestuurder sinds de AV van 12 mei 2016 en is





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

Samenstelling

De Raad van Bestuur bestaat momenteel uit acht leden. Eén bestuurder bekleedt een uitvoerende functie, zeven zijn niet-uitvoerende Bestuurders van wie vijf Onafhankelijke Bestuurders zijn in de zin van artikel 526ter van het Wetboek van Venootschappen 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 2016 kwamen de leden van de Raad van Bestuur vijf maal formeel samen, waarvan een keer via telefoonconferentie. De aanwezigheidsgraad van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Carl Steen	Voorzitter - Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Paddy Rodgers ¹	Bestuurder - CEO	5 van 5
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	4 van 5
Ludwig Criel ²	Bestuurder	1 van 1
Alexandros Drouliscos ³	Onafhankelijk Bestuurder	1 van 1
John Michael Radziwill ⁴	Bestuurder	1 van 1
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Ludovic Saverys	Bestuurder	5 van 5
Grace Reksten Skaugen ⁵	Onafhankelijk Bestuurder	4 van 4

Werking

De Raad van Bestuur is het hoogste bestuursorgaan van de Venootschap bevoegd om alle handelingen te stellen met uitzondering van de materies die volgens de wet of de

¹ De heer Paddy Rodgers werd herbenoemd als Bestuurder onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016.

² Het mandaat van de heer Ludwig Criel liep af onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016.

³ De heer Alexandros Drouliscos nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 31 maart 2016.

⁴ De heer John Michael Radziwill nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 17 mei 2016.

⁵ Mevr. Grace Reksten Skaugen werd benoemd als Onafhankelijk Bestuurder onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016 en werd lid van het Remuneratiecomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf dezelfde datum.

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 2016 tienmaal toegepast.

Activiteitenverslag 2016

Naast de hierboven vermelde gebruikelijke agendapunten, behandelde de Raad van Bestuur in 2016 de volgende onderwerpen:

- de voorwaarden en beperkingen aangaande de inkoop van eigen aandelen in de markt zoals goedgekeurd door de Algemene Vergadering van 13 mei 2015;
- de aanbouw en levering van twee VLCC's, *Alex* en *Anne*, respectievelijk in maart 2016 en mei 2016;
- het omvlaggen van VLCC *Alsace* van Griekse naar Franse vlag in juli 2016 en van de V-Plus *TI Europe* van Belgische naar Franse vlag in september 2016;
- de aankoop van drie VLCC's *Nectar*, *Navarin* en *Nautilus* van Euronav Shipping NV in oktober 2016;
- de overname van twee VLCC's *Ardeche* en *Aquitaine* door schuldvernieuwing en de levering van deze schepen in januari 2017;
- de bestelling van twee hoogwaardige Ice Class Suezmax-schepen om langetermijnbevrachtingsovereenkomsten voor een periode van zeven jaar te kunnen naleven;
- de uitkering in september 2016 van een interimdividend in lijn met het beleid inzake aandeelhoudersrendement;
- een sale & leaseback-transactie van vier schepen die in China werden gebouwd;
- de reorganisatie van de Comités binnen de Raad van Bestuur;
- de verlenging van sommige langetermijnbevrachtingsovereenkomsten.

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 2016 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 2016 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Anne-Hélène Monsellato ¹ (Voorzitter)	2018	X
Carl Steen ²	2018	X
Daniel R. Bradshaw	2017	
William Thomson	2018	X

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

² De heer Carl Steen werd lid van het Audit- en Risicocomité vanaf de AV op 12 mei 2016.

Bevoegdheden

Het Audit- en Risicocomité behandelt een waaier van aspecten in verband met financiële rapportering, controle en risicobeheer en is verantwoordelijk voor de benoeming en de vergoeding van en het toezicht op de onafhankelijke auditor. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het Audit- en Risicocomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter in Annex 3. Het Audit- en Risicocomité 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 2016

In 2016 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 (Voorzitter)	Onafhankelijk Bestuurder	10 van 10
Carl Steen	Onafhankelijk Bestuurder	6 van 6
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	7 van 10
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	8 van 10
Alice Wingfield Digby ¹	Onafhankelijk Bestuurder	3 van 4

¹ Mevr. Alice Wingfield Digby was lid van het Audit- en Risicocomité tot de AV van 12 mei 2016.



De belangrijkste onderwerpen die werden behandeld, hadden betrekking op de financiële resultaten, aannames van waardevermindering en afschrijvingen, cash management, externe en interne audits, oude en nieuwe financiering, boekhoudkundige normen, zaken die betrekking hebben op de U.S. Sarbanes-Oxley Act, het jaarverslag op Formulier 20-F, bepaalde beleidsmaatregelen, de boekhoudkundige verwerking van de beëindiging van de joint venture overeenkomst met Bretta, risicobeheer/risicoregister en opvolging van de eerbiediging van de financiële convenanten onder de kredietovereenkomsten. Met betrekking tot het risicobeheer, gaf de IT Manager voor het Audit- en Risicocomité een gedetailleerde presentatie over IT-risico's en veiligheid.

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 2016 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
William Thomson (Voorzitter)	2018	X
Ludovic Saverys	2018	
Grace Reksten Skaugen ¹	2020	X

Bevoegdheden

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

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

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

Activiteitenverslag 2016

In 2016 kwamen de leden van het Remuneratiecomité vijfmaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
William Thomson (Voorzitter)	Onafhankelijk Bestuurder	5 van 5
Alexandros Drouliscos ¹	Onafhankelijk Bestuurder	2 van 2
Ludovic Saverys	Bestuurder	5 van 5
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk Bestuurder	3 van 3

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op het remuneratierapport in het jaarverslag, de organisatie van het HR departement in de groep, de bezoldiging van Bestuurders en leden van het Directiecomité, de jaarlijkse bonus van de leden van het Directiecomité en de werknemers en de opmaak van een incentiveplan op lange termijn, alsook de ontwikkeling van een bezoldigingspakket voor de leden van het Directiecomité.

2.2.3 Corporate Governance en Benoemingscomité

Samenstelling

Op 31 december 2016 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden waarvan twee Onafhankelijk Bestuurder zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met artikel 5.3./1 van Bijlage C bij de Belgische Corporate Governance Code van 2009, op grond waarvan de meerderheid van een Benoemingscomité dient te bestaan uit Onafhankelijke niet-uitvoerende Bestuurders. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid van de leden op dit gebied en hun beschikbaarheid, gezien hun lidmaatschap van andere comités.

¹ Mevr. Grace Reksten Skaugen werd lid van het Remuneratiecomité vanaf de AV van 12 mei 2016.

¹ De heer Alexandros Drouliscos was lid van het Remuneratiecomité tot zijn ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 31 maart 2016.



Op 31 december 2016, was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk Bestuurder
Daniel R. Bradshaw (Voorzitter)	2017	
Anne-Hélène Monsellato	2018	X
Grace Reksten Skaugen ¹	2020	X

Bevoegdheden

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

Activiteitenverslag 2016

In 2016 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité driemaal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Daniel R. Bradshaw (Voorzitter)	Bestuurder	3 van 3
Ludwig Criel ¹	Bestuurder	1 van 1
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk Bestuurder	3 van 3
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk bestuurder	2 van 2

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de samenstelling van de Raad van Bestuur en haar Comités waarbij onder meer rekening gehouden werd met genderoverwegingen, de Amerikaanse en de Belgische wet en Corporate Governance vereisten, de evaluatie van de Raad van Bestuur en zijn Comités, planning van opvolging, de opleiding en de ontwikkeling van leiderschap binnen de Raad van Bestuur, potentiële kandidaten voor een vacature binnen de Raad van Bestuur en Corporate Governance roadshows voor investeerders met het oog op de jaarlijkse Aandeelhoudersvergadering.

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

¹ Mevr. Grace Reksten Skaugen werd lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf de AV van 12 mei 2016.

¹ De heer Ludwig Criel was lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité tot de afloop van zijn mandaat onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016.



belangrijk is voor investeerders. De feedback die de Vennootschap van de investeerders ontving werd verwerkt in de loop van 2016.

2.2.4 Health, Safety, Security and Environmental Committee

Volgend op besprekingen over het risicoregister en gezien het belang voor de Vennootschap en aldus de volledige Raad van Bestuur, van de aangelegenheden die worden besproken binnen het Health, Safety, Security and Environmental Committee, adviseerde het Corporate Governance en Benoemingscomité de Raad van Bestuur om deze onderwerpen te bespreken op het niveau van de Raad van Bestuur. Daarop besliste de Raad van Bestuur niet langer een apart Health, Safety, Security and Environmental Committee binnen de Raad van Bestuur te behouden.

Het Health, Safety, Security and Environmental Committee werd daarom ontbonden bij besluit van de Raad van Bestuur van 14 maart 2016.

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 2016

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 2016 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.

4. REMUNERATIEVERSLAG

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

4.1 Euronav's bezoldigingsbeleid

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

afdelingshoofden. Het Directiecomité staat in voor de implementatie daarvan.

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

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

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

4.2 Beleid inzake bezoldiging van uitvoerende en niet-uitvoerende Bestuurders

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

Volgend op de beslissing van de Algemene Vergadering in mei 2016 ontving elke Bestuurder een vaste brutovergoeding 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 en het Corporate Governance en Benoemingscomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 5.000 EUR. Voor de

Naam	Vaste vergoeding	Aanwezigheidsvergoeding
Carl Steen ¹	160.000,00	40.000,00
Paddy Rodgers ²	-	-
Daniel R. Bradshaw	60.000,00	40.000,00
Ludwig Criel ³	15.000,00	10.000,00
Alexandros Drouliscos ⁴	15.000,00	10.000,00
John Michael Radziwill ⁵		-
William Thomson	60.000,00	40.000,00
Alice Wingfield Digby ⁶	60.000,00	40.000,00
Anne-Hélène Monsellato	60.000,00	40.000,00
Ludovic Saverys	60.000,00	40.000,00
Grace Reksten Skaugen ⁷	45.000,00	30.000,00
TOTAL	535.000,00	290.000,00

¹De heer Carl Steen werd lid van het Audit- en Risicocomité vanaf de AV van 12 mei 2016.

²De heer Paddy Rodgers werd herbenoemd als Bestuurder onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016 en heeft afstand gedaan van zijn Bestuurdersvergoeding.

³Het mandaat van de heer Ludwig Criel liep af onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016.

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

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

Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan enige Bestuurder.

Het totale bedrag van de vergoedingen uitbetaald in 2016 aan alle bestuurders voor hun prestaties in de Raad van Bestuur en de Comités (indien van toepassing), kan als volgt worden samengevat, in euro:



Audit- en Riscocomité	Aanwezigheidsvergoeding Audit- en Riscocomité	Remuneratiecomité	Aanwezigheidsvergoeding Remuneratiecomité	Corporate Governance en Benoemingscomité	Aanwezigheidsvergoeding Corporate Governance en Benoemingscomité	TOTAAL
15.000,00	15.000,00	-	-	-	-	230.000,00
-	-	-	-	-	-	-
20.000,00	20.000,00	-	-	7.500,00	15.000,00	162.500,00
-	-	1.250,00	5.000,00	-	-	31.250,00
-	-	1.250,00	5.000,00	-	-	31.250,00
-	-	-	-	-	-	-
20.000,00	20.000,00	7.500,00	20.000,00	-	-	167.500,00
5.000,00	5.000,00	-	-	-	-	110.000,00
40.000,00	20.000,00	-	-	5.000,00	15.000,00	180.000,00
-	-	5.000,00	20.000,00	-	-	125.000,00
-	-	3.750,00	15.000,00	3.750,00	10.000,00	107.500,00
100.000,00	80.000,00	18.750,00	65.000,00	16.250,00	40.000,00	1.145.000,00

⁴ De heer Alexandros Drouliscos nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 31 maart 2016.

⁵ De heer John Michael Radziwill nam ontslag uit de Raad van Bestuur met ingang op 17 mei 2016.

⁶ Mevr. Alice Wingfield Digby was lid van het Audit- en Riscocomité tot de AV van 12 mei 2016.

⁷ Mevr. Grace Reksten Skaugen werd benoemd als Onafhankelijk Bestuurder onmiddellijk na de AV van 12 mei 2016 en werd lid van het Remuneratiecomité en van het Corporate Governance en Benoemingscomité vanaf dezelfde datum.

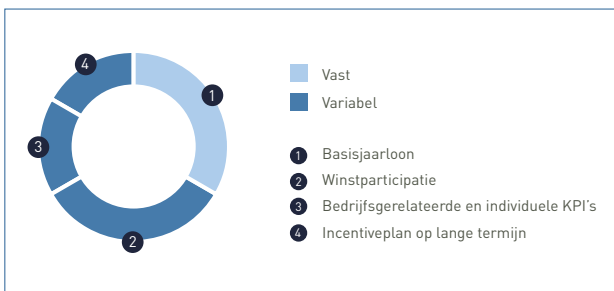
4.3 Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het Directiecomité en de werknemers

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

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

De bezoldiging van de leden van het Directiecomité wordt jaarlijks vastgesteld door het Remuneratiecomité. De variabele vergoeding wordt bepaald op basis van individuele prestaties gedurende het jaar. In het kader van de variabele vergoeding, keurde de Raad van Bestuur ook een 2017 incentiveplan op lange termijn goed (zie paragraaf 4.5 hieronder). De Vennootschap beschikt over geen andere rechten of rechtsmiddelen dan deze voorzien onder het toepasselijke burgerlijk recht of het Vennootschapsrecht om de variabele vergoeding terug te vorderen indien deze toegekend zou zijn op basis van onjuiste financiële gegevens.

Bezoldiging (vast en variabel)



Het incentiveplan op lange termijn wordt definitief verworven in drie fases

1. Basisjaarloon (vast)

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

2. Winstparticipatiebonus (variabel)

De winstparticipatiebonus maakt deel uit van de bezoldigingsstructuur en kan variëren afhankelijk van de grootte van het uitkeerbare resultaat gedurende dat jaar. De doelstelling werd voor het uitkeerbare resultaat op 280 miljoen USD bepaald voor 2016. Dat zal jaarlijks herzien worden door de Raad van Bestuur op basis van aanbevelingen door het Remuneratiecomité. Als de doelstelling bereikt wordt, resulteert dat in een winstparticipatiebonus gelijk aan 100% van het basisjaarloon. De winstparticipatiebonus kan

pro rata variëren in het geval dat de doelstelling niet behaald of, in het andere geval, overtroffen wordt:

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

Het Remuneratiecomité en de Raad van Bestuur zullen de winstparticipatiebonus steeds evalueren ten opzichte van de individuele prestaties. 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 kernprestatie-indicatoren zoals vastgelegd door de Raad van Bestuur op aanbevelen van het Remuneratiecomité. Het Remuneratiecomité is van mening dat de KPI's moeten voldoen aan het SMART-principe en in lijn moeten zijn met de strategische prioriteiten. Individuele KPI's omvatten:

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

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. De Raad van Bestuur is eveneens van mening dat het incentiveplan op lange termijn de focus van het Directiecomité afstemt op de belangen van de aandeelhouders.

Het 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 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.



4.4 Bezoldiging van het Directiecomité

De vergoeding van de Chief Executive Officer

De vergoeding voor 2016 voor de CEO kan worden samengevat als volgt:

In GBP:	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en voordelen	Andere componenten
Paddy Rodgers	393.728	Cash: 266.083 LTIP: 110.708	0	11.045

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 2016 voor de leden van het Directiecomité (met uitzondering van de CEO) kan worden samengevat als volgt:

In EUR:	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en voordelen	Andere componenten
Drie leden	1.083.097	Cash: 691.075 LTIP: 309.555	35.024	56.626

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 en voor 2016 kan worden gesteld dat de variabele bezoldiging 49% van de algemene bezoldiging voor alle leden van het Directiecomité vertegenwoordigt.

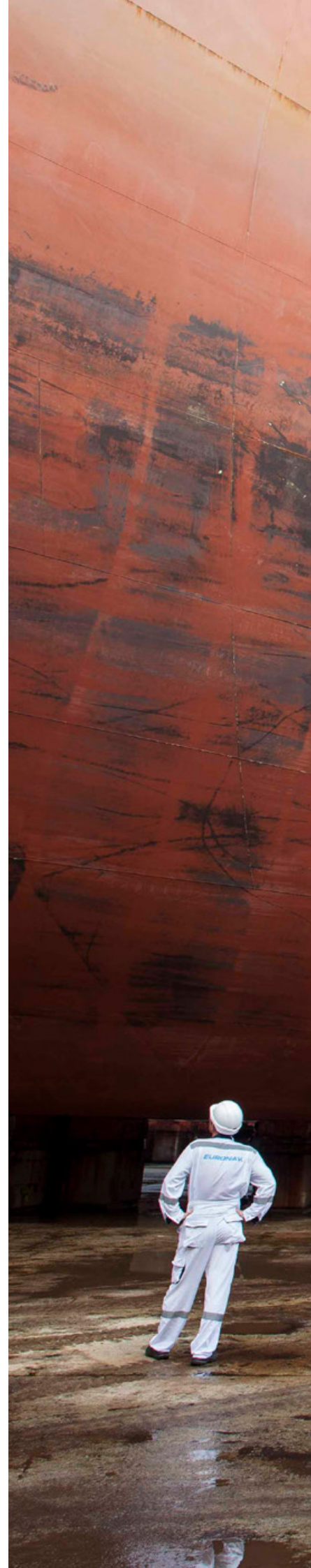
Voor wat betreft de variabele bezoldiging van alle leden van het Directiecomité, heeft de Vennootschap het recht om de variabele remuneratie terug te vorderen ingeval van foutieve geconsolideerde jaarrekeningen of fraude, zoals voorzien is onder de bepalingen van het burgerlijk en vennootschapsrecht

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 EUR als volgt:

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







Incentiveplan op lange termijn (LTIP) - 2015

In het kader van een incentiveplan voor het management, kende de Raad van Bestuur op 12 februari 2015 65.433 voorwaardelijk toegekende aandeeleenheden (Restricted Stock Units / RSUs) en 236.590 aandelenopties toe, 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	Aantal RSUs 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 (18 februari 2018).

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) - 2016

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

LTIP 2016	Toegekend	Uitgekeerd
CEO	17.116	-
CFO	20.728	-
COO	8.009	-
General Counsel	8.762	-

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

Incentiveplan op lange termijn (LTIP) - 2017

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

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

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

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

Vaste vertegenwoordiger: Götwin Jackers

Voor 2016 kan de wereldwijde vergoeding van de commissaris als volgt worden samengevat:

In USD	2016	2015
Auditdiensten met betrekking tot de jaarrekening	966.732	653.484
Auditgerelateerde adviesverlening	28.559	150.607
Fiscale adviesverlening	17.642	2.063
TOTAL	1.012.934	806.154

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

5. INTERNE CONTROLE EN RISICOBEHEERSSYSTEMEN

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

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

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





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

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

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

Om de financiële rapportering te ondersteunen, heeft Euronav een systeem van interne controle over financiële rapportering met inbegrip van de beleidslijnen en procedures omvat teneinde de transacties en verkoop van activa van de Vennootschap correct weer te geven en die redelijke zekerheid bieden dat transacties geregistreerd worden in overeenstemming met de algemeen aanvaarde boekhoudstandaarden alsook redelijke zekerheid dat ongeoorloofde transacties of het ongeoorloofde gebruik of de ongeoorloofde verkoop van activa op tijd opgemerkt worden. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt

georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen uitgevoerd door het Interne Auditdepartement en waarvan de resultaten worden gerapporteerd aan corporate finance, dat een geconsolideerd rapport voorlegt aan het Audit- en Risicocomité. Meer details over de exacte rol en de verantwoordelijkheden van het Audit- en Risicocomité inzake de interne controle en de risicobeheerssystemen worden verder toegelicht in de afdeling betreffende de bevoegdheden van het Audit- en Risicocomité.

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

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

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

5.1 Beleid inzake indekking

Euronav 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 note 18 van de jaarrekening.

5.2 Risico's

Tonnagebelastingsregime

Kort na haar oprichting diende Euronav een aanvraag in tot toepassing van het Belgische tonnagebelastingsregime. Dat regime werd haar toegekend door de Federale Overheidsdienst voor Financiën op 23 oktober 2003. Na de verwerving van de Tanklog-vloot en rekening houdend met de uitdrukkelijke wens van Euronav om de schepen onder Griekse vlag te laten varen, kwam Euronav in aanmerking voor tonnagebelasting in Griekenland. Als gevolg daarvan, en dat voor een periode van tien jaar, werd de belastbare basis van Euronav, in principe, forfaitair bepaald op basis van de tonnage van de uitgebate schepen. Na deze eerste tienjarige periode werd het tonnagebelastingsregime automatisch verlengd met een nieuwe periode van tien jaar. Deze tonnagebelasting vervangt alle factoren die normaliter in aanmerking genomen worden bij het berekenen van de gangbare belasting, zoals winst of verlies, bedrijfskosten, afschrijvingen, meerwaarden en de afschrijving van vorige verliezen van de in België belastbare inkomsten. Sommige van de dochterondernemingen van Euronav zijn echter onderworpen aan de gewone Belgische vennootschapsbelasting waardoor ze genieten van een fiscale investeringsaftrek dankzij de 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 productie- en consumptiepeil van ruwe olie. De aard en de timing van al deze factoren, waarvan sommige van geopolitieke aard zijn, zijn onvoorspelbaar en kunnen een

belangrijke impact hebben op de activiteiten van Euronav en op haar bedrijfsresultaat.

Euronav is onderhevig aan operationele en financiële beperkingen in kredietovereenkomsten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De FSO-activiteiten van Euronav zijn onderhevig aan verscheidene risico's inclusief vertragingen, overschrijding van kosten, nalatigheid van werknemers, mechanische defecten aan machines, aanvaringen, ernstige schade aan schepen, schade aan of verlies van lading, piraterij of stakingen. In geval van vertraging in de levering van een FSO onder een dienstencontract aan de eindgebruiker, kunnen de contracten gewijzigd of geannuleerd worden. Bovendien is

de werking van FSO-schepen onderhevig aan de inherente mogelijkheid van maritieme rampen zoals olievervuiling en andere milieurampen, en de verplichtingen voortkomend uit de eigendom en het beheer van schepen in de internationale handel. Euronav heeft zich momenteel voldoende verzekerd tegen mogelijke ongevallen, milieuschade en -vervuiling, zoals vereist door de toepasselijke wetgeving en de standaardpraktijken in de sector. Niettemin is er geen garantie dat een dergelijke verzekering beschikbaar zal blijven aan tarieven die door de Vennootschap als redelijk beschouwd worden, of dat dergelijke verzekering voldoende zal blijven om alle verliezen door Euronav opgelopen of de kost van elke schadeclaim ingediend tegen Euronav te dekken, of dat de verzekeringen het inkomstenverlies ten gevolge van het uit de vaart halen van een schip zal dekken. Indien er schadeclaims zouden ingediend worden tegen Euronav, dan kunnen haar schepen in beslag genomen worden of onderworpen worden aan andere gerechtelijke procedures.

Herfinanciering van leningen is mogelijk niet altijd realiseerbaar

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

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

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

Daden van piraterij op zeeschepen kunnen onze activiteiten negatief beïnvloeden

Historisch gezien trof de piraterij vooral zeeschepen actief in bepaalde regio's in de wereld zoals de Zuid-Chinese Zee, de Golf van Guinee en de Golf van Aden nabij Somalië. De laatste jaren verminderde het aantal incidenten in de Golf van Aden en in de Indische Oceaan aanzienlijk, terwijl er een stijging was van het aantal incidenten in de Zuid-Chinese Zee. De situatie in de Golf van Guinee stabiliseerde dan weer min of meer. Indien deze aanvallen zich voordoen in regio's waar

onze schepen ingezet worden en die door verzekeraars worden gekwalificeerd als zones met een 'verhoogd risico', zouden de premies aanzienlijk kunnen verhogen en het verkrijgen van een verzekering bemoeilijken. Bovendien zouden in dergelijke omstandigheden, de kosten voor de bemanning, alsook de eventuele kosten die kunnen worden gemaakt voor het gebruik van veiligheidsagenten, kunnen stijgen. Daarnaast zou de kaping van één van onze schepen ten gevolge van een daad van piraterij, een stijging van de kosten, of het helemaal niet beschikbaar zijn van verzekeringen voor onze schepen, een belangrijk negatief effect kunnen hebben op onze activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen. Om een antwoord te bieden tegen de piraterij, in het bijzonder in de Golf van Aden, nabij de kust van Somalië en het hele gebied van de westelijke Indische Oceaan, volgt Euronav, in overleg met de regelgevende overheden, de laatste versie van BMP4 (Best Management Practices), een gids die gezamenlijk werd opgesteld door EUNAVFOR, het NAVO Scheepscentrum en 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 1.042.415 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, de naaktrompbevrachtingsovereenkomsten in het kader van sale & leaseback-transacties 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 Vennoetschappen. 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 Vennoetschap te verwerven of te vervreemden. Volgens een besluit van de Buitengewone Algemene Vergadering van 24 februari 2014, dat genomen werd met naleving van de wettelijke bepalingen terzake, werd de Raad van Bestuur gemachtigd, voor een duur van drie jaar te rekenen vanaf de bekendmaking in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad van het voornoemd besluit, haar eigen aandelen of winstbewijzen met stemrecht, of, zo deze bestaan, zonder stemrecht, te verkrijgen door aankoop of ruil, rechtstreeks of door een persoon die handelt in eigen naam, maar voor rekening van de Vennoetschap, zonder dat daarvoor een besluit van de Algemene Vergadering vereist is, indien deze verkrijging noodzakelijk is om te voorkomen dat de Vennoetschap een ernstig en dreigend nadeel zou lijden, daarin begrepen een openbaar overnamebod op de effecten van de Vennoetschap (artikel 15 van de statuten). De Raad van Bestuur kan overeenkomstig de bepalingen van het Wetboek van Vennoetschappen, 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 Vennoetschap 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 Vennoetschap, daarin begrepen een openbaar overnamebod op de effecten van de Vennoetschap (artikel 16 van de statuten).

7. WINSTVERDELING

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

Sinds april 2015 heeft Euronav een nieuw beleid inzake aandeelhoudersrendement met de intentie om 80% van de jaarlijkse geconsolideerde nettowinst uit te keren aan de aandeelhouders (exclusief uitzonderlijke items zoals meerwaarden op de verkoop van schepen). Dat onder voorbehoud van de goedkeuring van de Raad van Bestuur, de voorwaarden in de kredietovereenkomsten van Euronav en de bepalingen van het Belgische recht, zoals hieronder uiteengezet.

Niettegenstaande dit beleid, blijft het de voornaamste plicht van de Raad van Bestuur om in het belang van de Vennoetschap te handelen. Zodoende zal de Raad van Bestuur steeds alternatieven in overweging nemen voor het gebruik van liquide middelen die in andere omstandigheden als dividenden uitgekeerd zouden worden. Dat zou de inkoop van eigen aandelen kunnen zijn, de versnelde aflossing van schulden of de aankoop van schepen, indien zulke alternatieven op dat moment geacht worden een meerwaarde te creëren voor de aandeelhouders. Eventuele dividenden worden uitgekeerd in twee fases: eerst als interimdividend en daarna als een saldobetaling die overeenkomt met het slotdividend.

De uitbetalingsratio van het interimdividend zal typisch iets conservatiever zijn dan de jaarlijkse uitbetaling van 80% van de geconsolideerde netto winst.

Overeenkomstig het hierboven uiteengezette beleid blijft de Raad van Bestuur de aankondiging en uitkering van dividenden evalueren op basis van de financiële resultaten en inkomsten, beperkingen in kredietovereenkomsten, marktvooruitzichten, lopende kapitaaluitgaven, verplichtingen, investeringsopportuniteiten, het Belgische recht inzake dividenuitkeringen aan aandeelhouders en andere factoren. Euronav kan te allen tijden beslissen om geen dividenden uit te keren en kan niet verzekeren dat het in de toekomst dividenden zal uitkeren, evenmin als het bedrag van dergelijke dividenden. Zo heeft Euronav tussen 2010 en 2014 geen dividenden aangekondigd of uitgekeerd.

In het algemeen is het niet toegelaten dat Euronav dividenden uitkeert indien dat zou resulteren in een wanprestatie onder of een inbreuk op de kredietovereenkomsten van Euronav. Gelieve het meest recente jaarverslag op Formulier 20-F te raadplegen voor meer informatie over de beperkingen met betrekking tot dividenuitkeringen onder de kredietovereenkomsten van Euronav. Het Belgische recht verbiedt normaal gezien de

uitkering van dividenden, tenzij het nettoactief op de datum van afsluiting van het laatste boekjaar daardoor niet onder het bedrag van het gestorte of (indien hoger) opgevraagde maatschappelijk kapitaal valt en voor zover 5% van de nettowinst voor de dividenduitkering wordt toegewezen aan de wettelijke reserves totdat deze 10% van het maatschappelijk kapitaal bedragen. Dividenduitkeringen mogen niet plaatsvinden als het resultaat daarvan zou zijn dat de waarde van het nettoactief minder bedraagt dan de som van (i) het bedrag van het maatschappelijk kapitaal, (ii) het bedrag van de hiervoor vermelde wettelijke reserves en (iii) andere reserves die volgens de statuten van Euronav of volgens de wet vereist zijn, zoals bijvoorbeeld onbeschikbare reserves indien Euronav eigen aandelen zou aanhouden. Het is mogelijk dat Euronav in de toekomst niet voldoende reserves beschikbaar heeft om dividenden uit te keren en dat dochterondernemingen niet voldoende fondsen of reserves beschikbaar hebben om uitkeringen te betalen aan Euronav. Euronav kan niet garanderen dat er überhaupt dividenden zullen uitgekeerd worden. Bovendien kan het vennootschapsrecht dat van toepassing is op dochterondernemingen onder bepaalde omstandigheden beperkingen opleggen met betrekking tot dividenduitkeringen.

8. GEDRAGSCODE

De Raad van Bestuur keurde op haar vergadering van 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.

9. MAATREGELEN IN VERBAND MET MISBRUIK VAN VOORKENNIS EN MACHTSMISBRUIK

Gelet op de op de Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake marktmisbruik ("market abuse regulation") en houdende intrekking van Richtlijn 2003/6/EC van het Europees Parlement en de Raad en de richtlijnen van de Commissie 2003/124/EC, 2003/125/EC en 2004/72/EC (de "Market Abuse Regulation" of "MAR"), keurde de Raad van Bestuur op zijn vergadering van 13 september 2016 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, en ook andere procedures en veiligheidsmaatregelen die de Vennootschap heeft geïmplementeerd in overeenstemming met de Market Abuse Regulation.

De Directeurs, Bestuurders, Managers en personeelsleden van Euronav die wensen te handelen in Euronav aandelen dienen voorafgaandelijk toelating te krijgen van de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt dienen te worden in overeenstemming met de Market Abuse Regulation worden te gepasten tijde openbaar gemaakt.

10. GUBERNA

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

11. GENDERDIVERSITEIT

Overeenkomstig bepaling 2.1 van de Corporate Governance Code dient de Raad van Bestuur te worden samengesteld op basis van genderdiversiteit en diversiteit in het algemeen. De huidige Raad van Bestuur van Euronav is samengesteld uit vijf mannen en drie 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 111.937.465,58 USD, wat met inbegrip van de overdracht van vorig boekjaar ten bedrage van 218.204.121,21 USD een te verdelen winstsaldo geeft van 330.141.586,79 USD.

Aan de Algemene Vergadering van 11 mei 2017 zal worden voorgesteld een brutodividend uit te keren aan alle aandeelhouders ten bedrage van 0,77 USD per aandeel. Het dividend zal vanaf 31 mei 2017 betaalbaar zijn. Het aandeel zal ex-dividend noteren vanaf 22 mei 2017 (registratiedatum 23 mei 2017). Het dividend zal aan de houders van Euronav-aandelen die genoteerd en verhandelbaar zijn op Euronext Brussels, worden betaald in EUR tegen de USD/EUR-wisselkoers op de registratiedatum.

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

• kapitaal en reserves	7.898.543,38 USD
• dividenden	122.590.890,73 USD
• over te dragen	199.652.152,68 USD

14 maart 2017 - De Raad van Bestuur



Groeps- structuur

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 Belgische, Franse 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, het verzekeren van gezondheid, veiligheid, milieubescherming en kwaliteit, alsook juridisch advies en IT-ondersteuning van de vloot.

EURONAV (UK) AGENCIES LTD

Euronav UK Agencies Ltd, gevestigd in het hart van Londen, is een handelsagentschap van de Euronav-groep. Dankzij haar

aanwezigheid in Londen kan Euronav nauw samenwerken met de belangrijkste in Londen gevestigde klanten en internationale makelaars.

en die werd verkocht aan Euronav Luxemburg SA in het vierde kwartaal van 2016.

EURONAV HONG KONG LTD

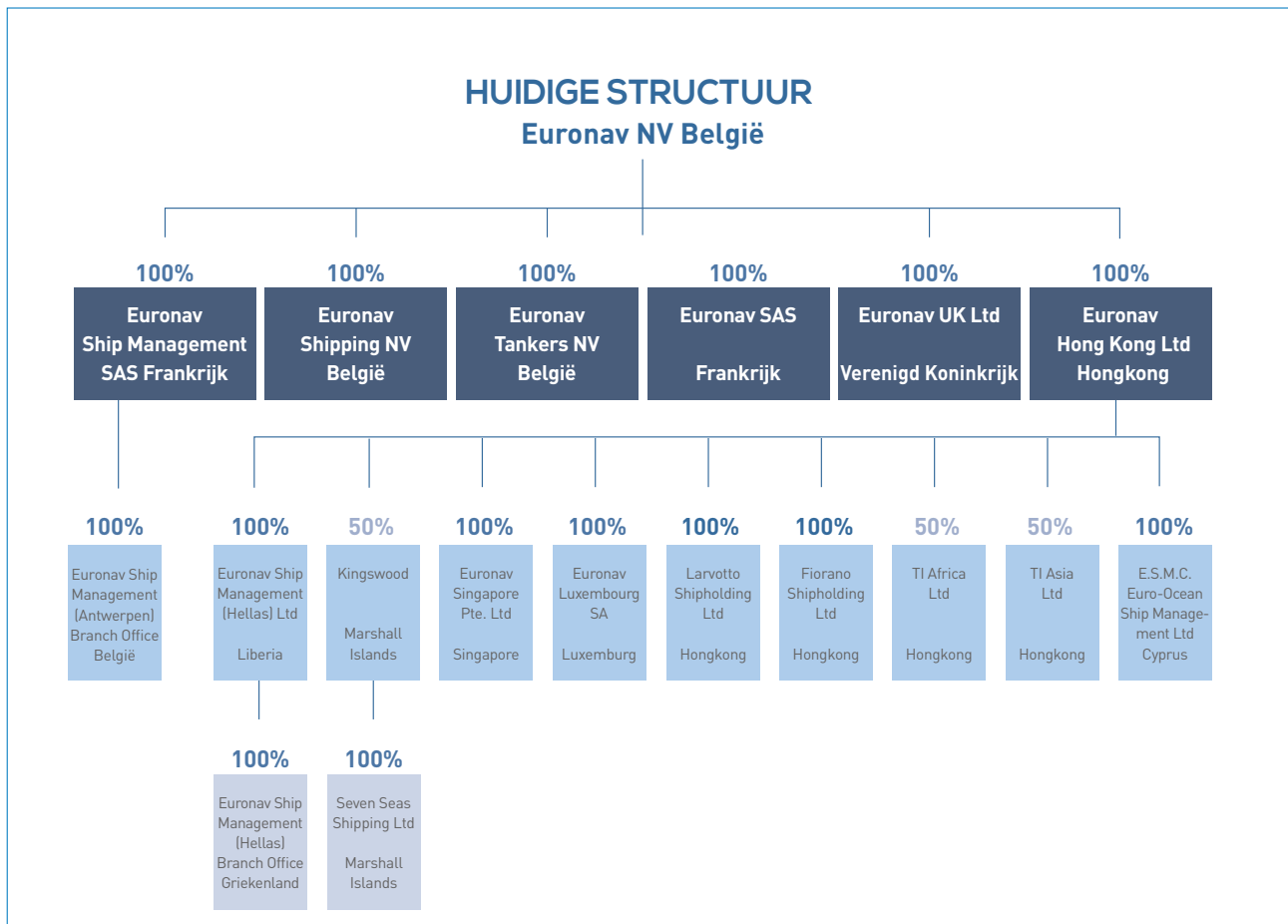
Euronav Hong Kong Ltd is de holdingmaatschappij van zes 100%-dochterondernemingen en drie 50%-joint ventures. De 100%-dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd vallen, zijn: Euronav Ship Management (Hellas) Ltd (zie korte samenvatting hierboven), Euronav Singapore Pte. Ltd, Euronav Luxembourg SA, Larvotto Shipholding Ltd, Fiorano Shipholding Ltd en Euro-Ocean Ship Management Ltd, een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de *FSO Asia* en de *FSO Africa*. Larvotto Shipholding Ltd en Fiorano Shipholding Ltd zijn elk eigenaar van een Suezmax-schip dat vaart onder Griekse vlag. TI Asia Ltd en TI Africa Ltd, 50%-joint ventures met International Seaways, Inc. (de rechtsopvolger van OSG), zijn de eigenaars van respectievelijk de *FSO Asia* en *FSO Africa*, die momenteel beide zijn ingezet op het Al Shaheenolieveld voor de kust van Qatar. De 50%-joint venture Kingswood Co., Ltd is 100% eigenaar van Seven Seas Shipping Ltd, dat op haar beurt eigenaar was van een VLCC die vaart onder de Panamese vlag

GREAT HOPE ENTERPRISES LTD

Great Hope Enterprises Ltd was een 50%-joint venture die eigenaar was van één VLCC, de *Ardenne Venture*, die aan haar nieuwe eigenaars werd geleverd in januari 2014. Volgend op de verkoop van dat schip, werd deze vennootschap ontbonden op 23 december 2016.

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 heeft het Belgische tonnagebelastingsregime aangevraagd. Dat werd voor beide dochterondernemingen toegestaan op 1 januari 2016.





Producten en diensten

VERVOER VAN RUWE OLIE

Euronav is een verticaal geïntegreerde eigenaar, uitbater en beheerder die een volledig pakket transportdiensten kan aanbieden bovenop het vervoer van ruwe olie met haar vloot van moderne tankers. De markt voor het zeevervoer van ruwe olie is cyclisch en zeer volatiel en vereist een flexibel en proactief beheer van activa, voornamelijk wat betreft de samenstelling van de vloot en de tewerkstelling ervan. Euronav verhoogt haar aanwezigheid op de markt door op het juiste moment schepen van andere eigenaars en leveranciers van tonnage in te huren en tegelijkertijd een hoogkwalitatieve kernvloot aan te houden in volledige of gedeeltelijke eigendom. Op 14 maart 2017 hebben de schepen van de kernvloot van Euronav een gewogen gemiddelde leeftijd van

8 jaar. Euronav baat haar vloot uit zowel op de spotmarkt als onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. De meeste VLCC's in eigendom van Euronav worden binnen de Tankers International (TI) Pool verhandeld. De Suezmax-vloot van Euronav wordt deels onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd en deels rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt als deel van Suezmax Chartering, een commerciële joint venture in samenwerking met Diamond S Management LLC en Frontline Ltd.



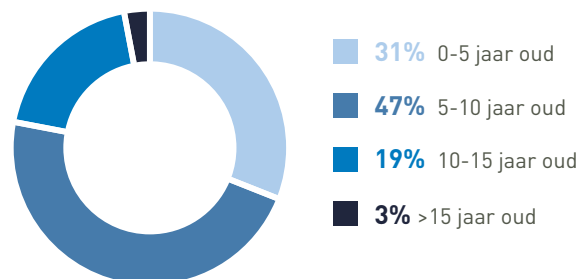
Voor onze klanten - werken op een manier die een bijdrage beoogt aan het succes van de bedrijfsdoelstellingen door steeds hogere eisen te stellen op vlak van kwaliteit en betrouwbaarheid.

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 tankerreedrijen om tegemoet te komen aan de algemene transportvereisten van internationale oliemaatschappijen en andere belangrijke bevrachters. De TI Pool beheert een van de grootste moderne vloeten ter wereld en beschikte op 14 maart 2017 over 36 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 naaktrompbevrachting

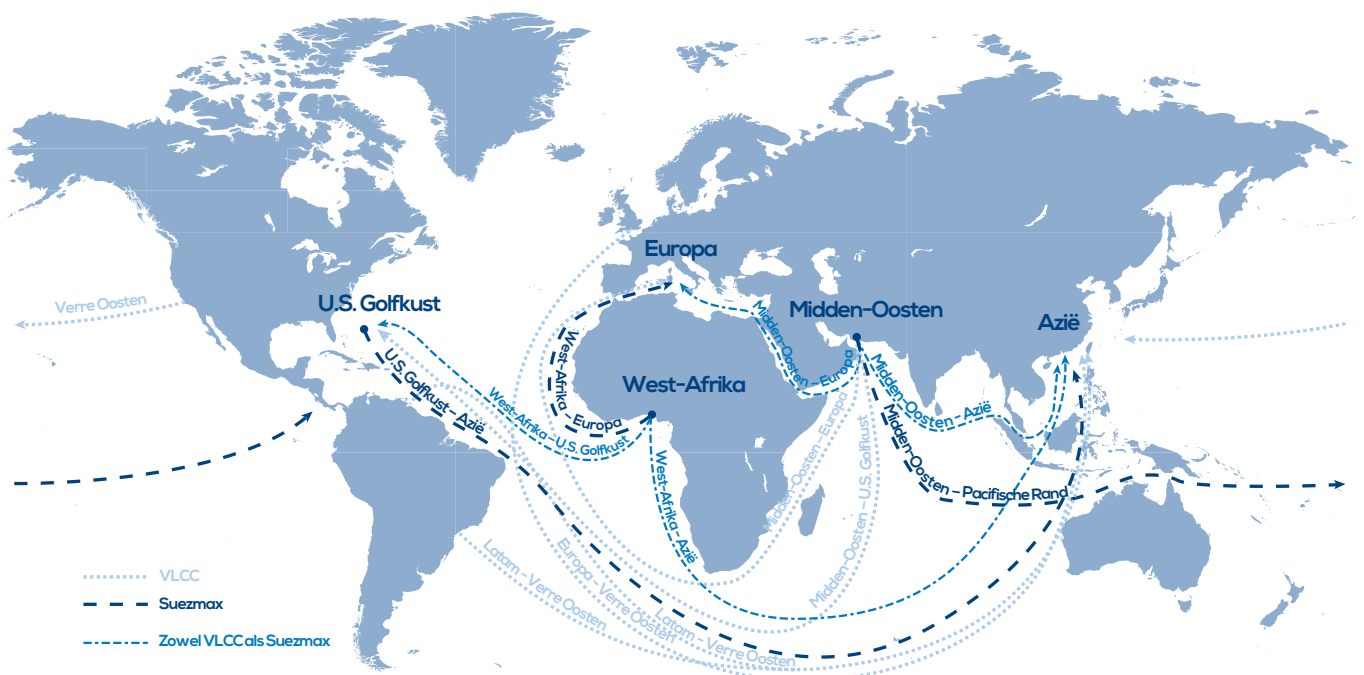
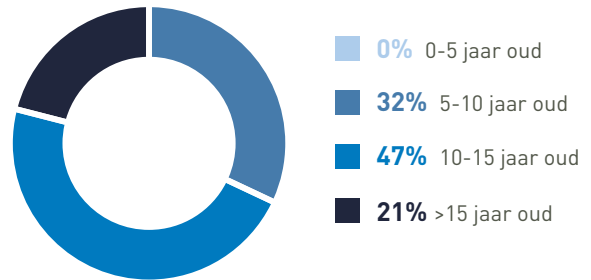


Suezmax-vloot

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 Venootschap genieten van een stabiele, zekere en zichtbare inkomstenstroom. Euronav bezit en baat op 14 maart 2016 19 Suezmax-schepen uit. Na de levering van de schepen met rompnummer S909 en S910, Suezmax-schepen die zijn ontworpen om te varen in ijscondities en in aanbouw bij Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea, zal Euronav 21 Suezmax-schepen in eigendom hebben of uitbaten. De bevrachters van de Euronav Suezmax-vloot zijn toonaangevende oliemaatschappijen, raffinaderijen

en handelaars zoals onder meer Valero, Petrobras, Total en Repsol.

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



DE FSO- EN FPSO-MARKT¹

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 3 miljoen vaten. De meeste FSO's zijn opslagplaatsen voor olie, hoewel er ook een aantal FSO's zijn die LPG en LNG opslaan.

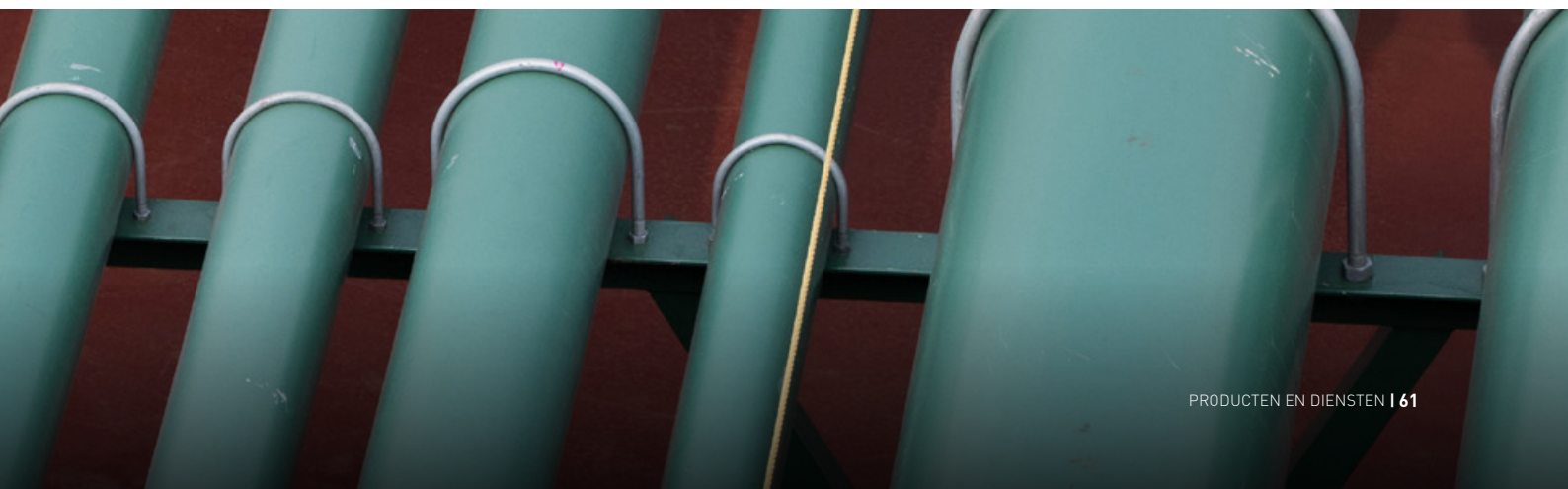
Ongeveer 45% van de FSO's in dienst zijn gepositioneerd in Zuidoost-Azië en 20% zijn gelokaliseerd in West-Afrika. De anderen bevinden zich verspreid over het Midden-Oosten, India, Noord-Europa, het Middellandse Zeegebied en Brazilië.

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 Golfstaten en in West-Afrika. Euronav engageerde zich voor het Maersk Oil Qatar-project (MOQ) (zie hieronder) omwille van de specifieke activa in eigendom: twee van de vier V-Plus-schepen (ook wel bekend als ULCC's – Ultra Large Crude Carriers) die wereldwijd bestaan, m.n. de *TI Asia* (die toebehoorde aan Euronav) en de *TI Africa* (die toebehoorde aan het voormalige OSG, nu International Seaways, Inc.). De *TI Europe* (in volle eigendom van Euronav) is een van de twee overblijvende niet-geconverteerde V-Plus-schepen wereldwijd. Euronav is ervan overtuigd dat de toekomst van dit nog niet geconverteerde schip in een uitbating op lange termijn in de offshoresector ligt. Het merendeel van de nieuwe olievelden die worden ontdekt, bevindt zich offshore. In veel gevallen gaat het om gigantische olievelden (Brazilië, West-Afrika, Australië) waarvoor normaal 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 het voormalige OSG, nu International Seaways, Inc. Beide FSO's worden intern beheerd door Euronav. Op 22 december 2016 ontving de Euronav joint venture met International Seaways, Inc. een *letter of award* in verband met mogelijke contracten van vijf jaar voor de dienstverlening van de *FSO Africa* en de *FSO Asia* op het Al Shaheen olieveld. De nieuwe contracten zouden onmiddellijk aansluiten op de lopende contracten. De bestaande contracten blijven lopen tot hun oorspronkelijke einddatum in het derde kwartaal van 2017. Deze nieuwe overeenkomsten zullen, onder voorbehoud van succesvolle onderhandelingen en finaal akkoord, naar verwachting meer dan 360 miljoen USD aan inkomsten genereren voor de joint ventures over de looptijd van de overeenkomsten, bovenop de vergoeding voor de operationele kosten. Het ondertekenen van de definitieve dienstverleningsovereenkomsten blijft onder voorbehoud van akkoord over belangrijke bepalingen en voorwaarden en er kan geen garantie worden gegeven dat dergelijk akkoord zal worden bereikt.

¹ De markt van drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen.



“ 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.

Scheeps- beheer

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 en bekwame kapiteins en scheepsbouwkundig ingenieurs, verzekeren een competitief voordeel in het kwalitatief onderhoud en de kwalitatieve uitbating van schepen, alsmede projectontwikkeling en -uitvoering.

Euronav beheert een eigen vloot van moderne dubbelwandige ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, Very Large en V-Plus (ook bekend als Ultra Large Crude Oil Carriers) tot FSO (Floating Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd ook op plaatsen met vaak erg moeilijke weersomstandigheden, zoals de Noord-Atlantische Oceaan en Oost-Canada, in opdracht van bevrachters die de hoogste eisen

stellen. Schepen en bemanning staan in voortdurend contact met het walpersoneel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen, besprekingen tijdens briefings en debriefings bij het aan en/of afmonsteren, conferenties die aan wal of aan boord worden georganiseerd, interne opleidingssessies of via uiterst gesofisticeerde communicatiesystemen. Scheepsinspecteurs, interne en externe revisoren, klanten alsook nationale en internationale regelgevende instanties beoordelen de prestaties van het schip en de bemanning. Euronav onderhoudt uitstekende relaties met alle grote spelers op de oliemarkt. Zowel de Venootschap als haar schepen hebben talrijke inspecties van de verschillende oliemaatschappijen met succes doorstaan.

Alle diensten worden geleverd met fundamenteel respect voor gezondheid, veiligheid, betrouwbaarheid en voor alle milieu- en kwaliteitsnormen van toepassing in de maritieme transportsector, als voornaamste bekommernis. Euronav zet zich in zowel voor een voortdurende verbetering van de

veiligheid, betrouwbaarheid en kwaliteit bij de uitbating van haar vloot als voor een optimale tewerkstelling ervan en dat steeds met bijzondere aandacht voor de bescherming van het milieu. Euronav hecht veel belang aan een bedrijfscultuur waar teamwork hoog in het vaandel wordt gedragen en waar iedereen – aan wal en op zee – samenwerkt aan een succesvolle bedrijfsvoering.

Euronav ontwikkelde een eigen evaluatieprocedure voor haar werknemers en verzorgt opleidingen met het oog op interne promotie. Tegelijkertijd wil Euronav bekwame mensen de kans bieden om bij Euronav in dienst te treden. Het beleid van Euronav is gericht op een voortdurende verbetering van de prestaties en een overeenstemmende beloning, op motivatie van werknemers en het koesteren van toptalent.

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

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

EEN VOLLEDIG DIENSTENPAKKET

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

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

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

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

Tijdens de driemaandelijke management review meetings en wekelijkse coördinatiemeetings worden de tendensen opgevolgd en de werkwijze in die zin bijgestuurd.





Vloot van Euronav op 31 december 2016

VLCC's en V-Plus in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Alex	100%	2016	299.445	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alice	100%	2016	299.320	21,60	Belgisch	333,00	Hyundai H.I.
Alsace	100%	2012	320.350	22,50	Grieks	330,00	Samsung H.I.
Anne	100%	2016	299.533	21,60	Frans	333,00	Hyundai H.I.
Antigone	100%	2015	299.421	21,60	Grieks	333,00	Hyundai H.I.
Aquitaine ¹	100%	2017	298.767	21,62	Belgian	333,00	Hyundai H.I.
Ardeche ²	100%	2017	298.642	21,62	Belgian	333,00	Hyundai H.I.
Artois ⁵	100%	2001	298.330	21,13	Frans	333,00	Hitachi Zosen

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Famenne ³	0%	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	100%	2010	302.624	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hirado	100%	2011	302.550	21,03	Grieks	333,00	Universal
Hojo	100%	2013	302.965	21,64	Belgisch	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 ⁴⁵	100%	2006	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Dalian S.I.
Navarin ⁴	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 ⁴	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 ⁴	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,64	Dalian S.I.
Sandra ⁵	100%	2011	323.527	21,32	Frans	319,57	STX O&S
Sara	100%	2011	323.183	22,62	Frans	319,57	STX O&S
Simone	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	Frans	380,00	Daewoo H.I.
TI Hellas	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 ⁶	100%	2005	305.261	22,42	Panama	332,00	Daewoo H.I.

TC Out = onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst

Marsh I = Marshall Islands

TBN = to be named

TBO = to be owned

¹ Schip geleverd aan Euronav op 12 januari 2017.

² Schip geleverd aan Euronav op 20 januari 2017.

³ Schip verkocht op 20 januari 2016 en geleverd aan de nieuwe eigenaars op 9 maart 2016.

⁴ Schepen verkocht op 16 december 2016 in een sale and leaseback-

transactie. Euronav heeft de vier VLCCs terug opgenomen in haar vloot onder naaktrompbevrachtingscontracten.

⁵ De *Nautilus*, *Ingrid*, *Artois* en *Sandra* ondergingen in 2016 een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De *Nautilus* in Dubai (november), de *Ingrid* in Singapore (oktober), de *Artois* in Singapore (juli) en de *Sandra* in Qatar (juli).

⁶ Op 23 november 2016 verwierf Euronav volledige controle over de *V.K. Eddie* nadat het haar joint venture partner Oak Maritime (Canada) Inc. uitkocht.



VLCC in tijdsbevrachting

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

VLCC schepen verkocht in de loop van 2016

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Famenne	0%	2001	298.412	21,13	Frans	332,94	Hitachi Zosen

¹ Schepen verkocht op 16 december 2016 in een sale and leaseback-transactie. Euronav heeft de vier VLCCs terug opgenomen in haar vloot onder naaktrompbevrachtingscontracten.

Suezmax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Charles ¹	100%	2006	158.881	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Diamant ¹	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	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Guillaume ¹	100%	2006	158.889	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Jean	100%	1998	146.643	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Lara	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 ¹	100%	2006	158.920	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Pierre	100%	2004	159.083	17,02	Grieks	274,29	Samsung H.I.
Cap Romuald	100%	1998	146.640	16,12	Grieks	274,06	Samsung H.I.
Cap Theodora	100%	2008	158.819	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Cap Victor ¹	100%	2007	158.853	17,00	Grieks	274,00	Samsung H.I.
Capt. Michael ^{1,2}	100%	2012	157.648	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Devon ²	0%	2011	157.642	17,02	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Eugenie ²	0%	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 ^{1,2}	100%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Rompnummer S909	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	227,00	Hyundai H.I.
Rompnummer S910	TBO	2018	156.600	17,15	TBA	227,00	Hyundai 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.

¹ In 2016 ondergingen de *Cap Guillaume*, de *Cap Philippe*, de *Maria*, de *Cap Victor*, de *Cap Diamant* en de *Capt. Michael* een speciale inspectie in droogdok (standaardprocedure voor schepen om de vijf jaar). De *Cap Guillaume* (juni), de *Cap Philippe* (juli), de *Maria* (juli) en de *Cap Victor* (oktober) in Singapore, de *Cap Charles* in Portugal (september), de *Cap Diamant* in Bahrein (augustus) en de *Capt. Michael* (december) in Dubai.

² Op 20 mei 2016 maakte Euronav bekend dat de Vennootschap is overeengekomen met Bretta Tanker Holdings Inc. ("Bretta") om de Suezmax joint venture te beëindigen. Euronav verwierf de volledige eigendom van de twee jongste schepen, de *Captain Michael* en de *Maria*, en Bretta verwierf de volledige eigendom van de *Eugenie* en de *Devon*.



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Sociaal en milieuverslag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving

MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor Euronav het handelen met de nodige zin voor verantwoordelijkheid in de omgeving en binnen de gemeenschappen waarin we actief zijn. Concreet betekent dat dat we steeds proberen de huidige milieubeschermingsmaatregelen en afvalverwerkingsprocessen te verbeteren, hoge normen te hanteren bij het beheer van de vloot ongeacht de leeftijd van een schip en dat we een actieve bijdrage leveren aan milieuvriendelijke, educatieve en sociale programma's, inclusief vrijwilligerswerk en liefdadigheidsacties. Bovendien kaderen de "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu" standaarden in het breder geheel van het beleid dat de Venootschap voert op vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De visie en missie van de Venootschap, haar



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

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, het welzijn van de crewleden, lichaamsbeweging, voedselopslag en eetgewoonten.

Sensibilisering rond gezondheid

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

- goede conditie: voorzien van de nodige uitrusting aan boord;
- gezonde voeding: tips geven en menu's voorstellen met gezonde voeding;
- voedselveiligheid: bewustmaking omtrent het belang van bewarings- en verwerkingsvoorschriften (persoonlijke hygiëne in de kombuis en voedingsmiddelen ontsmetten en schoonmaken);
- een uitgebreid medisch onderzoek dat plaatsvindt vooraleer de bemanningsleden in dienst treden en waarvan de standaarden hoger liggen dan hetgeen wettelijk vereist is.

Drugs- en alcoholbeleid

Euronav legt zich ten volle toe op het behoud van een veilige en gezonde werkomgeving. Dat houdt ook in dat de Vennootschap een strikt drugs- en alcoholbeleid ingevoerd heeft. Een schending van dat beleid, zoals illegaal bezit, gebruik, verspreiding of verkoop van drugs of alcohol door een werknemer aan boord van een schip leidt tot onmiddellijk ontslag en kan leiden tot gerechtelijke vervolging.

VEILIGHEID

Euronav stelt alles in het werk om haar diensten te verlenen in overeenstemming met de strengste veiligheidsnormen van toepassing in de sector en stelt bekwame en ervaren bemanning tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden uitgebaat. Zowel aan wal als aan boord wordt onder het personeel een actieve

veiligheidscultuur aangemoedigd. Op deze manier engageert Euronav zich niet alleen om haar klanten een kwaliteitservice aan te bieden maar vooral om een voortdurende bescherming van het milieu en de veiligheid van mensen na te streven. Aandacht besteden aan veiligheid betekent ook ervoor zorgen dat onze bemanningsleden over de nodige kwalificaties beschikken, regelmatig opleidingen krijgen, informatie ontvangen over actuele problemen en dat hun gezondheid en mentale welzijn opgevolgd worden.

De vloot

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

Beleid met betrekking tot noodgevallen

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

- de "Emergency & Contingency Manual": 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 zeer uiteenlopende crisisscenario's aan bod komen;
- maandelijkse veiligheidsoefeningen aan boord die de bemanning leert omgaan met verschillende mogelijke veiligheidsrisico's.

KWALITEIT

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

Naleving ISM-reglementering

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

Certificaten

Euronav Ship Management SAS beschikt over een International Safety Management (ISM) Document of Compliance ("DOC") van de Belgische Scheepvaartcontrole en van Bureau Veritas in opdracht van de Marshall Islands Vlagadministratie en de Franse Vlagadministratie. Euronav Ship Management SAS is eveneens in het bezit van het certificaat met betrekking tot de internationale norm voor kwaliteitsmanagementsystemen, ISO 9001:2008 (RvA), voor milieumanagementsystemen, ISO 14001:2004 (UKAS), en voor Arbo- en Veiligheidsmanagementsysteem, OHSAS 18001 (UKAS).

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

Opleiding

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

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, Helmepa, Namepa, TSCF, conferenties van de grote oliemaatschappijen, sectorconferenties en de commissies van de classificatiebureaus) die de veilige en milieuvriendelijke bouw en exploitatie van schepen promoten. Euronav is voorstander van een systeem van 'benchmarking' om de milieuprestaties van scheepvaartondernemingen te 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 onder meer uit:

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



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

- toestellen installeren die de efficiëntie van de schroef verbeteren;
- elektrische verwarmingssystemen voor brandstof installeren die het energieverbruik verlagen wanneer het schip niet of aan een slow steaming snelheid (verminderen van de snelheid van schepen) vaart;
- schepen verven met moderne aangroeiwerende verf die zorgt voor een efficiëntere aandrijving en zo het brandstofverbruik en de CO²-emissies doet dalen en het schadelijke effect op het leven in zee vermindert;
- de romp en de schroef schoonmaken gebaseerd op observatie;
- slow steaming in het licht van de optimalisatie van de reis;
- 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 recyclen;
- afval te compacteren alvorens het te lossen;
- een minimum aan olieresten altijd te verzamelen en vervolgens aan wal te lossen in de daarvoor voorziene opslagplaatsen;
- haar medewerking te verlenen aan de initiatieven van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de losinstallaties in de havens te verbeteren door tekortkomingen te melden met behulp van de IMO-vragenlijst;
- aan boord van de schepen verwerkingsinstallaties voor zwart en grijs afvalwater te voorzien om de milieu-impact te beperken.

Bijkomende initiatieven

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

- een veilige werkomgeving bieden, zowel aan land als op zee, door alle werknemers aan te moedigen eventueel onveilige omstandigheden of praktijken te identificeren en corrigerende maatregelen te treffen;

- samenwerken met maritieme organisaties en overheden, handels- en industrieorganisaties, om zo de hoogste normen inzake veiligheid en behoud van het milieu te bereiken;
- natuurlijke rijkdommen beschermen en behouden en verontreiniging voorkomen door de schepen milieubewust uit te baten;
- 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;
- deelname aan het vrijwillige opsporings- en reddingssysteem AMVER.

Scheepsrecyclage

Hoewel Euronav een jonge vloot heeft, hecht de Vennootschap veel belang aan scheepsrecyclage en werkt zij daar actief aan mee. Het "groen paspoort" is een bijzonder nuttig instrument in dat recyclagebeleid. Het 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 zijn scheepswerf maar ook en vooral informatie over alle producten die ooit werden gebruikt bij de bouw en de uitbating van het schip. Gezien het belang van het groen paspoort voor het recyclagebeleid besloot Euronav al haar nieuwbouwschepen en het merendeel van de schepen in de vloot te voorzien van een groen paspoort.

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 2016

De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic die sinds 2002 plaatsvindt, is een project georganiseerd door Valero Energy Corporation. Dat project zamelt geld in voor liefdadigheidsinstellingen die kinderen helpen in de

gemeenschappen waar Valero een belangrijke bedrijfsactiviteit heeft. De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic 2016 en de Valero Texas Open leverden een bedrag van 10,5 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.

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 Vennootschap, 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.



An aerial photograph of a ship's wake in the ocean, with a red ship deck visible on the right side. The wake is a long, white, frothy trail of water left behind by the ship. The ship deck is red and has various pieces of equipment, including pipes, valves, and containers, scattered across it. The water is a deep blue-green color.

**Bij Euronav
willen we de
gemeenschappen
waarin we leven
en werken op een
positieve manier
beïnvloeden.**



ESSROOM

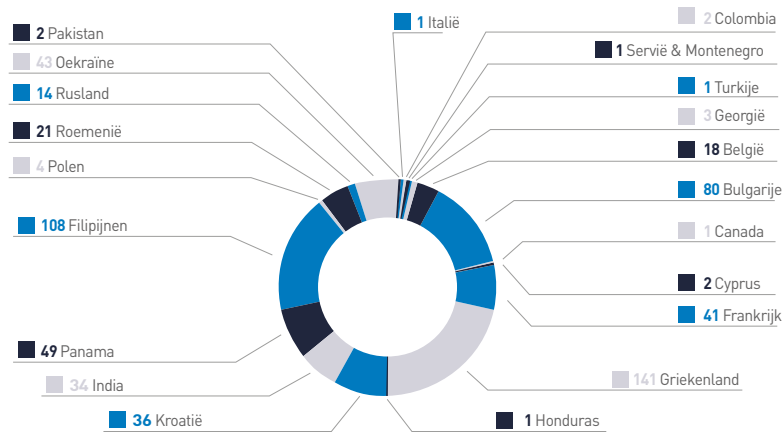
OFFICERS' RECREATION ROOM/CUM-LIBRARY

Personeels- beleid

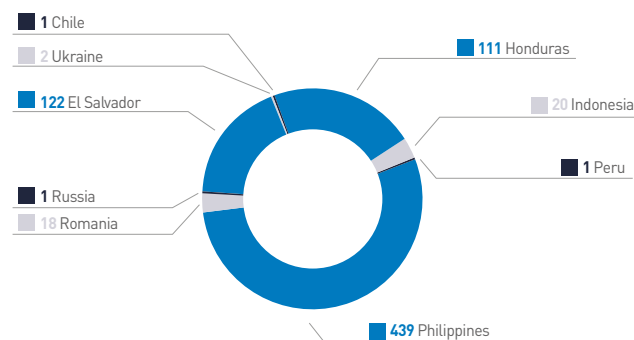
Een van de hoekstenen van Euronav's missie is gericht op onze mensen: getalenteerde, hardwerkende mensen inspireren en helpen bij hun carrièredoelstellingen te behalen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving. Euronav heeft 151 werknemers aan wal: in London, Nantes, Antwerpen, Singapore en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd. Meer dan 2.900 zeelieden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van de Euronav-schepen. In een sector waar bekwame bemanning schaars is, beschikt Euronav over gekwalificeerde en ervaren kapiteins. Bijeenkomsten voor kapiteins en voor bemanning vinden op regelmatige basis plaats. Euronav legt zich toe op een cultuur van teamwork en een omgeving waarin mensen samenwerken aan land of aan zee aan het globale succes van het bedrijf. Euronav hanteert prestatieplanning en beloning, training en ontwikkeling en interne promotie. Onze methoden richten zich erop prestaties te verbeteren en te belonen, onze medewerkers te betrekken en talent te behouden. Wij kiezen voor diversiteit onder onze personeelsleden. Veel van onze werknemers en officieren hebben een lange staat van dienst en uitgebreide ervaring in de sector terwijl andere nieuwkomers frisse ideeën aanbrengen. Deze toewijding en stabiliteit gepaard met diversiteit heeft ons in staat gesteld aanzienlijke resultaten te boeken binnen een zeer competitieve sector. Het personeel van Euronav bestaat uit een rijke diversiteit aan hoogopgeleid en gekwalificeerd personeel, professionals met technische, financiële, administratieve, juridische en menswetenschappelijke achtergronden en die zich specialiseerden in het beheer van olietankers, bemanningsbeheer, maritieme technische domeinen en de daarmee verbonden administratieve taken. Vrijwel iedereen spreekt minstens twee talen, de helft van het personeel spreekt drie of meer talen.

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

Totaal aantal officieren en aspirant-officieren aan boord = 603



Totaal aantal zeelieden aan boord = 715



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 2016

In 2016 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 tiende editie vond plaats in Spanje en 142 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 uitgerust 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 diepgangsmarken worden op de zijbeplating gelast. Zij worden geplaatst ter hoogte van de voor-, midden- en achterkant van de romp. Ter hoogte van het midscheepse diepgangsmark 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 – Floating Storage en Offloading – Een FSO-schip wordt vaak gebruikt op olievelden waar het niet mogelijk of niet doeltreffend is om een pijpleiding naar de kust te leggen. De olie gaat van het productieplatform naar de FSO waar het wordt opgeslagen en vervolgens overgeladen op exportolietankers.

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

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

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

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

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

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

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

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

Naaktrompbevrachting – Een bevrachting waarbij de klant dagelijks of maandelijks een vast tarief betaalt voor het gebruik van een schip gedurende een bepaalde periode. De klant betaalt alle uitbatingskosten van het schip, inclusief reisen 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, smeeroilie, onderhoud en herstellingen, verzekering en communicatiekosten in verband met de uitbating van een schip.

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

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

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

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

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

Spotmarkt – De markt voor onmiddellijk verhuur van schepen.

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

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

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

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

Technisch beheer – Het beheer van de uitbating van een schip, met inbegrip van het fysiek onderhouden van het schip, het behouden van noodzakelijke certificaten en het leveren van noodzakelijke voorraden, onderdelen en smeeroilie. 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 (ULCC of Ultra Large Crude Carrier) met een draagvermogen van meer

dan 350.000 dwt. Deze tankers kunnen tot drie miljoen vaten ruwe olie transporteren en worden voornamelijk ingezet op dezelfde lange afstandsroutes als VLCC's.

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

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







Financial report

Consolidated financial statements	84
Notes to the consolidated financial statements	92
Statutory auditor's report to the general meeting of Euronav NV as of and for the year ended December 31, 2016	172
Statutory financial statements Euronav NV	174

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



Consolidated statement of financial position

(in thousands of USD)

	Note	December 31, 2016	December 31, 2015
ASSETS			
Non-current assets			
Vessels	8	2,383,163	2,288,036
Assets under construction	8	86,136	93,890
Other tangible assets	8	777	1,048
Prepayments	8	-	2
Intangible assets	-	156	238
Receivables	10	183,914	259,908
Investments in equity accounted investees	25	18,413	21,637
Deferred tax assets	9	964	935
TOTAL NON-CURRENT ASSETS		2,673,523	2,665,694
Current assets			
Trade and other receivables	11	166,342	219,080
Current tax assets	-	357	114
Cash and cash equivalents	12	206,689	131,663
Non-current assets held for sale	3	-	24,195
TOTAL CURRENT ASSETS		373,388	375,052
TOTAL ASSETS		3,046,911	3,040,746



Consolidated statement of financial position (continued)

(in thousands of USD)

	Note	December 31, 2016	December 31, 2015
EQUITY AND LIABILITIES			
Equity			
Share capital	-	173,046	173,046
Share premium	-	1,215,227	1,215,227
Translation reserve	-	120	(50)
Treasury shares	13	(16,102)	(12,283)
Retained earnings	-	515,665	529,809
EQUITY ATTRIBUTABLE TO OWNERS OF THE COMPANY		1,887,956	1,905,749
Non-current liabilities			
Bank loans	15	966,443	952,426
Other payables	17	533	590
Employee benefits	16	2,846	2,038
Provisions	-	38	436
TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES		969,860	955,490
Current liabilities			
Trade and other payables	17	69,859	79,078
Current tax liabilities	-	-	1
Bank loans	15	119,119	100,022
Provisions	-	117	406
TOTAL CURRENT LIABILITIES		189,095	179,507
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES		3,046,911	3,040,746

The accompanying notes on pages 92 to 171 are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated statement of profit or loss

(in thousands of USD except per share amounts)

	Note	2016 Jan. 1 - Dec. 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec. 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec. 31, 2014
Shipping income				
Revenue	4	684,265	846,507	473,985
Gains on disposal of vessels / other tangible assets	8	50,397	13,302	13,122
Other operating income	-	6,996	7,426	11,411
TOTAL SHIPPING INCOME		741,658	867,235	498,518
Operating expenses				
Voyage expenses and commissions	5	(59,560)	(71,237)	(118,303)
Vessel operating expenses	5	(160,199)	(153,718)	(124,089)
Charter hire expenses	5	(17,713)	(25,849)	(35,664)
Loss on disposal of vessels / other tangible assets	8	(2)	(8,002)	-
Impairment on non-current assets held for sale	3	-	-	(7,416)
Loss on disposal of investments in equity accounted investees	24	(24,150)	-	-
Depreciation tangible assets	8	(227,664)	(210,156)	(160,934)
Depreciation intangible assets	-	(99)	(50)	(20)
General and administrative expenses	5	(44,051)	(46,251)	(40,565)
TOTAL OPERATING EXPENSES		(533,438)	(515,263)	(486,991)
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES		208,220	351,972	11,527
Finance income	6	6,855	3,312	2,617
Finance expenses	6	(51,695)	(50,942)	(95,970)
NET FINANCE EXPENSES		(44,840)	(47,630)	(93,353)
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	25	40,495	51,592	30,286
PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX		203,875	355,934	(51,540)
Income tax benefit (expense)	7	174	(5,633)	5,743
PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD		204,049	350,301	(45,797)
Attributable to:				
Owners of the company	-	204,049	350,301	(45,797)
Basic earnings per share	14	1.29	2.25	(0.39)
Diluted earnings per share	14	1.29	2.22	(0.39)
Weighted average number of shares (basic)	14	158,262,268	155,872,171	116,539,018
Weighted average number of shares (diluted)	14	158,429,057	157,529,562	116,539,018

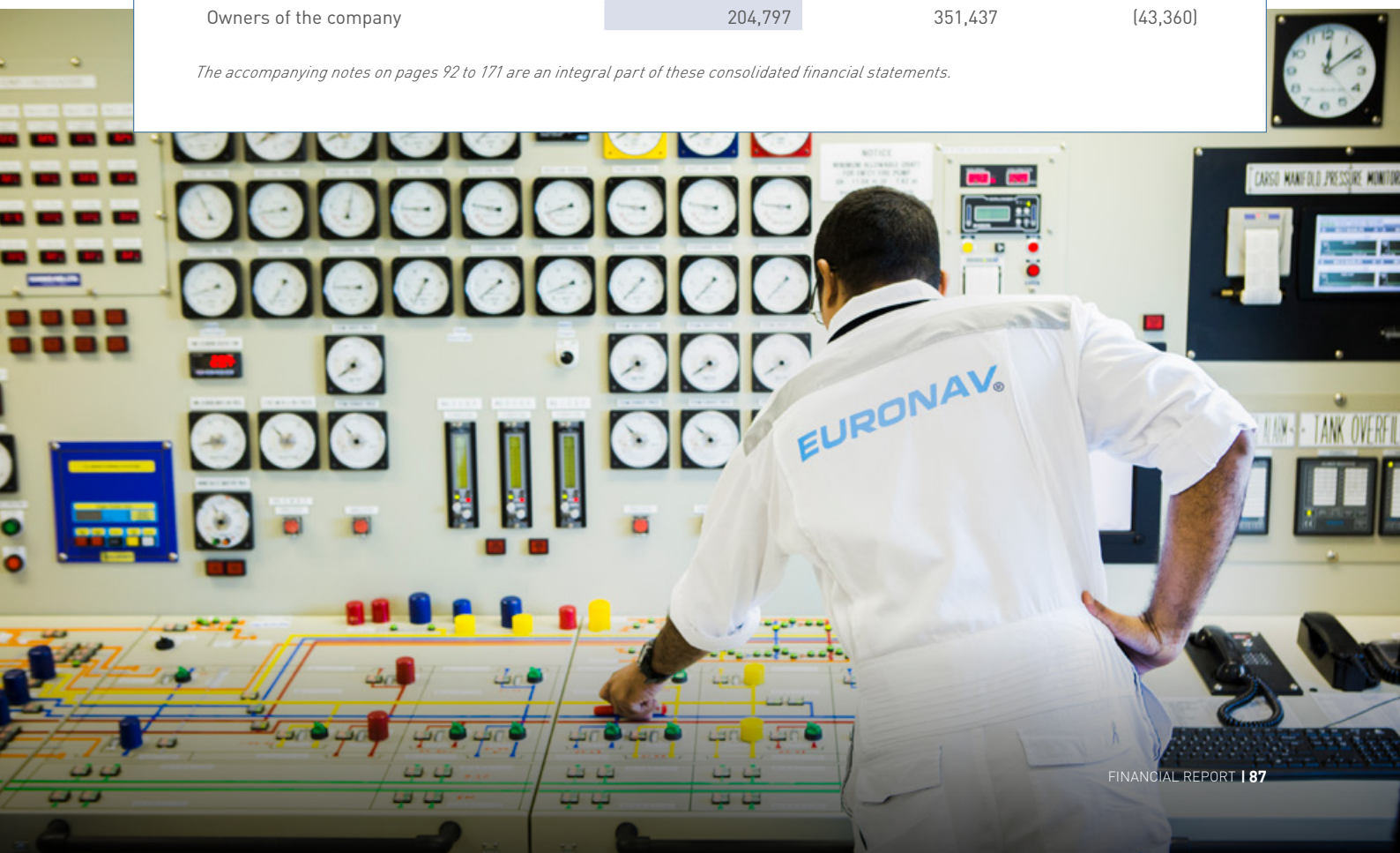
The accompanying notes on pages 92 to 171 are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated statement of comprehensive income

(in thousands of USD)

	Note	2016 Jan. 1 - Dec. 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec. 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec. 31, 2014
PROFIT/(LOSS) FOR THE PERIOD		204,049	350,301	(45,797)
OTHER COMPREHENSIVE INCOME, NET OF TAX				
<i>Items that will never be reclassified to profit or loss:</i>				
Remeasurements of the defined benefit liability (asset)	16	(646)	(44)	(393)
<i>Items that are or may be reclassified to profit or loss:</i>				
Foreign currency translation differences	6	170	(429)	(567)
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	18	-	-	1,291
Equity-accounted investees - share of other comprehensive income	25	1,224	1,610	2,106
OTHER COMPREHENSIVE INCOME, NET OF TAX		748	1,136	2,437
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE PERIOD		204,797	351,437	(43,360)
Attributable to:				
Owners of the company		204,797	351,437	(43,360)

The accompanying notes on pages 92 to 171 are an integral part of these consolidated financial statements.



Consolidated statement of changes in equity

(in thousands of USD)

	Note	Share capital	Share premium	Translation reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Other equity interest	Total equity
BALANCE AT JANUARY 1, 2014		58,937	365,574	946	(1,291)	(46,062)	422,886	800,990	-	800,990
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	(45,797)	(45,797)	-	(45,797)
Total other comprehensive income	-	-	-	(567)	1,291	-	1,713	2,437	-	2,437
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME		-	-	(567)	1,291	-	(44,084)	(43,360)	-	(43,360)
Transactions with owners of the Company										
Issue of ordinary shares	13	53,119	421,881	-	-	-	(12,694)	462,306	-	462,306
Issue and conversion convertible Notes	13	20,103	89,597	-	-	-	(7,422)	102,278	-	102,278
Issue and conversion perpetual convertible preferred equity	13	10,282	64,718	-	-	-	(3,500)	71,500	75,000	146,500
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	3,994	3,994	-	3,994
TOTAL TRANSACTIONS WITH OWNERS		83,504	576,196	-	-	-	(19,622)	640,078	75,000	715,078
BALANCE AT DECEMBER 31, 2014		142,441	941,770	379	-	(46,062)	359,180	1,397,708	75,000	1,472,708
BALANCE AT JANUARY 1, 2015		142,441	941,770	379	-	(46,062)	359,180	1,397,708	75,000	1,472,708
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	350,301	350,301	-	350,301
Total other comprehensive income	-	-	-	(429)	-	-	1,565	1,136	-	1,136
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME		-	-	(429)	-	-	351,866	351,437	-	351,437
Transactions with owners of the Company										
Issue of ordinary shares	13	20,324	208,738	-	-	-	(19,357)	209,705	-	209,705
Conversion perpetual convertible preferred equity	13	10,281	64,719	-	-	-	-	75,000	(75,000)	-
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	(138,001)	(138,001)	-	(138,001)
Treasury shares sold	13	-	-	-	-	33,779	(25,516)	8,263	-	8,263
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	1,637	1,637	-	1,637
TOTAL TRANSACTIONS WITH OWNERS		30,605	273,457	-	-	33,779	(181,237)	156,604	(75,000)	81,604
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015		173,046	1,215,227	(50)	-	(12,283)	529,809	1,905,749	-	1,905,749

Consolidated statement of changes in equity (continued)

(in thousands of USD)

	Note	Share capital	Share premium	Translation reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Other equity interest	Total equity
BALANCE AT JANUARY 1, 2016		173,046	1,215,227	(50)	-	(12,283)	529,809	1,905,749	-	1,905,749
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	204,049	204,049	-	204,049
Total other comprehensive income	-	-	-	(170)	-	-	578	748	-	748
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME		-	-	(170)	-	-	204,627	204,797	-	204,797
Transactions with owners of the Company										
Dividends to equity holders	-	-	-	-	-	-	(216,838)	(216,838)	-	(216,838)
Treasury shares acquired	13	-	-	-	-	(6,889)	-	(6,889)	-	(6,889)
Treasury shares sold	13	-	-	-	-	3,070	(2,339)	731	-	731
Equity-settled share-based payment	22	-	-	-	-	-	406	406	-	406
TOTAL TRANSACTIONS WITH OWNERS		-	-	-	-	(3,819)	(218,771)	(222,590)	-	(222,590)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016		173,046	1,215,227	120	-	(16,102)	515,665	1,887,956	-	1,887,956

The accompanying notes on pages 92 to 171 are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated statement of cash flows

(in thousands of USD)

	Note	2016 Jan. 1 - Dec. 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec. 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec. 31, 2014
Cash flows from operating activities				
Profit (loss) for the period	-	204,049	350,301	(45,797)
Adjustments for:				
Depreciation of tangible assets	8	227,664	210,156	160,934
Depreciation of intangible assets	-	99	50	20
Impairment on non-current assets held for sale	3	-	-	7,416
Loss (gain) on disposal of investments in equity accounted investees	24	24,150	-	-
Provisions	-	(603)	91	840
Tax (benefits)/expenses	7	(174)	5,633	(5,743)
Share of profit of equity-accounted investees, net of tax	25	(40,495)	(51,592)	(30,286)
Net finance expense	6	44,839	47,630	93,353
(Gain)/loss on disposal of assets	8	(50,395)	(5,300)	(13,118)
Equity-settled share-based payment transactions	5	406	1,637	3,994
Amortization of deferred capital gain	-	(34)	-	-
Changes in working capital requirements				
Change in cash guarantees	-	107	1	(658)
Change in trade receivables	11	(755)	12,330	(23,755)
Change in accrued income	11	21,049	(13,175)	(8,577)
Change in deferred charges	11	239	11,090	(2,124)
Change in other receivables	10-11	35,905	(34,654)	(64,299)
Change in trade payables	17	(6,817)	1,190	(10,512)
Change in accrued payroll	17	(138)	255	166
Change in accrued expenses	17	(7,547)	(1,649)	9,581
Change in deferred income	17	(3,591)	6,612	(2,016)
Change in other payables	17	(226)	(39,800)	(10,171)
Change in provisions for employee benefits	16	261	108	85
Income taxes paid during the period	-	(100)	(109)	67
Interest paid	6-18	(33,378)	(50,810)	(54,449)
Interest received	6-11	209	262	421
Dividends received from equity-accounted investees	25	23,478	275	9,410
NET CASH FROM (USED IN) OPERATING ACTIVITIES		438,202	450,532	14,782
Acquisition of vessels	8	(342,502)	(351,596)	(1,053,939)
Proceeds from the sale of vessels	8	223,016	112,890	123,609
Acquisition of other tangible assets and prepayments	8	(178)	(8,289)	(123,188)
Acquisition of intangible assets	-	(18)	(258)	(19)
Proceeds from the sale of other (in) tangible assets	-	38	95	22
Loans from (to) related parties	25	22,047	39,785	29,508
Proceeds from capital decreases in joint ventures	25	3,737	1,500	1,000
Acquisition of subsidiaries, net of cash acquired	24	(6,755)	-	-
NET CASH FROM (USED IN) INVESTING ACTIVITIES		(100,615)	(205,873)	(1,023,007)

Consolidated statement of cash flows (continued)

(in thousands of USD)

	Note	2016 Jan. 1 - Dec. 31, 2016	2015 Jan. 1 - Dec. 31, 2015	2014 Jan. 1 - Dec. 31, 2014
Proceeds from issue of share capital	13	-	229,063	475,000
Transaction costs related to issue of share capital	13	-	(19,357)	(12,694)
Proceeds from issue of perpetual convertible preferred equity	13	-	-	150,000
Transaction costs related to issue perpetual convertible preferred equity	13	-	-	(3,500)
(Purchase of) Proceeds from sale of treasury shares	13	(6,157)	8,263	-
Proceeds from new borrowings	15	740,286	931,270	1,395,392
Repayment of borrowings	15	(774,015)	(1,367,871)	(799,891)
Transaction costs related to issue of loans and borrowings	15	(4,436)	(8,680)	(15,284)
Dividends paid	-	(216,838)	(138,003)	(2)
NET CASH FROM (USED IN) FINANCING ACTIVITIES		(261,160)	(365,315)	1,189,021
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS		76,427	(120,656)	180,796
Net cash and cash equivalents at the beginning of the period	12	131,663	254,086	74,309
Effect of changes in exchange rates	-	(1,401)	(1,767)	(1,019)
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE PERIOD	12	206,689	131,663	254,086

The accompanying notes on pages 92 to 171 are an integral part of these consolidated financial statements.



NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2016

- Note 1** - Significant accounting policies
- Note 2** - Segment reporting
- Note 3** - Assets and liabilities held for sale and discontinued operations
- Note 4** - Revenue
- Note 5** - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities
- Note 6** - Net finance expense
- Note 7** - Income tax benefit (expense)
- Note 8** - Property, plant and equipment
- Note 9** - Deferred tax assets and liabilities
- Note 10** - Non-current receivables
- Note 11** - Trade and other receivables - current
- Note 12** - Cash and cash equivalents
- Note 13** - Equity
- Note 14** - Earnings per share
- Note 15** - Interest-bearing loans and borrowings
- Note 16** - Employee benefits
- Note 17** - Trade and other payables
- Note 18** - Financial instruments - market and other risks
- Note 19** - Operating leases
- Note 20** - Provisions and contingencies
- Note 21** - Related parties
- Note 22** - Share-based payment arrangements
- Note 23** - Group entities
- Note 24** - Business combinations
- Note 25** - Equity-accounted investees
- Note 26** - Subsidiaries
- Note 27** - Major exchange rates
- Note 28** - Audit fees
- Note 29** - Subsequent events
- Note 30** - Statement on the true and fair view of the consolidated financial statements and the fair overview of the management report

NOTE 1 - SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

1. Reporting Entity

Euronav N.V. (the "Company") is a company domiciled in Belgium. The address of the Company's registered office is De Gerlachekaai 20, 2000 Antwerpen, Belgium. The consolidated financial statements of the Company comprise the Company and its subsidiaries (together referred to as the "Group") and the Group's 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 chartering strategy of primarily employing its vessels on the spot market, including through the Tankers International (TI) Pool and also under fixed-rate contracts and long-term time charters, which typically include a profit sharing component.

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

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

reference to a market index and in accordance with a formula provided in the applicable charter contract.

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

2. Basis of preparation

(a) Statement of compliance

These financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) and as adopted by the European Union on December 31, 2016.

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

The consolidated financial statements were authorised for issue by the Board of Directors on March 14, 2017.

(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 recognised in the period in which the estimate is revised if the revision affects only that period, or in the period of the revision and future periods if the revision affects both current and future periods.



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

- Note 8 – Impairment

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

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

Measurement of fair values

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

The Group has an established control framework with respect to the measurement of fair values. This includes a valuation team that has overall responsibility for overseeing all significant fair value measurements, including Level 3 fair values, and reports directly to the CFO. The valuation team regularly reviews significant unobservable inputs and 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 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 categorised 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 categorised in different levels of the fair value hierarchy, then the fair value measurement is categorised 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 recognises 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, 2016 are consistent with those applied in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2015. 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, 2016:

- Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28: Investment Entities – Applying the Consolidation Exception
- Amendments to IAS 1: Disclosure Initiative
- Annual Improvements to IFRSs 2012-2014 cycle
- Amendments to IAS 16 and IAS 38: Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation
- Amendments to IFRS 11: Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations

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

(f) Basis of Consolidation

(i) Business Combinations

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

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

- the fair value of the consideration transferred; plus
- the recognised 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 recognised amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.
- When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognised immediately in profit or loss.

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

(ii) Non-controlling interests

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

(iii) Subsidiaries

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

(iv) Loss of control

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

(v) Interests in equity-accounted investees

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

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

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

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

(vi) Transactions eliminated on consolidation

Intragroup balances and transactions, and any unrealised gains arising from intra-group transactions, are eliminated in



preparing the consolidated financial statements. Unrealised gains arising from transactions with equity-accounted investees are eliminated against the investment to the extent of the Group's interest in the investee. Unrealised losses are eliminated in the same way as unrealised 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 recognised 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 recognised 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 recognises 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 recognised initially on the trade date, which is the date that the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

The Group derecognises 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 recognised 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 realise the asset and settle the liability simultaneously.

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

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

Financial assets at fair value through profit or loss

A financial asset is classified as at fair value through profit or loss if it is classified as held for trading or is designated as such on initial recognition. Financial assets are designated as at fair value through profit or loss if the Group manages such investments and makes purchase and sale decisions based on their fair value in accordance with the Group's treasury policy. Attributable transaction costs are recognised 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 recognised in profit or loss.

Assets in this category are classified as current assets if they are expected to be realised 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 recognised initially at fair value plus any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, loans and receivables are measured at amortised cost using the effective interest method, less any impairment losses.

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

Held-to-maturity financial assets

If the Group has the positive intent and ability to hold debt securities to maturity, then such financial assets are classified as held-to-maturity. Held-to-maturity financial assets are recognised initially at fair value plus any directly attributable

transaction costs. Subsequent to initial recognition, held-to-maturity financial assets are measured at amortised 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 recognised 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 recognised in OCI and presented in the fair value reserve in equity. When an investment is derecognised, the gain or loss accumulated in equity is reclassified to profit or loss.

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

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

(ii) Non-derivative financial liabilities

The Group initially recognises 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 recognised initially on the trade date, which is the date that the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

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

Non-derivative financial liabilities are recognised initially at fair value less any directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, these financial liabilities are measured at amortised 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 recognised as equity is repurchased, the amount of the consideration paid, including directly attributable costs, net of any tax effects, is recognised 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 recognised 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 recognised initially at fair value; attributable transaction costs are expensed as incurred. Subsequent to initial recognition, all derivatives are remeasured to fair value, and changes therein are accounted for as follows:

Cash flow hedges

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

The amount recognised in OCI is removed and included in profit or loss in the same period as the hedged cash flows affect profit or loss under the same line item in the statement of profit or loss as the hedged item. Any ineffective portion of changes in the fair value of the derivative is recognised 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 recognised. 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 recognised 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 recognised at the fair value of a similar liability that does not have an equity conversion option. The equity component is initially recognised 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 amortised cost using the effective interest method. The equity component of a compound financial instrument is not remeasured.

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

(i) Goodwill and intangible assets

(i) Goodwill

Goodwill that arises on the acquisition of subsidiaries is presented as an intangible asset. For the measurement of goodwill at initial recognition, see accounting policy (f). After initial recognition goodwill is measured at cost less accumulated impairment losses (refer to accounting policy (k)). In respect of equity accounted investees, the carrying amount of goodwill is included in the carrying amount of the investment, and any impairment loss is allocated to the carrying amount of the equity accounted investee as a whole.

(ii) Intangible assets

Intangible assets that are acquired by the Group and have finite useful lives are measured at cost less accumulated amortisation 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) Amortisation

Amortisation 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

Amortisation 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 selfconstructed assets includes the following:

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

Where an item of property, plant and equipment comprises major components having different useful lives, they are accounted for as separate items of property, plant and equipment (refer to accounting policy (j) 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 recognised 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 recognised 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 labour, any other costs directly attributable to bringing the investment property to a working condition for their intended use and capitalised 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 recognised 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 capitalised only when it increases the future economic benefits embodied in the item of property, plant and equipment and its cost can be measured reliably. The carrying amount of the replaced part is derecognised. All other expenditure is recognised in the 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 capitalised 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. Internally constructed assets are depreciated, from the date that the assets are completed and ready for use.

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

- tankers 20 years
- FSO/FpSO/FPSO 25 years
- 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

Vessels are estimated to have a zero residual value. Depreciation methods, useful lives and residual values are reviewed at each reporting date and adjusted if appropriate.

(viii) 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 1 year, the components will be amortized over their 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 to determine whether there is objective evidence that it is impaired.

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

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

Financial assets measured at amortised cost

The Group considers evidence of impairment for financial assets measured at amortised 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 amortised 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 recognised 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 recognised. When an event occurring after the impairment was recognised 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 recognised 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 amortisation, and the current fair value, less any impairment loss recognised 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 recognised, then the impairment loss is reversed, with the amount of the reversal recognised in profit or loss. However, any subsequent recovery in the fair value of an impaired available-for-sale equity security is recognised in OCI.

Equity-accounted investees

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

(ii) Non-financial assets

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, other than deferred tax assets (refer to accounting policy (s)), are reviewed at each reporting date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, the asset's recoverable amount is estimated. Goodwill and indefinite-lived intangible assets are tested annually for impairment. An impairment loss is recognised 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 recognised in profit or loss. Impairment losses recognised 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 recognised 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 amortisation, if no impairment loss had been recognised.



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

Once classified as held for sale, intangible assets and property, plant and equipment are no longer amortised 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 recognised as an employee benefit expense in profit or loss in the periods during which related services are rendered by employees. Prepaid contributions are recognised 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 recognised 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 recognised 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 recognised 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 recognised immediately in profit or loss. The Group recognises 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 recognised in profit or loss in the period in which they arise.

(iv) Termination benefits

Termination benefits are recognised 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 recognised 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 recognised 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 recognised as an expense, with a corresponding increase in equity, over the vesting period of the awards. The amount recognised 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 recognised is based on the number of awards that meet the related service and non-market performance conditions at the vesting date.

The fair value of the amount payable to beneficiaries in respect of "phantom stock unit" grants, which are settled in cash, is recognized as an expense with a corresponding increase in liabilities over the period during which the beneficiaries become unconditionally entitled to payment.

The amount is remeasured at each reporting date at settlement based on the fair value of the phantom stock units. Any changes in the liability are recognized in profit or loss.

(n) Provisions

A provision is recognised 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 recognised 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 recognised 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 recognised in the income statement on a straight-line basis over the term of the lease. Lease incentives received are recognised 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 recognised in the consolidated statement of profit or loss (refer to accounting policy (h)).

Interest income is recognised in the consolidated statement of profit or loss as it accrues, taking into account the effective yield on the asset. Dividend income is recognised 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 recognised 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 recognised in profit or loss except to the extent that it relates to a business combination, or items recognised directly in equity or in OCI.

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

Deferred tax is recognised 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 recognised 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 recognised, is based on the expected manner of realisation or settlement of the carrying amount of assets and liabilities, using tax rates enacted or substantially enacted at the balance sheet date. Deferred tax assets and liabilities are offset if there is a legally enforceable right to offset current tax liabilities and assets, and they relate to income taxes levied by the same tax authority on the same taxable entity.

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

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

(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 organisational 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 December 31, 2016, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements:

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers establishes a comprehensive framework for determining whether, how much and when revenue is recognized. It replaces existing revenue recognition guidance, including IAS 18 Revenue, IAS 11 Construction Contracts, IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers and SIC 31 Barter Transactions Involving Advertising Services. IFRS 15 is effective for the annual reports beginning on or after January 1, 2018, with early adoption permitted, and has been endorsed by the EU. Clarifications to IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers (issued on April 12, 2016) have not yet been endorsed by the EU.

The standard establishes a five-step model that will apply to revenue earned from a contract with a customer. The standard's requirements will also apply to the sale of some non-financial assets that are not part of the entity's ordinary activities (e.g., sales of property or plant and equipment). Extensive disclosures will be required, including disaggregation of total revenue, information about performance obligations, changes in contract asset and liability account balances between periods and key judgments and estimates.

The guidance permits two methods of adoption: retrospectively to each prior reporting period presented (full retrospective method), or the cumulative effect of initially applying the guidance recognized at the date of initial application (the cumulative catch-up transition method). The Group currently anticipates adopting the standard using the cumulative catch-up transition method. The new standard will be effective for us beginning January 1, 2018.

The Group is undertaking a comprehensive approach to assess the impact of the guidance on its business by reviewing the current accounting policies and practices to identify any potential differences that may result from applying the new requirements to the consolidated financial statements.

Part of the Group's revenue is generated from time charters, where revenue is recognized on an accrual basis and is recorded over the term of the charter as the service is provided. We do not believe the new guidance will have any impact on this aspect of the Group's revenue. For spot charters, we recognize revenue on a discharge-to-discharge basis in determining the percentage of completion for all voyage charters. We are in the process of assessing whether and to which extent the new guidance will have an impact on this aspect of the Group's revenue.

The Group is consulting with other shipping companies on business assumptions, processes, systems and controls to fully determine revenue recognition and disclosure under the new standard. The Group's initial assessment may change as the Company continues to review the new guidance.

IFRS 16 Leases published on January 13, 2016 makes a distinction between a service contract and a lease based on whether the contract conveys the right to control the use of an identified asset and introduces a single, on-balance lease sheet accounting model for lessees. A lessee recognizes a right-of-use asset representing its right to use the underlying asset and a lease liability representing its obligation to make lease payments. There are optional exemptions for short-term leases and leases of low value items. Lessor accounting remains similar to the current standard – i.e. lessors continue to classify leases as finance or operating leases. For lessors, there is little change to the existing accounting in IAS 17 Leases.

IFRS 16 replaces existing leases guidance including IAS 17 Leases, IFRIC 4 Determining whether an Arrangement contains a Lease, SIC-15 Operating Leases—Incentives and SIC-27 Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease. The standard is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2019. Early adoption is permitted for entities that apply IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers at or before the date of initial application of IFRS 16. This new standard has not yet been

endorsed by the EU. No quantitative or qualitative assessment of the impact of IFRS 16 has been made to date, but the Group expects that the most significant impact will be that the Group will recognize new assets and liabilities for its operating leases as lessee. In addition, the nature and recognition of expenses related to those leases will change as IFRS 16 replaces the straight-line operating lease expense with a depreciation charge for right-of-use assets and interest expense on lease liabilities. Reference is made to note 19 which includes the Group's minimum lease commitments under operating leases as lessee as at December 31, 2016.

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 January 1, 2018, with early adoption permitted. This new standard has been endorsed by the EU. The Group does not plan to early adopt this standard. The Group is undertaking a comprehensive approach to assess the impact of the guidance on its business by reviewing the current accounting policies and practices to identify any potential differences that may result from applying the new requirements to the consolidated financial statements.

The disclosure initiative (Amendments to IAS 7) requires disclosures that enable users of financial statements to evaluate changes in liabilities arising from financing activities, including both changes arising from cash flow and non-cash changes. The amendments are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2017, with earlier adoption permitted. These amendments have not yet been endorsed by the EU. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12) clarifies the accounting for deferred tax assets for unrealised losses on debt instruments measured at fair value. Further, the amendments provide guidance on estimating probable future taxable profits when assessing the recognition of deferred tax assets when there are insufficient taxable temporary differences relating to the same taxation authority and the same taxable entity. The amendments are effective for annual periods beginning on or after January 1, 2017, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.

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

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

IFRIC 22 Foreign currency transactions and Advance consideration issued on December 8, 2016, clarifies the transaction date to be used to determine the exchange rate for translating foreign currency transactions involving an advance payment or receipt. The interpretation is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018, with earlier adoption permitted. The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.

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

- **IFRS 1 First-time Adoption of IFRS:** Outdated exemptions for first-time adopters of IFRS are removed (effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018);
- **IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities:** Also applies to interests that are classified as held for sale or distribution (effective for annual periods beginning on or after January 1, 2017) and
- **IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures:** A venture capital organisation, or other qualifying entity, may elect to measure its investments in an associate or joint venture at fair value (effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018, with earlier adoption permitted).

The amendments are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements. These amendments have not yet been endorsed by the EU.

NOTE 2 - SEGMENT REPORTING

The Group distinguishes two operating segments: the operation of crude oil tankers on the international markets (Tankers) and the floating production, storage and offloading operations (FPSO/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. The Chief Operating Decision Maker (CODM) also receives the information per segment based on proportionate consolidation for the joint ventures and not by applying equity accounting. The reconciliation between the figures of all segments combined on the one hand and with the consolidated statements of financial position and profit or loss on the other hand is presented in a separate column Equity-accounted investees.

The Group has two clients in the Tankers segment that represented 10% each of the Tankers segment total revenue in 2016 (2015 and 2014: one client which represented 11%). All the other clients represent less than 10% of total revenues of the Tankers segment.

The Group did not identify any relevant geographic areas.





Consolidated statement of financial position

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016				DECEMBER 31, 2015			
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
ASSETS								
Vessels	2,383,163	186,170	(186,170)	2,383,163	2,448,192	204,241	(364,397)	2,288,036
Assets under construction	86,136	-	-	86,136	93,890	-	-	93,890
Other tangible assets	777	-	-	777	1,048	-	-	1,048
Prepayments	-	-	-	-	2	-	-	2
Intangible assets	156	-	-	156	238	-	-	238
Receivables	204,079	9,414	(29,579)	183,914	222,692	7,371	29,845	259,908
Investments in equity accounted investees	1,546	-	16,867	18,413	1,211	-	20,426	21,637
Deferred tax assets	964	-	-	964	935	182	(182)	935
TOTAL NON-CURRENT ASSETS	2,676,821	195,584	(198,882)	2,673,523	2,768,208	211,794	(314,308)	2,665,694
TOTAL CURRENT ASSETS	375,037	43,048	(44,697)	373,388	389,368	26,944	(41,260)	375,052
TOTAL ASSETS	3,051,858	238,632	(243,579)	3,046,911	3,157,576	238,738	(355,568)	3,040,746
EQUITY AND LIABILITIES								
TOTAL EQUITY	1,892,836	(4,879)	(1)	1,887,956	1,946,288	(40,540)	1	1,905,749
Bank and other loans	966,443	203,512	(203,512)	966,443	1,018,013	259,684	(325,271)	952,426
Convertible and other Notes	-	-	-	-	-	-	-	-
Other payables	533	1,118	(1,118)	533	590	3,600	(3,600)	590
Deferred tax liabilities	-	-	-	-	-	-	-	-
Employee benefits	2,846	-	-	2,846	2,038	-	-	2,038
Amounts due to equity-accounted joint ventures	-	-	-	-	-	-	-	-
Provisions	38	-	-	38	436	-	-	436
TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES	969,860	204,630	(204,630)	969,860	1,021,077	263,284	(328,871)	955,490
TOTAL CURRENT LIABILITIES	189,162	38,881	(38,948)	189,095	190,211	15,994	(26,698)	179,507
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	3,051,858	238,632	(243,579)	3,046,911	3,157,576	238,738	(355,568)	3,040,746

NOTE 2 - SEGMENT REPORTING (CONTINUED)

Consolidated statement of profit or loss

(in thousands of USD)

	2016			TOTAL
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES	
Shipping income				
Revenue	704,766	65,125	(85,626)	684,265
Gains on disposal of vessels / other tangible assets	50,397	-	-	50,397
Other operating income	6,765	327	(96)	6,996
TOTAL SHIPPING INCOME	761,928	65,452	(85,722)	741,658
Operating expenses				
Voyage expenses and commissions	(63,305)	(476)	4,221	(59,560)
Vessel operating expenses	(164,478)	(9,679)	13,958	(160,199)
Charter hire expenses	(17,713)	-	-	(17,713)
Losses on disposal of vessels / other tangible assets	(1)	-	(1)	(2)
Impairment on non-current assets held for sale	-	-	-	-
Loss on disposal of investments in equity accounted investees	(24,150)	-	-	(24,150)
Depreciation tangible assets	(233,368)	(18,071)	23,775	(227,664)
Depreciation intangible assets	(99)	-	-	(99)
General and administrative expenses	(44,152)	(80)	181	(44,051)
TOTAL OPERATING EXPENSES	(547,266)	(28,306)	42,134	(533,438)
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	214,662	37,146	(43,588)	208,220
Finance income	6,864	57	(66)	6,855
Finance expenses	(52,420)	(2,552)	3,277	51,695
NET FINANCE EXPENSES	(45,556)	(2,495)	3,211	(44,840)
Share of profit (loss) of equity accounted investees (net of income tax)	334	-	40,161	40,495
PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX	169,440	34,651	(216)	203,875
Income tax expense	174	(216)	216	174
PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	169,614	34,435	-	204,049
Attributable to:				
Owners of the Company	169,614	34,435	-	204,049

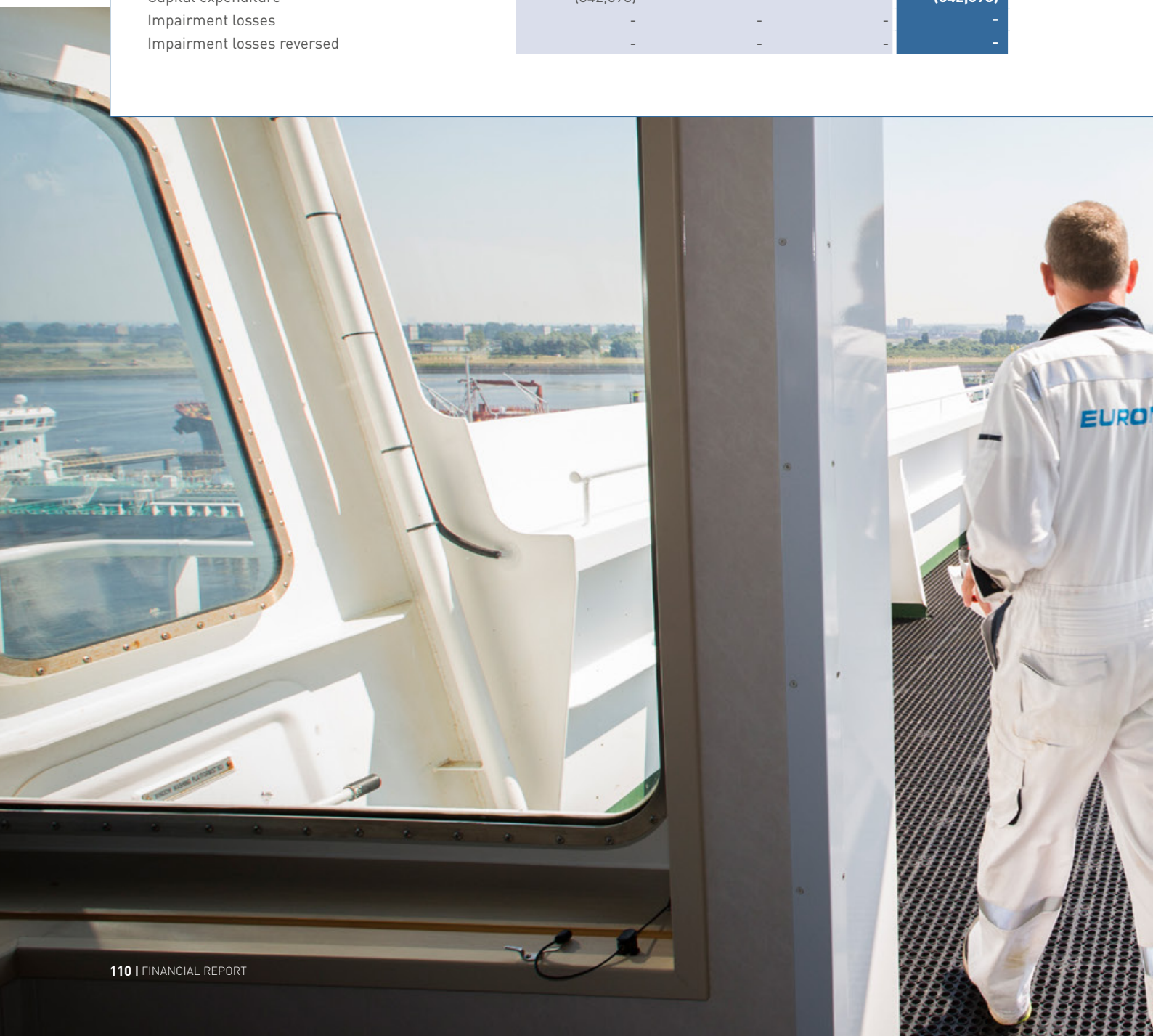
2015				2014			
TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY- ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
898,495	64,504	(116,492)	846,507	510,973	64,178	(101,166)	473,985
13,302	-	-	13,302	15,315	-	(2,193)	13,122
6,798	808	(180)	7,426	11,685	323	(597)	11,411
918,595	65,312	(116,672)	867,235	537,973	64,501	(103,956)	498,518
(83,896)	(473)	13,132	(71,237)	(136,135)	(471)	18,303	(118,303)
(160,894)	(10,074)	17,250	(153,718)	(131,676)	(11,636)	19,223	(124,089)
(25,849)	-	-	(25,849)	(35,664)	-	-	(35,664)
(8,002)	-	-	(8,002)	-	-	-	-
-	-	-	-	(7,416)	-	-	(7,416)
(221,399)	(18,071)	29,314	(210,156)	(171,920)	(18,071)	29,057	(160,934)
(50)	-	-	(50)	(20)	-	-	(20)
(46,433)	(283)	465	(46,251)	(40,735)	(184)	354	(40,565)
(546,523)	(28,901)	60,161	(515,263)	(523,566)	(30,362)	66,937	(486,991)
372,072	36,411	(56,511)	351,972	14,407	34,139	(37,019)	11,527
3,313	22	(23)	3,312	2,625	28	(36)	2,617
(52,590)	(3,663)	5,311	(50,942)	(98,642)	(4,714)	7,386	(95,970)
(49,277)	(3,641)	5,288	(47,630)	(96,017)	(4,686)	7,350	(93,353)
185	-	51,407	51,592	617	-	29,669	30,286
322,980	32,770	184	355,934	(80,993)	29,453	-	(51,540)
(5,633)	184	(184)	(5,633)	5,743	-	-	5,743
317,347	32,954	-	350,301	(75,250)	29,453	-	(45,797)
317,347	32,954	-	350,301	(75,250)	29,453	-	(45,797)

NOTE 2 - SEGMENT REPORTING (CONTINUED)

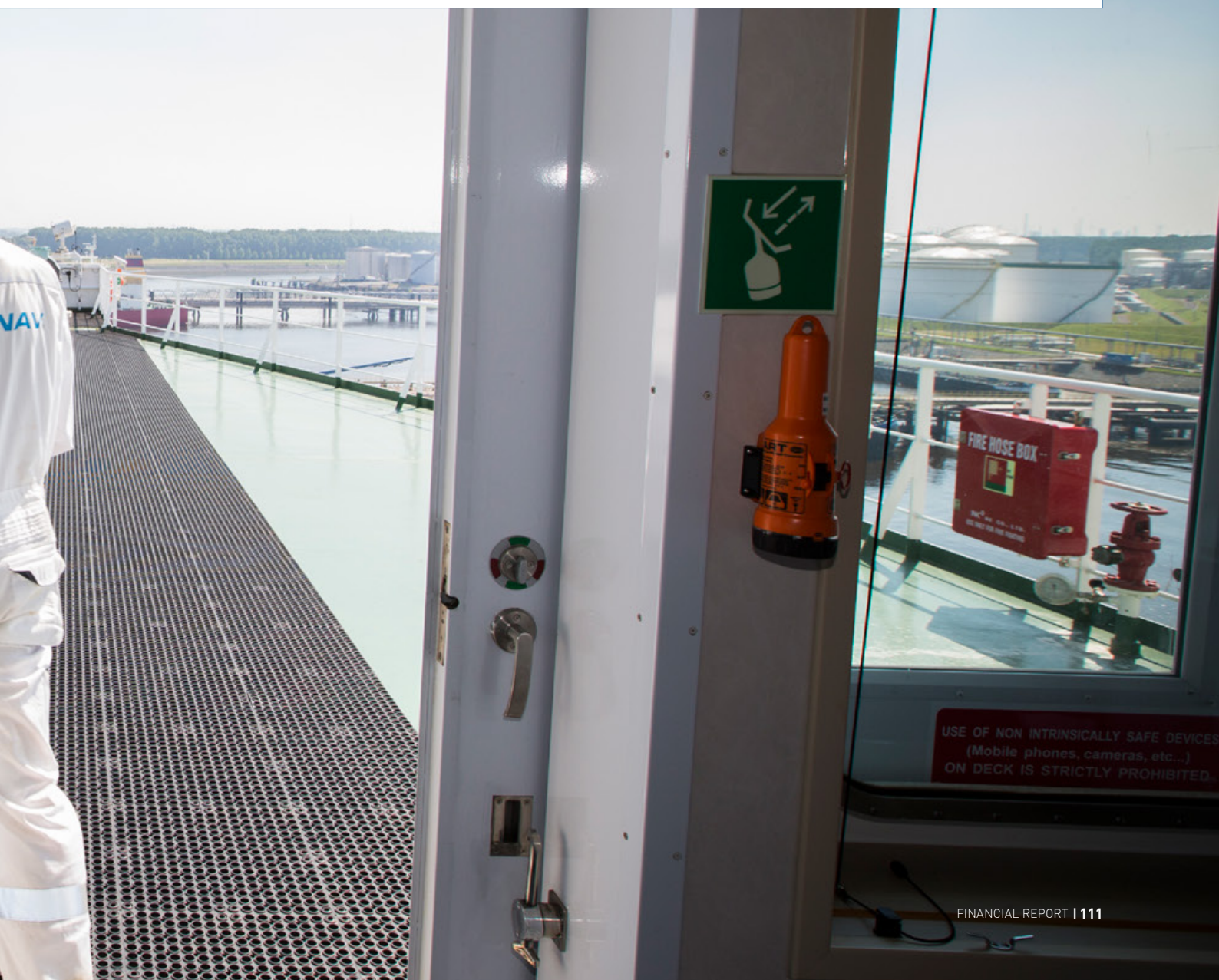
Consolidated statement of cash flows

(in thousands of USD)

	2016			TOTAL
	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY-ACCOUNTED INVESTEES	
Net cash from operating activities	427,926	49,013	(38,737)	438,202
Net cash from (used in) investing activities	(90,891)	-	(9,724)	(100,615)
Net cash from (used in) financing activities	(264,714)	(32,929)	36,483	(261,160)
Capital expenditure	(342,698)	-	-	(342,698)
Impairment losses	-	-	-	-
Impairment losses reversed	-	-	-	-



2015				2014			
TANKERS	FSO	LESS: EQUITY-ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL	TANKERS	FSO	LESS: EQUITY-ACCOUNTED INVESTEES	TOTAL
505,821	58,747	(114,036)	450,532	19,978	40,013	(45,209)	14,782
(248,770)	-	42,897	(205,873)	(1,007,928)	-	(15,079)	(1,023,007)
(350,429)	(20,557)	5,671	(365,315)	1,168,516	(55,552)	76,057	1,189,021
(361,754)	-	1,611	(360,143)	(1,178,051)	-	905	(1,177,146)
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-



Discontinued operations

As per December 31, 2016, December 31, 2015 and per December 31, 2014 the Group had no operations that meet the criteria of a discontinued operation.

NOTE 4 - REVENUE

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2016	2015	2014
Pool revenue	-	340,217	455,617	149,624
Spot voyages	-	203,821	264,799	192,243
Time charters	19	140,227	126,091	132,118
TOTAL REVENUE		684,265	846,507	473,985

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

The decrease in revenue is mostly related to the decrease in pool and spot voyage revenue which is due to lower freight market conditions. This decrease was partially offset by higher revenue from time charters due to an increase in the fleet size.



NOTE 5 - EXPENSES FOR SHIPPING ACTIVITIES AND OTHER EXPENSES FROM OPERATING ACTIVITIES

Voyage expenses and commissions

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2016	2015	2014
Voyage related expense	-	(52,836)	(62,787)	(111,238)
Commissions paid	-	(6,724)	(8,450)	(7,065)
TOTAL VOYAGE EXPENSES AND COMMISSIONS		(59,560)	(71,237)	(118,303)

The majority of voyage expenses are bunkers, port costs and agent fees paid to operate the vessels on the spot market. These expenses decreased in 2016 compared to 2015 because a higher number of vessels were on time charter contract in 2016. For vessels under a time charter contract, voyage expenses are paid by the charterer and for vessels operated in a pool, voyage expenses are paid by the Pool.

Vessel operating expenses

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2016	2015	2014
Operating expenses	-	(148,554)	(142,035)	(112,834)
Insurance	-	(11,645)	(11,683)	(11,255)
TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES		(160,199)	(153,718)	(124,089)

The operating expenses relate mainly to the crewing, technical and other costs to operate tankers. In 2016 these expenses increased compared to 2015, which is mainly related to a higher number of vessels operated by the Group following the delivery of the vessels acquired in 2015 and 2016.

Charter hire expenses

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2016	2015	2014
Charter hire	19	(16,921)	(25,849)	(32,080)
Bare boat hire	19	(792)	-	(3,584)
TOTAL CHARTER HIRE EXPENSES		(17,713)	(25,849)	(35,664)

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

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

General and administrative expenses

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	2016	2015	2014
Wages and salaries	-	(12,754)	(12,554)	(10,840)
Social security costs	-	(2,532)	(2,379)	(2,495)
Provision for employee benefits	16	(261)	(108)	(85)
Equity-settled share-based payments	22	(406)	(1,637)	(3,994)
Other employee benefits	-	(3,178)	(3,715)	(3,075)
EMPLOYEE BENEFITS		(19,131)	(20,392)	(20,489)
Administrative expenses	-	(25,510)	(25,749)	(19,228)
Claims	-	(13)	(19)	(8)
Provisions	-	603	(91)	(840)
TOTAL GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES		(44,051)	(46,251)	(40,565)
Average number of full time equivalents (shore staff)		139.44	132.20	113.32

The general and administrative expenses which include amongst others: shore staff wages, director fees, office rental, consulting and audit fees and Tonnage Tax, decreased in 2016 compared to 2015. This decrease was mainly due to a decrease in equity-settled share based payments, a decrease in director fees and a decrease in administrative expenses relating to the Tankers International Pool.

On the other hand, consulting, audit and other fees increased due to the implementation and audit of an enhanced framework of internal controls. Mortgages and registration fees increased due to the sale of certain vessels between Group companies in the course of 2016.

NOTE 6 - NET FINANCE EXPENSE

Recognized in profit or loss			
<i>(in thousands of USD)</i>			
	2016	2015	2014
Interest income	217	208	487
Foreign exchange gains	6,638	3,103	2,131
FINANCE INCOME	6,855	3,312	2,617
Interest expense on financial liabilities measured at amortized cost	(39,007)	(38,246)	(57,948)
Fair value adjustment on interest rate swaps	-	-	-
Amortization other Notes	-	(4,127)	(31,878)
Other financial charges	(4,577)	(4,355)	(3,829)
Foreign exchange losses	(8,111)	(4,214)	(2,315)
FINANCE EXPENSE	(51,695)	(50,942)	(95,970)
NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED IN PROFIT OR LOSS	(44,840)	(47,630)	(93,353)

Net finance expenses decreased slightly in 2016 compared to 2015, which is primarily related to the amortization other Notes which amounted zero in 2016 due to the repayment of the USD 235.5 million bond in the first quarter of 2015. As the bond was issued below par and in accordance with IFRS, the Group amortized USD 4.1 million in the first quarter of 2015. Further, the Group incurred lower interest expenses in 2016 compared to 2015 following the redemption in 2015 of convertible Notes

and bonds as discussed in Note 15. On the other hand, the Group recognized USD 5.5 million of unamortized transaction costs in the consolidated statement of profit or loss upon the refinancing in 2016 of the March 25, 2014 senior secured credit facility, as discussed in Note 15.



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

	2016	2015	2014
Total interest income on financial assets	217	208	487
Total interest expense on financial liabilities	(39,007)	(42,372)	(89,826)
Total other financial charges	(4,577)	(4,355)	(3,829)

Recognized directly in equity

(in thousands of USD)

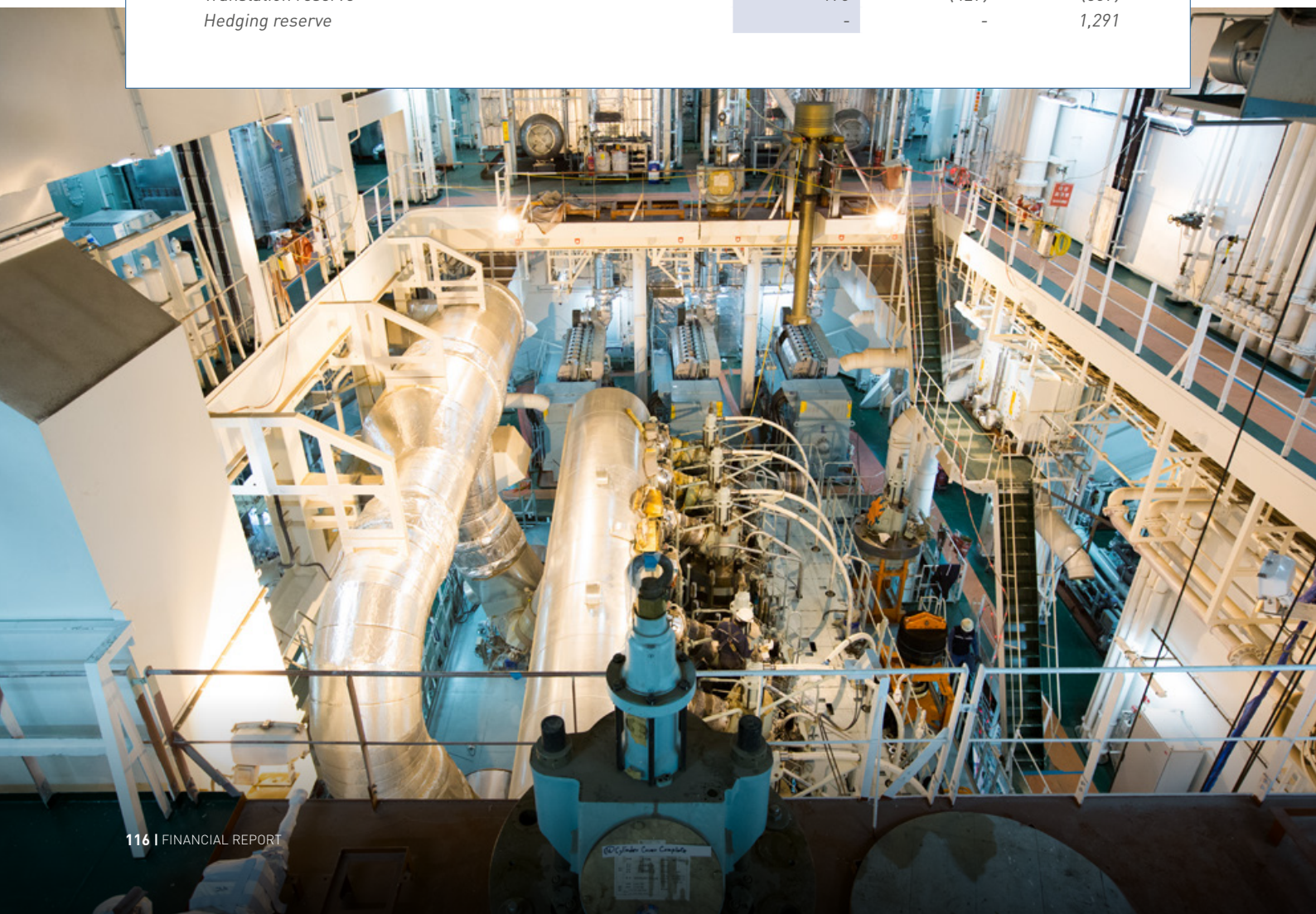
	2016	2015	2014
Foreign currency translation differences for foreign operations	170	(429)	(567)
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	-	-	1,291
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss	-	-	-

NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED DIRECTLY IN EQUITY

Attributable to:			
Owners of the Company	170	(429)	724

NET FINANCE EXPENSE RECOGNIZED DIRECTLY IN EQUITY

Recognized in:			
Translation reserve	170	(429)	(567)
Hedging reserve	-	-	1,291



NOTE 7 - INCOME TAX BENEFIT (EXPENSE)

(in thousands of USD)

	2016	2015	2014
Current tax			
Current period	60	(98)	(9)
TOTAL CURRENT TAX	60	(98)	(9)
Deferred tax			
Recognition of unused tax losses / (use of tax losses)	220	(5,450)	5,507
Other	(106)	(85)	245
TOTAL DEFERRED TAX	114	(5,535)	5,752
TOTAL TAX BENEFIT/(EXPENSE)	174	(5,633)	5,743

Reconciliation of effective tax

	2016		2015		2014	
Profit (loss) before tax		203,875		355,934		(51,540)
Tax at domestic rate	(33.99)%	(69,297)	(33.99)%	(120,982)	(33.99)%	17,518
Effects on tax of:						
Tax exempt profit / loss		(8,090)		(144)		3,039
Tax adjustments for previous years		70		17		-
Loss for which no DTA (°) has been recognized		-		(4,811)		(17,926)
Use of previously unrecognized tax losses		1,118		15,668		-
Non-deductible expenses		(1,718)		(5,225)		(193)
Tonnage Tax regime		64,637		91,334		(6,590)
Effect of share of profit of equity- accounted investees		13,761		17,536		10,294
Effects of tax regimes in foreign jurisdictions		(307)		974		(400)
TOTAL TAXES	0,09%	174	(1.58%)	(5,633)	(11.14%)	5,743

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 5).

° DTA = Deferred Tax Asset

NOTE 8 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	VESSELS	VESSELS UNDER CONSTRUCTION	OTHER TANGIBLE ASSETS	PRE- PAYMENTS	TOTAL PPE
AT JANUARY 1, 2014						
Cost	-	2,424,978	-	2,487	10,000	2,437,465
Depreciation & impairment losses	-	(990,178)	-	(1,854)	-	(992,032)
NET CARRYING AMOUNT		1,434,800	-	633	10,000	1,445,433
Acquisitions	-	1,053,939	-	987	122,201	1,177,127
Disposals and cancellations	-	-	-	(2)	-	(2)
Depreciation charges	-	(160,590)	-	(344)	-	(160,934)
Transfer to assets held for sale	-	(185,415)	-	-	-	(185,415)
Transfers	-	115,600	-	-	(115,600)	-
Translation differences	-	-	-	(48)	-	(48)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2014		2,258,334	-	1,226	16,601	2,276,161
AT JANUARY 1, 2015						
Cost	-	3,342,607	-	2,997	16,601	3,362,205
Depreciation & impairment losses	-	(1,084,273)	-	(1,771)	-	(1,086,044)
NET CARRYING AMOUNT		2,258,334	-	1,226	16,601	2,276,161
Acquisitions	-	257,706	93,890	288	8,001	359,885
Disposals and cancellations	-	(10,681)	-	(3)	(8,000)	(18,684)
Depreciation charges	-	(209,728)	-	(428)	-	(210,156)
Transfer to assets held for sale	-	(24,195)	-	-	-	(24,195)
Transfers	-	16,600	-	-	(16,600)	-
Translation differences	-	-	-	(35)	-	(35)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015		2,288,036	93,890	1,048	2	2,382,976



<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	VESSELS	VESSELS UNDER CONSTRUCTION	OTHER TANGIBLE ASSETS	PRE- PAYMENTS	TOTAL PPE
AT JANUARY 1, 2016						
Cost	-	3,477,605	93,890	2,482	2	3,573,979
Depreciation & impairment losses	-	(1,189,569)	-	(1,434)	-	(1,191,003)
NET CARRYING AMOUNT		2,288,036	93,890	1,048	2	2,382,976
Acquisitions	-	250,912	86,944	175	3	338,034
Acquisitions through business combinations	24	120,280	-	-	-	120,280
Disposals and cancellations	-	(143,457)	-	(7)	-	(143,464)
Depreciation charges	-	(227,306)	-	(358)	-	(227,664)
Transfer to assets held for sale	-	-	-	-	-	-
Transfers	-	94,698	(94,698)	5	(5)	-
Translation differences	-	-	-	(86)	-	(86)
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016		2,383,163	86,136	777	-	2,470,076
AT DECEMBER 31, 2016						
Cost	-	3,748,135	86,136	2,373	-	3,836,644
Depreciation & impairment losses	-	(1,364,972)	-	(1,596)	-	(1,366,568)
NET CARRYING AMOUNT		2,383,163	86,136	777	-	2,470,076

On January 26, March 24, and May 13, 2016, Euronav took delivery of the second, third and fourth vessel of the four VLCCs which were acquired as resales of existing newbuilding contracts as announced on June 16, 2015: VLCC *Alice* (2016 - 299,320 dwt), VLCC *Alex* (2016 - 299,445 dwt) and VLCC *Anne* (2016 - 299,533 dwt).

On August 16, 2016, the Group entered into a binding agreement for the acquisition through resale of two VLCCs which were completing construction at Hyundai Heavy Industries for an

aggregate purchase price of USD 169 million or USD 84.5 million per unit. The first vessel, the *Ardeche*, was delivered on January 12, 2017. The second vessel, the *Aquitaine*, was delivered on January 20, 2017 (see Note 29).

On November 23, 2016 the Group took delivery of the *V.K. Eddie* (2005 - 305,261 dwt), which it purchased from its joint venture Seven Seas Shipping Ltd (Note 25) for USD 39.0 million. In the Group's consolidated financial statements, 50% of the USD 9.3 million gain recognized on this transaction by Seven Seas Shipping Ltd was eliminated.

NOTE 8 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

In 2016, the *Cap Guillaume*, *Cap Phillipe*, *Maria*, *Sandra*, *Artois*, *Cap Diamant*, *Cap Charles*, *Cap Victor*, *Ingrid* and *Nautilus* have been dry-docked. The cost of planned repairs and maintenance is capitalised and included under the heading acquisitions.

Disposal of assets - Gains/Losses

(in thousands of USD)

	NOTE	ACQUISITIONS	SALE PRICE	BOOK VALUE	GAIN	DEFERRED GAIN	LOSS
<i>Luxembourg</i> - Sale	3	-	27,900	21,510	6,390	-	-
<i>Olympia</i> - Transfer to assets held for sale	3	-	89,000	91,560	-	-	(2,560)
<i>Olympia</i> - Sale	3	-	91,380	89,000	2,380	-	-
<i>Antarctica</i> - Transfer to assets held for sale	3	-	89,000	93,856	-	-	(4,856)
<i>Cap Isabella</i> - Sale	-	-	4,329	-	4,329	-	-
Other	-	-	-	-	23	-	-

AT DECEMBER 31, 2014 **13,122** **-** **(7,416)**

		ACQUISITIONS	SALE PRICE	BOOK VALUE	GAIN	DEFERRED GAIN	LOSS
<i>Antarctica</i> - Sale	3	-	91,065	89,000	2,065	-	-
<i>Cap Laurent</i> - Sale	-	-	21,825	10,682	11,143	-	-
Other	-	-	-	-	94	-	(8,002)

AT DECEMBER 31, 2015 **13,302** **-** **(8,002)**

		ACQUISITIONS	SALE PRICE	BOOK VALUE	GAIN	DEFERRED GAIN	LOSS
<i>Famenne</i> - Sale	3	-	38,016	24,195	13,821	-	-
<i>Nautilus</i> - Sale	-	-	43,250	32,208	11,042	(500)	-
<i>Navarin</i> - Sale	-	-	47,250	36,739	10,511	(1,500)	-
<i>Neptun</i> - Sale	-	-	47,250	37,534	9,716	(1,500)	-
<i>Nucleus</i> - Sale	-	-	47,250	36,974	10,276	(1,500)	-
Other	-	-	-	-	32	-	(2)

AT DECEMBER 31, 2016 **55,397** **(5,000)** **(2)**

On January 15, 2016, the Company sold the VLCC *Famenne* (2001 - 298,412 dwt), for a net sale price of USD 38.0 million. The capital gain on that sale of USD 13.8 million was recorded in the first quarter of 2016. The vessel was delivered to its new owner on March 9, 2016.

On December 16, 2016, the Company entered into a five-year sale and leaseback agreement for four VLCCs. The four VLCCs are the *Nautilus* (2006 - 307,284 dwt), the *Navarin* (2007 - 307,284 dwt), the *Neptun* (2007 - 307,284 dwt) and *Nucleus* (2007 - 307,284 dwt). The transaction assumed a net en-bloc sale price of USD 185 million and produced a capital gain of USD 41.5 million which was recorded in the fourth quarter of 2016. However, because there was a total difference of USD 5.0 million between the fair value of the assets (USD 181 million) and the sale price (USD 186 million), this excess has been amortized over the period for which the asset is expected to be used, in this case, the duration of the lease, i.e. 5 years.

Impairment

Tankers

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

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

- 10 year historical average spot freight rates are used as forecast charter rates
- Weighted Average Cost of Capital ('WACC') of 6.43% (2015: 6.01% and 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 2016. Even with an increase of the WACC of 3%, there was no need to record an impairment loss in 2016.

Recognizing that the transportation of crude oil and petroleum products is cyclical and subject to significant volatility based on factors beyond Euronav's control, Euronav believes the use of estimates based on the 10-year historical average rates calculated as of the reporting date to be reasonable as historically it is, and continues to be, the most appropriate reflection of a typical shipping cycle. When using 5-year historical charter rates in this impairment analysis, the

impairment analysis indicates that no impairment is required for the tanker fleet (2015: USD 123.3 million and 2014: USD 952.0 million), and when using 1-year historical charter rates in this impairment analysis, the impairment analysis indicates that no impairment is required for the tanker fleet (2015: no impairment and 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 6.43% (2015: 6.01% and 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 2016. Even with an increase of the WACC of 3%, there was no need to record an impairment loss in 2016. 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.

On December 22, 2016, the Group announced that the joint venture with International Seaways ("INSW", see Note 25) has received a letter of award in relation to a contract for five years for the service of the FSO Africa and FSO Asia in direct continuation of the current contractual service. The letter of award was received from North Oil Company, the future operator of the Al Shaheen oil field, whose shareholders are Qatar Petroleum Oil & Gas Limited and Total E&P Golfe Limited. This award is subject to successful negotiation and documentation of the services contracts. The intent is that the new contracts for these custom-made 3 million barrels capacity units that have been serving the Al Shaheen field without interruption since 2010 will have a duration of five years starting at the expiry of the existing contracts with Maersk Oil Qatar. The existing contracts will remain in force until expiry in the third quarter of 2017. If negotiations and documentation are successfully concluded, the new contracts are expected over their full duration to generate revenues for the joint venture in excess of USD 360 million, excluding reimbursement for agreed operating expenses which will be dealt with on an open book basis. The signing of definitive services contracts remain subject to the resolution of substantive business terms and conditions and no assurance can be given that such resolution will be achieved.

Security

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

Vessels on order or under construction

The group has 4 vessels under construction as at December 31, 2016 for an aggregate amount of USD 86.1 million (2015: USD 93.9 million and 2014: 0). The amounts presented within "Vessels under construction" relate to the two VLCCs which were delivered on January 12 and January 20, 2017 from

Hyundai Heavy Industries, as discussed above and two Ice Class Suezmax vessels from Hyundai Heavy Industries to be delivered in early 2018.

Capital commitment

As at December 31, 2016 the Group's total capital commitment amounts to USD 208.8 million (2015: USD 195.9 million). These can be detailed as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>		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	-	-	-	-	
TOTAL	195,910	195,910	-	-	

<i>(in thousands of USD)</i>		AS AT DECEMBER 31, 2016 PAYMENTS SCHEDULED FOR			
	TOTAL	2017	2018	2019	
Commitments in respect of VLCCs	97,035	97,035	-	-	
Commitments in respect of Suezmaxes	111,793	24,843	86,950	-	
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-	
TOTAL	208,828	121,878	86,950	-	

At December 31, 2016, Euronav held the option to purchase an additional two Ice Class Suezmax vessels from Hyundai Heavy Industries (HHI), but Euronav had not yet exercised this option. The option expires on May 3, 2017.



NOTE 9 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

Recognized deferred tax assets and liabilities

Deferred tax assets and liabilities are attributable to the following:

<i>(in thousands of USD)</i>	ASSETS	LIABILITIES	NET
Provisions	169	-	169
Employee benefits	23	-	23
Unused tax losses & tax credits	743	-	743
	935	-	935
Offset	-	-	
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015	935	-	
Provisions	31	-	31
Employee benefits	37	-	37
Unused tax losses & tax credits	896	-	896
	964	-	964
Offset	-	-	
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016	964	-	

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, 2016		DECEMBER 31, 2015	
	ASSETS	LIABILITIES	ASSETS	LIABILITIES
Deductible temporary differences	280	-	275	-
Taxable temporary differences	7	(25,213)	-	(21,220)
Tax losses & tax credits	105,731	-	109,797	-
	106,018	(25,213)	110,072	(21,220)
Offset	(25,213)	25,213	(21,220)	21,220
TOTAL	80,805	-	88,852	-

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 primarily to tax liabilities in respect of non distributed reserves of the Group that will be taxed when distributed. No deferred tax liability has been recognized because the Group controls whether the liability will be incurred and management is satisfied that the liability will not be incurred in the foreseeable future. In addition, no deferred tax liabilities have been recognized for temporary differences related to vessels for which the Group expects that the reversal of these differences will not have a tax effect.

Movement in deferred tax balances during the year

(in thousands of USD)

	BALANCE AT JAN 1, 2014	RECOGNIZED IN INCOME	RECOGNIZED IN EQUITY	TRANSLATION DIFFERENCES	BALANCE AT DEC 31, 2014
Provisions	-	238	-	-	238
Employee benefits	52	7	-	(7)	52
Unused tax losses & tax credits	828	5,507	-	(89)	6,246
TOTAL	880	5,752	-	(96)	6,536
	BALANCE AT JAN 1, 2015	RECOGNIZED IN INCOME	RECOGNIZED IN EQUITY	TRANSLATION DIFFERENCES	BALANCE AT DEC 31, 2015
Provisions	238	(61)	-	(8)	169
Employee benefits	52	(24)	-	(5)	23
Unused tax losses & tax credits	6,246	(5,450)	-	(53)	743
TOTAL	6,536	(5,535)	-	(66)	935
	BALANCE AT JAN 1, 2016	RECOGNIZED IN INCOME	RECOGNIZED IN EQUITY	TRANSLATION DIFFERENCES	BALANCE AT DEC 31, 2016
Provisions	169	(121)	-	(17)	31
Employee benefits	23	15	-	(1)	37
Unused tax losses & tax credits	743	220	-	(67)	896
TOTAL	935	114	-	(85)	964



NOTE 10 - NON-CURRENT RECEIVABLES

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Shareholders loans to joint ventures	183,348	259,229
Other non-current receivables	565	678
Investment	1	1
TOTAL NON-CURRENT RECEIVABLES	183,914	259,908

The shareholders loans to joint ventures as of December 31, 2016 and December 31, 2015 did not bear interest. Please refer to Note 25 for more information on the Shareholders loans to joint ventures.

The maturity date of the non-current receivables is as follows:

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
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	183,914	259,908
TOTAL NON-CURRENT RECEIVABLES	183,914	259,908



NOTE 11 - TRADE AND OTHER RECEIVABLES - CURRENT

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Trade receivables	38,695	35,740
Accrued income	10,966	31,515
Accrued interest	33	25
Deferred charges	21,149	20,402
Other receivables	95,499	131,398
TOTAL TRADE AND OTHER RECEIVABLES	166,342	219,080

The decrease in other receivables relates to income to be received by the Group from the Tankers International Pool. These amounts decreased in 2016 due to overall declining freight market conditions.

For currency and credit risk, we refer to Note 18.



NOTE 12 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Bank deposits	104,500	59,205
Cash at bank and in hand	102,189	72,458
TOTAL	206,689	131,663
Of which restricted cash	146	124
Less:		
Bank overdrafts used for cash management purposes	-	-
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS	206,689	131,663

The bank deposits as at December 31, 2016 had an average maturity of 10 days (2015: 24 days)



NOTE 13 - EQUITY

Number of shares issued			
<i>(in shares)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
On issue at January 1	159,208,949	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
ON ISSUE AT DECEMBER 31 - FULLY PAID	159,208,949	159,208,949	131,050,666

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, 2016 and December 31, 2015 the share capital is represented by 159,208,949 shares. The shares have no par value.

At December 31, 2016, the authorised share capital not issued amounts to USD 150,000,000 (2015: USD 150,000,000 and 2014: USD 61,525,678) or the equivalent of 138,005,652 shares (2015: 138,005,652 shares and 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 IRSs 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 recognised in equity and the ineffective portion has been recognised in profit or loss. These IRSs had a duration of 5 years matching the repayment profile of that facility and matured on April 2, 2014.

Treasury shares

As of December 31, 2016 Euronav owned 1,042,415 of its own shares, compared to 466,667 of shares owned on December 31, 2015. In the twelve months period ended December 31, 2016, Euronav bought back 692,415 shares at an aggregate cost of USD 6.9 million and delivered 116,667 shares upon the exercise of share options. These 116,667 treasury shares had an aggregate weighted average cost of USD 3.1 million and Euronav recognized a loss of USD 2.3 million in retained earnings upon the delivery of these treasury shares to the share option holders. The total net proceeds amounted to USD 0.8 million.

Dividends

On May 12, 2016, the Annual Shareholders' meeting approved 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 was paid in EUR at the USD/EUR exchange rate of the record date.

During its meeting of August 24, 2016, the Board of Directors of Euronav approved an interim dividend for the first semester 2016 of USD 0.55 per share. The interim dividend of USD 0.55 per share was payable as from September 30, 2016. The interim dividend to holders of Euronext shares was paid in EUR at the USD/EUR exchange rate of the record date.

On March 14, 2017, the Board of Directors decided to propose to the Annual Shareholders' meeting to be held on May 11, 2017, to approve a full year dividend of USD 0.77 per share. Taking into account the interim dividend approved in August in the amount of USD 0.55 per share, the expected dividend payable after the AGM should be USD 0.22 per share. The total final USD 0.77 dividend per share complies with 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 amount of dividends paid in 2016 was USD 216.8 million.

Share-based payment arrangements

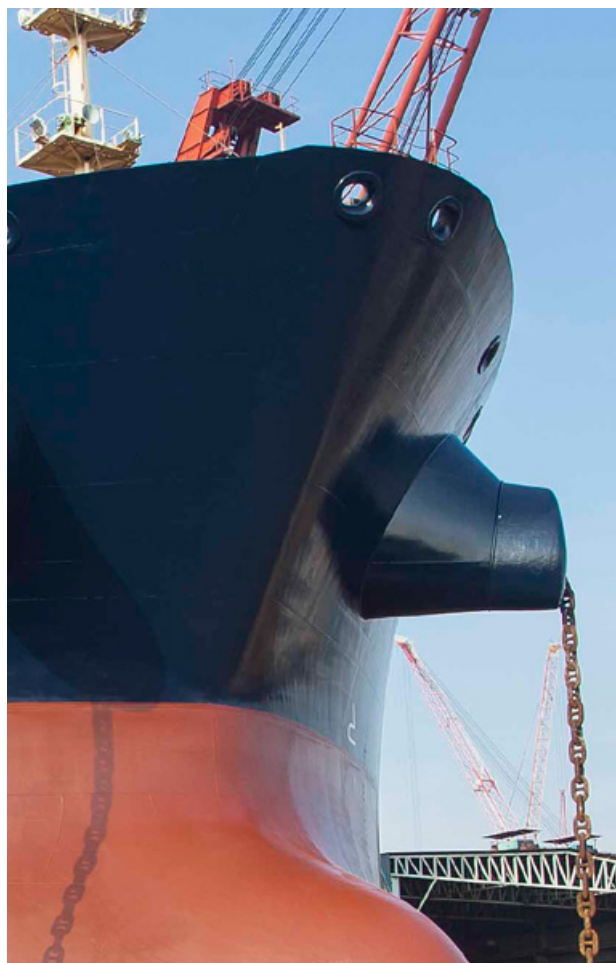
On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is limited to key management personnel. In March 2016, the holders exercised 166,667 options and a corresponding number of treasury shares were sold. The key terms and conditions did not change after December 31, 2013. The compensation expense related to this share option program was recognized in prior periods and therefore, this program did not have any impact on the consolidated statement of profit or loss for 2016.

Long term incentive plan 2015

The Group's Board of Directors implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years and 60% in the form of restricted stock units ('RSU's'), with cliff vesting on the third anniversary. In total 236,590 options and 65,433 RSU's were granted on February 12, 2015. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date. The stock options have an exercise price of EUR 10.0475 and are equity-settled. All of the stock options and RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2016. 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 2016 with respect to the LTIP was USD 0.4 million.

Long term incentive plan 2016

The Group's Board of Directors implemented in 2016 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, key management personnel is eligible to receive phantom stock unit grants. Each phantom stock unit grants the holder a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 54,616 phantom stocks were granted on February 2, 2016 and all remain outstanding as of December 31, 2016. The LTIP 2016 qualifies as a cash-settled share-based payment transaction. The Company recognizes a liability in respect of its obligations under the LTIP 2016, measured based on the Company's share price at the reporting date, and taking into account the extent to which the services have been rendered to date. The compensation expense recognized in the consolidated statement of profit or loss during 2016 was USD 0.2 million.



NOTE 14 - EARNINGS PER SHARE

Basic earnings per share

The calculation of basic earnings per share at December 31, 2016 was based on a result attributable to ordinary shares of USD 204,049,212 (December 31, 2015: USD 350,300,535 and December 31, 2014: USD (45,795,933)) and a weighted average

number of ordinary shares outstanding during the period ended December 31, 2016 of 158,262,268 (December 31, 2015: 155,872,171 and December 31, 2014: 116,539,018), calculated as follows:

Result attributable to ordinary shares

(in thousands of USD except share and per share information)

	2016	2015	2014
Result for the period	204,049	350,301	(45,797)
Weighted average	158,262,268	155,872,171	116,539,018
Basic earnings per share (in USD)	1.29	2.25	(0.39)

Weighted average number of ordinary shares

(in shares)

	SHARES ISSUED	TREASURY SHARES	SHARES OUTSTANDING	WEIGHTED NUMBER OF SHARES
ON ISSUE AT JANUARY 1, 2014	54,223,817	1,750,000	52,473,817	52,473,817
Issuance of shares	76,826,849	-	76,826,849	64,065,200
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-	-	-
ON ISSUE AT DECEMBER 31, 2014	131,050,666	1,750,000	129,300,666	116,539,017
ON ISSUE AT JANUARY 1, 2015	131,050,666	1,750,000	129,300,666	129,300,666
Issuance of shares	28,158,283	-	28,158,283	25,842,099
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	(1,283,333)	1,283,333	729,406
ON ISSUE AT DECEMBER 31, 2015	159,208,949	466,667	158,742,282	155,872,171
ON ISSUE AT JANUARY 1, 2016	159,208,949	466,667	158,742,282	158,742,282
Issuance of shares	-	-	-	-
Purchases of treasury shares	-	692,415	(692,415)	(575,005)
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	(116,667)	116,667	94,991
ON ISSUE AT DECEMBER 31, 2016	159,208,949	1,042,415	158,166,534	158,262,268



Diluted earnings per share

For the twelve months ended December 31, 2016, the diluted earnings per share (in USD) amount to 1.29 [2015: 2.22 and 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, 2016 and 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>	2016	2015	2014
WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES OUTSTANDING (BASIC)	158,262,268	155,872,171	116,539,017
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	166,789	635,731	1,750,000
WEIGHTED AVERAGE NUMBER OF ORDINARY SHARES (DILUTED)	158,429,057	157,529,562	128,827,347

On January 31, 2015, the last 250 remaining outstanding Notes due in January 2015, were redeemed at par.

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 and December 31, 2016 which can give rise to dilution, except for the share-based payment arrangements.

NOTE 15 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS

<i>(in thousands of USD)</i>	NOTE	BANK LOANS	CONVERTIBLE AND OTHER NOTES	TOTAL
More than five years	-	371,595	-	371,595
Between one and five years	-	716,431	231,373	947,804
More than one year	-	1,088,026	231,373	1,319,399
Less than one year	-	146,303	23,124	169,427
AT JANUARY 1, 2015		1,234,329	254,497	1,488,826
New loans	-	931,270	-	931,270
Scheduled repayments	-	(109,719)	(23,200)	(132,919)
Early repayments	-	(999,451)	(235,500)	(1,234,951)
Other changes	-	(3,981)	4,203	222
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015		1,052,448	-	1,052,448
More than five years	-	147,174	-	147,174
Between one and five years	-	805,252	-	805,252
More than one year	-	952,426	-	952,426
Less than one year	-	100,022	-	100,022
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015		1,052,448	-	1,052,448
More than five years	-	147,174	-	147,174
Between one and five years	-	805,252	-	805,252
More than one year	-	952,426	-	952,426
Less than one year	-	100,022	-	100,022
AT JANUARY 1, 2016		1,052,448	-	1,052,448
New loans	-	740,286	-	740,286
Scheduled repayments	-	(60,015)	-	(60,015)
Early repayments	-	(714,000)	-	(714,000)
Acquisitions through business combinations	24	61,065	-	61,065
Other changes	-	5,778	-	5,778
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016		1,085,562	-	1,085,562
More than five years	-	330,491	-	330,491
Between one and five years	-	635,952	-	635,952
More than one year	-	966,443	-	966,443
Less than one year	-	119,119	-	119,119
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016		1,085,562	-	1,085,562



Bank Loans

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 6-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 bore interest at LIBOR plus a margin of 2.75% per annum and was repayable over a term of six years with maturity in 2020 and was secured by the fifteen (15) Very Large Crude Carriers (VLCC) from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd. The proceeds of the facility were drawn and used to partially finance the purchase price of the Maersk Acquisition Vessels. This USD 500.0 million loan facility was repaid in full on December 21, 2016 using a portion of the borrowing under the USD 409.5 million senior secured amortizing revolving credit facility concluded on December 16, 2016.

On October 13, 2014, the Group entered into a USD 340.0 million senior secured credit facility with a syndicate of banks and ING Bank N.V. as Agent and Security Trustee. Borrowings under this facility have been, used to partially finance the acquisition of the four (4) modern Japanese built VLCC vessels ('the VLCC Acquisition Vessels') from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd and to repay USD 153.1 million of outstanding debt and retire the Group's USD 300.0 million Secured Loan Facility dated April 3, 2009. This facility is comprised of (i) a USD 148.0 million non-amortising revolving credit facility and (ii) a USD 192.0 million term loan facility. This facility has a term of 7 years and bears interest at LIBOR plus a margin of 2.25% per annum. This credit facility is secured by eight of our wholly-owned vessels, the *Fraternity*, *Felicity*, *Cap Felix*, *Cap Theodora* and, upon their respective deliveries, the 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, 2016 and December 31, 2015, the outstanding balances on this facility were USD 207.3 million and USD 175.5 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 July 1, 2022 and carries a rate of LIBOR plus a margin of 195 bps. As of December 31, 2016 and December 31, 2015, the outstanding balances under this facility were USD 612.1 million and USD 467.5 million, respectively.

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 of December 31, 2016 and December 31, 2015, there were no outstanding balances under this facility.

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement (see Note 24) whereby as of that date, Fiorano Shipholding Ltd and Larvotto Shipholding Ltd were fully consolidated and all assets acquired and liabilities assumed were recognized. Their respective loans are related to, and are secured by, the vessels owned by Fiorano and Larvotto. As of December 31, 2016, the outstanding balance on these facilities was USD 57.0 million in total.

On December 16, 2016, the Group entered into a USD 409.5 million senior secured amortizing revolving credit facility for the purpose of refinancing 11 vessels as well as Euronav's general corporate purposes. The credit facility was used to refinance the USD 500 million senior secured credit facility dated March 25, 2014 and will mature on January 31, 2023 carrying a rate of LIBOR plus a margin of 2.25%. As of December 31, 2016, the outstanding balance on this facility was USD 222.0 million. The credit facility is secured by the aforementioned 11 vessels.



Undrawn borrowing facilities

At December 31, 2016, Euronav and its fully-owned subsidiaries have undrawn credit line facilities amounting to USD 355.8 million (2015: USD 291.1 million).

Terms and debt repayment schedule

The terms and conditions of outstanding loans were as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>				DECEMBER 31, 2016			DECEMBER 31, 2015		
	CURR.	NOMINAL INTEREST RATE	YEAR OF MAT.	FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE	FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE
Secured vessels loan 192M	USD	libor +2.25%	2021	143,571	143,571	141,501	175,476	175,476	172,778
Secured vessels Revolving loan 148M*	USD	libor +2.25%	2021	147,559	63,700	63,700	147,559	-	-
Secured vessels loan 500M	USD	libor +2.75%	2020	-	-	-	428,000	428,000	420,320
Secured vessels Revolving loan 750M*	USD	libor +1.95%	2022	636,536	612,050	605,806	551,023	467,500	459,350
Secured vessels Revolving loan 409.5M*	USD	libor +2.25%	2023	409,500	222,036	217,600	-	-	-
Secured vessels loan 76M	USD	libor +1.225%	2020	27,813	27,813	27,813	-	-	-
Secured vessels loan 67.5M	USD	libor +1.5%	2020	29,143	29,143	29,143	-	-	-
Unsecured bank facility 60M	USD	libor +2.25%	2020	60,000	-	-	60,000	-	-
TOTAL INTEREST-BEARING BANK LOANS				1,454,121	1,098,312	1,085,562	1,362,058	1,070,976	1,052,448

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

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 per cent 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 16,283,750 (or USD 23,168,520 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.

In the second quarter of 2013, the Group bought back an additional 5 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 7-year bonds. These bonds were issued at 85 per cent 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 6). These amounts are also reflected under the heading 'Other changes' in the first table of this footnote.

Convertible and other notes carrying amount <i>(in thousands of USD)</i>	2016	2015
Carrying amount of liability at the beginning of the period	-	23,124
Amortization of transaction costs	-	76
Redemption of convertible Notes	-	(23,200)
CARRYING AMOUNT OF LIABILITY AT THE END OF THE PERIOD	-	-

Transaction and other financial costs

The heading 'Other changes' in the first table of this footnote, reflects the recognition of directly attributable transaction costs as a deduction from the fair value of the corresponding liability, and the subsequent amortization of such costs.

In 2016, the Group recognized USD 10.2 million of amortisation of financing costs, including USD 5.5 million of remaining unamortised financing cost upon the refinancing of the USD 500 million senior secured credit facility dated March 25, 2014.

The Group recognized USD 4.4 million of directly attributable transaction costs as a deduction from the fair value of the USD 409.5 million senior secured amortising revolving credit facility concluded on December 16, 2016.

In 2016, finance expenses of the Group were in line with 2015. 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 7-year bonds.

NOTE 16 - EMPLOYEE BENEFITS

The amounts recognized in the balance sheet are as follows:

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
NET LIABILITY AT BEGINNING OF PERIOD	(2,038)	(2,108)	(1,900)
Recognized in profit or loss	(261)	(108)	(85)
Recognized in other comprehensive income	(646)	(44)	(393)
Foreign currency translation differences	99	222	270
NET LIABILITY AT END OF PERIOD	(2,846)	(2,038)	(2,108)
Present value of funded obligations	(2,846)	(852)	(1,525)
Fair value of plan assets	2,292	539	1,145
	(554)	(313)	(380)
Present value of unfunded obligations	(2,292)	(1,725)	(1,728)
NET LIABILITY	(2,846)	(2,038)	(2,108)
Amounts in the balance sheet:			
Liabilities	(2,846)	(2,038)	(2,108)
Assets	-	-	-
NET LIABILITY	(2,846)	(2,038)	(2,108)

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 2017: USD 238,788.

NOTE 17 - TRADE AND OTHER PAYABLES

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Advances received on contracts in progress, between 1 and 5 years	533	590
TOTAL NON-CURRENT OTHER PAYABLES	533	590
Trade payables	18,107	23,034
Accrued payroll	2,581	2,719
Dividends payable	7	7
Accrued expenses	29,245	35,189
Accrued interest	1,150	1,043
Deferred income	13,746	16,860
Other payables	5,023	226
TOTAL TRADE AND OTHER PAYABLES	69,859	79,078

The decrease in accrued expenses is related to less accruals of spot related voyage expenses and less profit split of the VLCC *KHK Vision* due to declining market conditions and the redelivery on October 27, 2016.

The increase in other payables is related to the deferred gain of USD 5.0 million which was the difference between the fair value and the sale price of the four VLCCs of the sale and leaseback (see Note 8). This excess was deferred and will be amortized over the duration of the lease, i.e. 5 years.

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS

Carrying amounts and fair values

The following table shows the carrying amounts and fair values of financial assets and financial liabilities, including their levels in the fair value hierarchy. It does not include fair value information for financial assets and financial

liabilities not measured at fair value if the carrying amount is a reasonable approximation of fair value, such as trade and other receivables and payables.

(in thousands of USD)	NOTE	CARRYING AMOUNT		TOTAL	FAIR VALUE			TOTAL
		LOANS AND RECEIVABLES	OTHER FINANCIAL LIABILITIES		LEVEL 1	LEVEL 2	LEVEL 3	
DECEMBER 31, 2015								
FINANCIAL ASSETS NOT MEASURED AT FAIR VALUE								
Non-current receivables	10	259,908	-	259,908	-	-	256,522	256,522
Trade and other receivables *	11	198,678	-	198,678	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	12	131,663	-	131,663	-	-	-	-
		590,249	-	590,249	-	-	256,522	256,522
FINANCIAL LIABILITIES NOT MEASURED AT FAIR VALUE								
Secured bank loans	15	-	1,052,448	1,052,448	-	1,070,976	-	1,070,976
Unsecured bank loans	15	-	-	-	-	-	-	-
Trade and other payables *	17	-	62,218	62,218	-	-	-	-
Advances received on contracts	17	-	590	590	-	-	-	-
		-	1,115,256	1,115,256	-	1,070,976	-	1,070,976
DECEMBER 31, 2016								
FINANCIAL ASSETS NOT MEASURED AT FAIR VALUE								
Non-current receivables	10	183,914	-	183,914	-	-	178,216	178,216
Trade and other receivables *	11	145,193	-	145,193	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	12	206,689	-	206,689	-	-	-	-
		535,796	-	535,796	-	-	178,216	178,216
FINANCIAL LIABILITIES NOT MEASURED AT FAIR VALUE								
Secured bank loans	15	-	1,085,562	1,085,562	-	1,092,023	-	1,092,023
Unsecured bank loans	15	-	-	-	-	-	-	-
Trade and other payables *	17	-	56,113	56,113	-	-	-	-
Advances received on contracts	17	-	533	533	-	-	-	-
		-	1,142,208	1,142,208	-	1,092,023	-	1,092,023

* Deferred charges (see Note 11) and deferred income (see Note 17), which are not financial assets (liabilities) are not included.

Measurement of fair values

Valuation techniques and significant unobservable inputs

The following tables show the valuation techniques used in measuring Level 2 and Level 3 fair values, as well as the significant unobservable inputs used.

Financial instruments not measured at fair value

Type	Valuation Techniques	Significant unobservable inputs
Non-current receivables (consisting of shareholders' loans)	Discounted cash flow	Discount rate
Other financial liabilities (consisting of secured and unsecured bank loans)	Discounted cash flow	Not applicable

Transfers between Level 1, 2 and 3

There were no transfers between these levels in 2015 and 2016.

Financial risk management

In the course of its normal business, the Group is exposed to the following risks:

- Credit risk
- Liquidity risk
- Market risk (Tanker market risk, interest rate risk and currency risk)

The Company's Board of Directors has overall responsibility for the establishment and oversight of the Group's risk management framework. The Board of Directors has established the Audit and Risk Committee, which is responsible for developing and monitoring the Group's risk management policies. The committee reports regularly to the Board of Directors on its activities.

The Group's risk management policies are established to identify and analyse the risks faced by the Group, to set appropriate risk limits and controls and to monitor risks and adherence to limits. Risk management policies and systems are reviewed regularly to reflect changes in market conditions and the Group's activities. The Group, through its training and management standards and procedures, aims to maintain a disciplined and constructive control environment in which all employees understand their roles and obligations.

The Group's Audit and Risk Committee oversees how management monitors compliance with the Group's risk management policies and procedures, and reviews the adequacy of the risk management framework in relation to the risks faced by the Group. The Group's Audit and Risk Committee is assisted in its oversight role by internal audit. Internal audit undertakes both regular and ad hoc review of risk management controls and procedures, the results of which are reported to the Audit and Risk Committee.

Credit risk

Trade and other receivables

The Group has a formal credit policy. Credit evaluations - when necessary - are performed on an ongoing basis. At the balance sheet date there were no significant concentrations of credit risk. In particular, the two clients representing 10% each of the Tankers segment's total revenue in 2016 (see Note 2) only represented 3.4% of the total trade and other receivables at December 31, 2016 (2015: one client representing 2%). The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset.





The ageing of trade and other receivables is as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	2016	2015
Not past due	155,950	206,771
Past due 0-30 days	1,261	5,569
Past due 31-365 days	7,666	4,216
More than one year	1,465	2,524
TOTAL TRADE AND OTHER RECEIVABLES	166,342	219,080

Non current receivables mainly consist of shareholder's loans to joint ventures (see Note 10). As at December 31, 2016 and December 31, 2015, these receivables had no maturity date and were 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, 2016 55.72% (2015: 58.32%) 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 206.7 million at December 31, 2016 (2015: USD 131.7 million). The cash and cash equivalents are held with bank and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P (see Note 12).

Derivatives

Derivatives are entered into with banks and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P.

Guarantees

The Group's policy is to provide financial guarantees only for subsidiaries and joint ventures. At December 31, 2016, the Group has issued a guarantee to certain banks in respect of credit facilities granted to 2 joint ventures (see Note 25).

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. The sources of financing are diversified and the bulk of the loans are irrevocable, long-term and maturities are spread over different years.



The following are the remaining contractual maturities of financial liabilities:

Contractual cash flows December 31, 2015

(in thousands of USD)

	NOTE	CARRYING AMOUNT	TOTAL	LESS THAN 1 YEAR	BETWEEN 1 AND 5 YEARS	MORE THAN 5 YEARS
NON-DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES						
Bank loans	15	1,052,448	1,174,016	108,395	906,286	159,335
Current trade and other payables *	17	62,218	62,218	62,218	-	-
Non-current other payables	17	-	-	-	-	-
		1,114,666	1,236,234	170,613	906,286	159,335
DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES						
Interest rate swaps	17	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	17	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-

Contractual cash flows December 31, 2016

(in thousands of USD)

		CARRYING AMOUNT	TOTAL	LESS THAN 1 YEAR	BETWEEN 1 AND 5 YEARS	MORE THAN 5 YEARS
NON-DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES						
Bank loans	15	1,085,562	1,218,702	150,630	718,950	349,122
Current trade and other payables *	17	56,113	56,113	56,113	-	-
Non-current other payables	17	-	-	-	-	-
		1,141,675	1,274,815	206,743	718,950	349,122
DERIVATIVE FINANCIAL LIABILITIES						
Interest rate swaps	17	-	-	-	-	-
Forward exchange contracts	17	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-

* Deferred income (see Note 17), which are not financial liabilities, are not included.

The Group has secured bank loans that contain loan covenants. A future breach of covenant may require the Group to repay the loan earlier than indicated in the above table. For more details on these covenants, please see "capital management" below.

The interest payments on variable interest rate loans in the table above reflect market forward interest rates at the reporting date and these amounts may change as market interest rates change. It is not expected that the cash flows included in the table above (the maturity analysis) could occur significantly earlier, or at significantly different amounts than stated above.

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:

2016 PROFIT OR LOSS		2015 PROFIT OR LOSS		2014 PROFIT OR LOSS	
1,000 USD INCREASE	1,000 USD DECREASE	1,000 USD INCREASE	1,000 USD DECREASE	1,000 USD INCREASE	1,000 USD DECREASE
14,140	(14,140)	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, 2016, the Group has no such instruments in place.

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

(in thousands of USD)

	2016	2015
FIXED RATE INSTRUMENTS		
Financial assets	-	-
Financial liabilities	-	-
VARIABLE RATE INSTRUMENTS		
Financial liabilities	1,085,562	1,052,448
	1,085,562	1,052,448

Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

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

Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

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

<i>(effect in thousands of USD)</i>	PROFIT OR LOSS		EQUITY	
	50 BP	50 BP	50 BP	50 BP
DECEMBER 31, 2014	INCREASE	DECREASE	INCREASE	DECREASE
Variable rate instruments	(4,257)	4,257	-	-
Interest rate swaps	-	-	-	-
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	(4,257)	4,257	-	-
DECEMBER 31, 2015				
Variable rate instruments	(5,670)	5,670	-	-
Interest rate swaps	-	-	-	-
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	(5,670)	5,670	-	-
DECEMBER 31, 2016				
Variable rate instruments	(5,315)	5,315	-	-
Interest rate swaps	-	-	-	-
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	(5,315)	5,315	-	-

Currency risk

The Group's exposure to currency risk is related to its operating expenses expressed in Euros.

In 2016 about 17.4% (2015: 17.4% and 2014: 13.5%) of the Group's total operating expenses were incurred in Euros.

Revenue and the financial instruments are expressed in USD only.



<i>(in thousands of EUR/USD)</i>	DECEMBER 31, 2016		DECEMBER 31, 2015		DECEMBER 31, 2014	
	EUR	USD	EUR	USD	EUR	USD
Trade payables	(8,725)	(9,383)	(9,913)	(13,121)	(8,646)	(13,198)
Operating expenses	(92,608)	(440,830)	(89,457)	(425,806)	(65,691)	(421,300)

For the average and closing rates applied during the year, we refer to Note 27.

In the past, Euronav had entered into an agreement with a third party financial advisor with the aim to manage the risk from adverse movements in EUR/USD exchange rates. The program used a financial trading strategy called Currency Overlay Management Strategy which managed the equivalent of EUR 40.0 million exposures on a yearly basis. The currency overlay manager conducted foreign-exchange hedging by selectively placing and removing hedges to achieve the objectives set by us. On July 29, 2016, Euronav terminated this agreement.

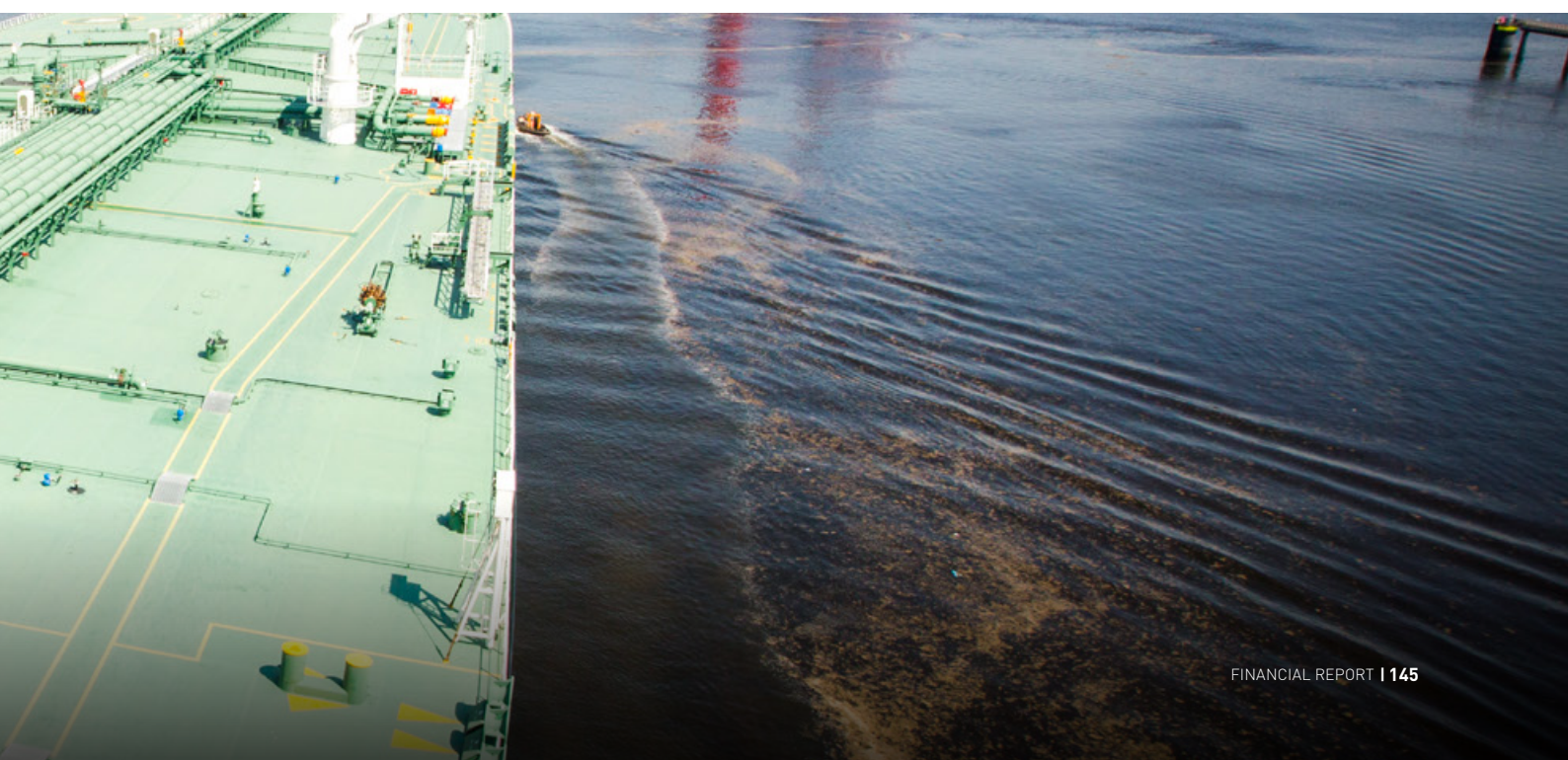
The net impact of this program on the Group's consolidated statement of profit or loss for the year ending December 31, 2016 was a loss of USD 0.9 million (2015: loss of USD 1.0 million and 2014: loss of USD 0.1 million).

Sensitivity analysis

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

<i>(in thousands of USD)</i>	2016	2015	2014
Equity	532	473	662
Profit or loss	(10,025)	(9,565)	(9,124)

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



Master netting or similar agreements

The Group enters into derivative transactions under International Swaps and Derivatives Association (ISDA) master netting agreements. In general, under such agreements the amounts owned by each counterparty on a single day in respect of all transactions outstanding in the same currency are aggregated into a single net amount that is payable by one party to the other.

Capital management

Euronav is continuously optimizing its capital structure (mix between debt and equity). The main objective is to maximise shareholder value while keeping the desired financial flexibility to execute the strategic projects. Some of the Group's other key drivers when making capital structure decisions are pay-out restrictions and the maintenance of the strong financial health of the Group. Besides the statutory minimum equity funding requirements that apply to the Group's subsidiaries in the various countries, the Group is also subject to covenants in relation to some of its senior secured credit facilities:

- an amount of current assets that, on a consolidated basis, exceeds current liabilities. Current assets may include undrawn 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.

Furthermore, certain of our credit facilities contain a cross-default provision that may be triggered by a default under one of our other credit facilities, or those of our 50%-owned joint ventures. A cross-default provision means that a default on one loan would result in a default on certain other loans. Because of the presence of cross-default provisions in certain of our credit facilities, the refusal of any one lender under our credit facilities to grant or extend a waiver could result in certain of our indebtedness being accelerated, even if our other lenders under our credit facilities have waived covenant defaults under the respective credit facilities. If our secured indebtedness is accelerated in full or in part, it would be very difficult in the current financing environment for us to refinance our debt or obtain additional financing and we could lose our vessels and other assets securing our credit facilities if our lenders foreclose their liens, which would adversely affect our ability to conduct our business.

As of December 31, 2016, December 31, 2015 and December 31, 2014, the Group was in compliance with all of the covenants contained in the debt agreements.

With respect to the quantitative covenants as of December 31, 2016, as described above:

1. current assets on a consolidated basis exceeded current liabilities by USD 540.1 million
2. aggregated cash was USD 562.5 million
3. cash was USD 206.7 million
4. ratio of Stockholders' Equity to Total Assets was 62%

Notwithstanding our Board of Directors' primary obligation to act in the best interest of the Company and in doing so always to consider alternatives for use of cash that might otherwise be distributed as dividends, such as the purchase by us of our own shares, the accelerated amortization of debt or the acquisition of vessels which we consider at that time to be accretive to shareholders' value, the Board has adopted the following current dividend payment policy: the Company intends to distribute to our shareholders 80% of our annual net consolidated profit excluding exceptional items (such as gains 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 5 years under non-cancellable leases are as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Less than 1 year	(32,120)	(15,012)
Between 1 and 5 years	(127,644)	-
More than 5 years	-	-
TOTAL FUTURE LEASE PAYMENTS	(159,764)	(15,012)

Options to extend the charter period, if any, have not been taken into account when calculating the future minimum lease payments.

As discussed in Note 8, the Group entered into a five year leaseback agreement for four VLCCs on December 16, 2016. The sale of the vessels occurred on December 22, 2016 and the charter period has a duration of five years, therefore ending on December 22, 2021. Under these leaseback agreements there is a sellers credit of USD 4.5 million of the sale price that becomes immediately due and payable by the owners upon sale of the vessel during the charter period and shall be paid out of the sales proceeds. It also becomes due to the extent of 50% of the (positive) difference between the fair market value of the vessels at the end of the leaseback agreements

and USD 17.5 million (for the oldest VLCC) or USD 19.5 million (for the other vessels). Furthermore, the Group provides a residual guarantee to the owners in the aggregate amount of up to USD 20.0 million in total at the time of redelivery of the four vessels. The parties also agreed a profit split, if the vessel is sold at charter expiry they shall share the net proceeds of the sale, 75% for owners and 25% for charterers, between USD 26.5 million and USD 32.5 million (for the oldest VLCC) or between USD 28.5 million and USD 34.5 million (for the other vessels).

The Group analysed the classification of the leaseback agreements based on the primary lease classification criteria and the supplemental indicators in IAS 17, and determined that these agreements qualified as operating leases.

Non-cancellable operating lease rentals for office space and company cars with an average duration of 3 years are payable as follows:

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Less than 1 year	(2,297)	(2,448)
Between 1 and 5 years	(5,070)	(6,826)
More than 5 years	(1,183)	(2,665)
TOTAL NON-CANCELLABLE OPERATING LEASE RENTALS	(8,550)	(11,939)

Amounts recognized in profit and loss

(in thousands of USD)

	2016	2015	2014
Bareboat charter	(792)	-	(3,584)
Time charter	(16,921)	(25,849)	(32,080)
Office rental	(2,219)	(2,581)	(1,579)
TOTAL RECOGNIZED IN PROFIT AND LOSS	(19,932)	(28,430)	(37,243)

Leases as lessor

Future minimum lease receivables

The Group leases out some of its vessels under time charter agreements (operating leases). The future minimum lease receivables with an average duration of 11 months under non-cancellable leases are as follows:

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Less than 1 year	150,450	217,480
Between 1 and 5 years	35,083	168,416
More than 5 years	-	-
TOTAL FUTURE LEASE RECEIVABLES	185,534	385,896

The amounts shown in the table above include the Group's share of operating leases of joint ventures.

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

At December 31, 2016, Euronav and its subsidiaries, without joint ventures, have future minimum lease receivables less than one year of USD 108.5 million (2015: USD 152.1 million) and future minimum lease receivables between 1 and 5 years of USD 35.1 million (2015: USD 126.5 million).

Non-cancellable operating lease rentals for office space with an average duration of 4 years are receivable as follows:

(in thousands of USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Less than 1 year	806	948
Between 1 and 5 years	2,644	3,360
More than 5 years	878	1,854
TOTAL FUTURE LEASE RECEIVABLES	4,328	6,162



The operating lease rentals receivable on the previous page relate entirely to the Group's leased offices for Euronav UK. Euronav UK has sublet part of the office space to six different subtenants, of which four starting in 2014, one in 2015 and one in 2016.

Amounts recognized in profit and loss

(in thousands of USD)

	2016	2015	2014
Bareboat charter	-	-	-
Time charter	140,227	126,091	132,118
Office rental	878	879	337
TOTAL RECOGNIZED IN PROFIT AND LOSS	141,105	126,970	132,455

NOTE 20 - PROVISIONS AND CONTINGENCIES

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

NOTE 21 - RELATED PARTIES

Identity of related parties

The Group has a related party relationship with its subsidiaries (see Note 23) and equity-accounted investees (see Note 25) and with its directors and executive officers (see Note 22).

Transactions with key management personnel

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

<i>(in thousands of EUR)</i>	2016	2015	2014
TOTAL REMUNERATION	1,145	1,591	1,401

The Nominating and Remuneration Committee annually reviews the remuneration of the members of the Executive Committee. The remuneration (excluding the CEO) consists of a fixed and a variable component and can be summarised as follows:

<i>(in thousands of EUR)</i>	2016	2015	2014
TOTAL FIXED REMUNERATION	1,175	1,176	1,068
of which			
Cost of pension	35	35	32
Other benefits	57	57	55
TOTAL VARIABLE REMUNERATION	1,079	2,508	3,530
of which			
Share-based payments	388	1,126	2,796

All amounts mentioned refer to the Executive Committee in its official composition throughout 2016.

The remuneration of the CEO can be summarised as follows:

<i>(in thousands of GBP)</i>	2016	2015	2014
TOTAL FIXED REMUNERATION	394	394	375
of which			
Cost of pension	-	-	13
Other benefits	11	11	11
TOTAL VARIABLE REMUNERATION	437	863	1,020
of which			
Share-based payments	171	333	725

Within the framework of a stock option plan, the Board of Directors has granted on December 16, 2013 options on its 1,750,000 treasury shares to the members of the Executive Committee for no consideration but with conditions (see Note 22). 525,000 options were granted to the CEO and 1,225,000 options were granted to the other members of the Executive Committee. The exercise price of the options is EUR 5.7705. All of the beneficiaries have accepted the options granted to them. In 2015 1,283,333 options were exercised. In 2016 the Company bought back 692,415 shares and delivered 116,667 shares upon the exercise of share options. At the date of this report all of the remaining options are vested. In addition, the Board of Directors has granted on February 12, 2015 236,590 options and 65,433 restricted stock units within the framework of a long term incentive plan. Vested stock options may be exercised until 13 years after the grant date. On February 2, 2016, the Board of Directors granted 54,616 phantom stock units within the framework of an additional long term incentive plan. Each unit gives a conditional right to receive an amount of cash equal to the fair market value of one share of the company on the settlement date. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award (see Note 22).

Relationship with CMB

In 2004, Euronav split from Compagnie Maritime Belge (CMB). CMB renders some administrative and general services to Euronav. In 2016 CMB invoiced a total amount of USD 17,731 (2015: USD 0 and 2014: USD 17,745).

Relationship with Saverco

Saverco, an entity having significant influence over Euronav through its 10.69% shareholding and a common board member, has rendered in the past travel services to Euronav on a transactional basis. In 2016, Saverco invoiced a total amount of USD 0 (2015: 0 and 2014: USD 15,828).

Properties

The Group leases office space in Belgium from Reslea N.V., an entity jointly controlled by CMB and Exmar. Under this lease, the Group paid an annual rent of USD 175,572 in 2016 (2015: USD 178,104 and 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 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 199,873 in 2016 (2015: USD 184,791 and 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 2016 a rent of USD

443,643 (2015: USD 495,507 and 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 per cent of the outstanding interests. Under this sublease, the Company received in 2016 a rent of USD 232,882 (2015: USD 260,108 and 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, 2016, 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 authorised 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 2 years with 3 options in favour 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.

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 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 (see Note 8).

The Group has supplied funds in the form of shareholder's advances to some of its joint ventures at pre-agreed conditions which are always similar for the other party involved in the joint venture in question (see below and Note 25).

On May 20, 2016, the Group announced that it had agreed with Bretta Tanker Holdings Inc. ("Bretta") to terminate its Suezmax joint ventures and to enter into a share swap and claims transfer agreement. The joint ventures covered four Suezmax vessels: the *Captain Michael* (2012 - 157,648 dwt), the *Maria* (2012 - 157,523 dwt), the *Eugenie* (2010 - 157,672 dwt) and the *Devon* (2011 - 157,642 dwt). Euronav assumed full ownership of the two companies owning the two youngest vessels, the *Captain Michael* and the *Maria*, and Bretta assumed full ownership of the two companies owning the *Eugenie* and the *Devon* (see Note 24).

Balances and transactions between the Group and its subsidiaries have been eliminated on consolidation and are not disclosed in this note. Details of outstanding balances and transactions between the Group and its joint ventures are disclosed below:

AS OF END FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2015

(in thousands of USD)

	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	-	-	-	-	-
TOTAL	3,783	127	317,749	3,423	275

AS OF END FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2016

(in thousands of USD)

	TRADE RECEIVABLES	TRADE PAYABLES	SHAREHOLDERS LOAN	TURNOVER	DIVIDEND INCOME
TI Africa Ltd	241	-	137,615	360	-
TI Asia Ltd	303	-	65,897	360	-
Fiorano Shipholding Ltd	-	-	-	265	-
Fontvieille Shipholding Ltd	-	-	-	249	-
Larvotto Shipholding Ltd	-	-	-	275	-
Moneghetti Shipholding Ltd	-	-	-	287	-
Great Hope Enterprises Ltd	-	-	-	-	28
Kingswood Co. Ltd	-	-	-	-	23,450
TOTAL	544	-	203,512	1,795	23,478

Guarantees

The Group has provided guarantees to financial institutions that have provided credit facilities to its joint ventures. As of December 31, 2016 USD 75.3 million (2015: USD 251.6 million) was outstanding under the joint venture loan agreements, of which the Group has guaranteed USD 37.7 million (2015: USD 125.8 million) (see Note 25).

NOTE 22 - SHARE-BASED PAYMENT ARRANGEMENTS

Description of share-based payment arrangements:

At December 31, 2016, the Group had the following share-based payment arrangements:

Share option programs (Equity-settled)

On December 16, 2013, the Group established a share option program that entitles key management personnel to purchase existing shares in the Company. Under the program, holders of vested options are entitled to purchase shares at the market price of the shares at the grant date. Currently this program is limited to key management personnel.

The Group intends to use its treasury shares to settle its obligations under this program. The key terms and conditions related to the grants under these programs are as follows:

GRANT DATE/EMPLOYEES ENTITLED	NUMBER OF INSTRUMENTS	VESTING CONDITIONS	CONTRACTUAL LIFE OF OPTIONS
Options granted to key management personnel			
December 16, 2013 ("Tranche 1")	583,000	Share price to be at least EUR 7.5	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 2")	583,000	Share price to be at least EUR 8.66	5 years
December 16, 2013 ("Tranche 3")	583,000	Share price to be at least EUR 11.54 and US listing	5 years
TOTAL SHARE OPTIONS	1,750,000		

In addition, 50% of the options can only be exercised at the earliest if the shares of the Group are admitted for listing in a recognised US listing exchange platform (the "listing event"). The other 50% can only be exercised one year after the listing event. If the Group's shares had not been listed on a US listing exchange, then only 2/3 of the shares would be exercisable and would have to meet the first 2 vesting conditions listed above.

Long term incentive plan 2015 (Equity-settled)

The Group's Board of Directors implemented in 2015 a long term incentive plan ('LTIP') for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain 40% of their respective LTIP in the form of Euronav stock options, with vesting over three years at anniversary date and 60% in the form of restricted stock units ('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 inputs used in measurement of the fair values at grant date for the equity-settled share option programs were as follows:

Long term incentive plan 2016 (Cash-settled)

The Group's Board of Directors implemented in 2016 an additional long term incentive plan for key management personnel. Under the terms of this LTIP, the beneficiaries will obtain their respective LTIP in cash, based on the volume weighted average price of the shares on Euronext Brussels over the 3 last business days of the relevant vesting period. The phantom stock units will mature one-third each year on the second, third and fourth anniversary of the award. In total a number of 54,616 phantom stocks were granted on February 2, 2016

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.

	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%

(Figures in EUR)

Expected volatility has been based on an evaluation of the historical volatility of the Company's share price, particularly over the historical periods commensurate with the expected term. The expected term of the instruments has been based on historical experience and general option holder behaviour using a Monte Carlo simulation.

The fair value of the RSUs under the 2015 LTIP was measured with reference to the Euronav share price at the grant date. All of the RSUs granted on February 12, 2015 remained outstanding as of December 31, 2016 and had not yet vested.

The liability in respect of its obligations under the LTIP 2016 is measured based on the Company's share price at the reporting

date and taking into account the extent to which the services have been rendered to date. All of the phantom stocks granted on February 2, 2016 remained outstanding as of December 31, 2016. The Company's share price was EUR 10,613 at the grant date of the LTIP 2016, and was EUR 7.579 as at December 31, 2016.

Expenses recognized in profit or loss

For details on related employee benefits expense see Note 5.

The expense related to the LTIP 2016 (USD 175,000) is included in the provision for employee benefits.

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:

<i>(Figures in EUR)</i>	NUMBER OF OPTIONS 2016	WEIGHTED AVERAGE EXERCISE PRICE 2016	NUMBER OF OPTIONS 2015	WEIGHTED AVERAGE EXERCISE PRICE 2015
Outstanding at January 1	703,257	7.209	1,750,000	5.770
Forfeited during the year	-	-	-	-
Exercised during the year	(116,667)	5.770	(1,283,333)	5.770
Granted during the year	-	-	236,590	10.0475
OUTSTANDING AT DECEMBER 31	586,590	7.495	703,257	7.209
Vested at December 31	428,863	-	466,667	-

In May 2015, the holders exercised 2/3 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.

In 2016 the Company bought back 692,415 shares and delivered 116,667 shares upon the exercise of share options under the 2013 program.

The weighted-average share price at the date of exercise for the share options exercised in 2016 was EUR 8.99 [2015: EUR 11.65].



NOTE 23 - GROUP ENTITIES

	COUNTRY OF INCORPORATION	CONSOLIDATION METHOD	OWNERSHIP INTEREST		
			DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014
PARENT					
Euronav NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
SUBSIDIARIES					
Euronav Tankers NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Shipping NV	Belgium	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav (UK) Agencies Ltd	UK	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Luxembourg SA	Luxembourg	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav SAS	France	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management SAS	France	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management Ltd	Liberia	full	100.00%	100.00%	100.00%
<i>Euronav Ship Management Hellas (branch office)</i>					
Euronav Hong Kong	Hong Kong	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euro-Ocean Ship Management (Cyprus) Ltd	Cyprus	full	100.00%	100.00%	100.00%
Euronav Singapore	Singapore	full	100.00%	100.00%	NA
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	full	100.00%	NA	NA
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	full	100.00%	NA	NA
JOINT VENTURES					
Africa Conversion Corp.	Marshall Islands	equity	NA	NA	50.00%
Asia Conversion Corp.	Marshall Islands	equity	NA	NA	50.00%
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	50.00%	50.00%
Fontvieille Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	50.00%	50.00%
Great Hope Enterprises Ltd	Hong Kong	equity	NA	50.00%	50.00%
Kingswood Co. Ltd	Marshall Islands	equity	50.00%	50.00%	50.00%
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	50.00%	50.00%
Moneghetti Shipholding Ltd	Hong Kong	equity	NA	50.00%	50.00%
Seven Seas Shipping Ltd	Marshall Islands	equity	50.00%	50.00%	50.00%
TI Africa Ltd	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%	50.00%
TI Asia Ltd	Hong Kong	equity	50.00%	50.00%	50.00%
ASSOCIATES					
Tankers International LLC	Marshall Islands	equity	40.00%	40.00%	40.00%
VLCC Chartering Ltd	Marshall Islands	equity	20.00%	20.00%	20.00%

Although the Group is the owner of 72% (2015: 63%) of the vessels participating in Tankers International Pool operated by Tankers International LLC, the Group has no majority of voting rights as this is based on the actual shares owned by the Group which is only 40 percent. Therefore Tankers International LLC is accounted for as an associate.

In 2015 two joint ventures, Asia Conversion Corporation and Africa Conversion Corporation, were dissolved.

In 2016, the Group transferred its equity interests in Moneghetti Shipholding Ltd and Fontvieille Shipholding Ltd and acquired Bretta Tanker Holdings' equity interests in Fiorano Shipholding Ltd and Larvotto Shipholding Ltd. As a result, the Group's equity interest in Fiorano Shipholding Ltd and Larvotto Shipholding Ltd increased from 50% to 100% (see Note 24). In 2016 one joint venture, Great Hope Enterprises Ltd has been dissolved.

NOTE 24 - BUSINESS COMBINATIONS

On May 20, 2016, the Group announced the termination of the joint ventures with Bretta Tanker Holdings, Inc. covering four Suezmax vessels. Euronav assumed full ownership of the companies owning the two youngest vessels, the *Captain Michael* (2012 - 157,648 dwt) and the *Maria* (2012 - 157,523 dwt) on June 2, 2016.

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement whereby:

- The Group transferred its equity interests in Moneghetti Shipholding Ltd (hereafter 'Moneghetti') and Fontvieille Shipholding Ltd (hereafter 'Fontvieille') and acquired Bretta Tanker Holdings' equity interests in Fiorano Shipholding Ltd (hereafter 'Fiorano') and Larvotto Shipholding Ltd (hereafter 'Larvotto'); and
- The Group transferred its claims arising from the shareholder loans to Moneghetti and Fontvieille and acquired Bretta Tanker Holdings' claims arising from the shareholder loans to Fiorano and Larvotto.

As a result, the Group's equity interest in both Fiorano and Larvotto increased from 50% to 100% giving the Group control of both companies. The Group no longer has an equity interest in Moneghetti and Fontvieille. Before the swap agreement, the Group accounted for the four entities using the equity method. Following the acquisition, Fiorano and Larvotto are fully consolidated as of June 2, 2016.

With this transaction, the Group has become the full owner of the two youngest vessels, the *Captain Michael* and the *Maria*, while Bretta has become the full owner of the *Devon* and the *Eugenie*.

(in thousands of USD)

FAIR VALUE AT ACQUISITION

Cash	15,110
Shares in Fontvieille and Moneghetti	(21,498)
Shareholders' loan receivable	39,973

TOTAL CONSIDERATION TRANSFERRED	33,585
--	---------------

Contribution to revenue and profit/loss

Since their acquisition by the Group on June 2, 2016, the 2 acquired companies contributed revenue of USD 4.8 million and a profit of USD 0.1 million to the Group's consolidated results. If the acquisition had occurred on January 1, 2016 management estimates that the Group's consolidated revenue would have been USD 698.3 million and consolidated profit for the twelve month period ended December 31, 2016 would have been USD 205.1 million. In determining these amounts, management has assumed that the fair value adjustments, that arose on the date of acquisition would have been the same if the acquisition had occurred on January 1, 2016.

Acquisition related costs

The Group did not incur any material acquisition-related costs for the business combination, and these costs were expensed as incurred.

Step acquisition

The transaction resulted in a loss of USD 24.2 million. This loss has been recognized in the consolidated statement of profit or loss under the heading 'Loss on disposal of investments in equity accounted investees'. In accordance with IFRS 3 (Business Combinations), Euronav accounted for this transaction as a step acquisition and therefore had to re-measure at the acquisition date to fair value Euronav's

non-controlling equity interest in the two joint ventures it acquired (loss of USD 13.5 million) as well as to measure at fair value the consideration transferred, including Euronav's interest in the other two joint ventures (loss of USD 10.7 million). At acquisition date, the fair value of the Group's non-controlling interest in the two acquired joint ventures amounted to USD (18.6) million.

Identifiable assets acquired and liabilities assumed

The following table summarizes the recognized amounts of assets acquired and liabilities assumed at the acquisition date.

(in thousands of USD)

	NOTE	FAIR VALUE AT ACQUISITION DATE
Options granted to key management personnel		
Property, plant and equipment	8	120,280
Trade receivables	-	3,685
Cash and cash equivalents	-	8,355
Loans and borrowings	15	(61,065)
Trade and other payables	-	(4,086)
TOTAL IDENTIFIABLE NET ASSETS ACQUIRED		67,169

Measurement of fair values ASSETS ACQUIRED

VALUATION TECHNIQUES

Property, plant and equipment

The price was agreed among parties by reference to valuation reports by brokers

Goodwill

The transaction did not give rise to the recognition of any goodwill:

(in thousands of USD)

	FAIR VALUE AT ACQUISITION
Consideration transferred	33,585
Fair value of pre-existing interests in Larvotto and Fiorano	(18,633)
Fair value of identifiable net assets	(67,169)
Fair value of shareholders' loan liabilities versus Bretta Tanker Holdings, transferred to Euronav	52,217
GOODWILL	-



NOTE 25 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Assets		
Interest in joint ventures	16,867	20,425
Interest in associates	1,546	1,212
TOTAL ASSETS	18,413	21,637
Liabilities		
Interest in joint ventures	-	-
Interest in associates	-	-
TOTAL LIABILITIES	-	-

<i>(in thousands of USD)</i>	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Associates		
Carrying amount of interest at the beginning of the period	1,212	1,027
Group's share of profit (loss) for the period	334	185
Group's share of other comprehensive income	-	-
CARRYING AMOUNT OF INTEREST AT THE END OF THE PERIOD	1,546	1,212

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 which provides customers with a unique access to the combined fleets of Frontline and Tankers International Pool

Joint Ventures

The following table contains a roll forward of the balance sheet amounts with respect to the Group's joint ventures:

	ASSET		LIABILITY	
	INVESTMENTS IN EQUITY ACCOUNTED INVESTEES	SHAREHOLDERS LOANS	INVESTMENTS IN EQUITY ACCOUNTED INVESTEES	SHAREHOLDERS LOANS
<i>(in thousands of USD)</i>				
Gross balance	(110,702)	392,922	(5,880)	-
Offset investment with shareholders loan	133,406	(133,406)	-	-
BALANCE AT JANUARY 1, 2014	22,704	259,516	(5,880)	-
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)	-	-
Gross balance	(89,338)	363,414	(5,880)	-
Offset investment with shareholders loan	105,643	(105,643)	-	-
BALANCE AT DECEMBER 31, 2014	16,305	257,771	(5,880)	-
Group's share of profit (loss) for the period	51,407	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	1,610	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(1,500)	-	5,880	-
Dividends received from joint ventures	(275)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(45,665)	-	-
Gross balance	(38,095)	317,749	-	-
Offset investment with shareholders loan	58,520	(58,520)	-	-
BALANCE AT DECEMBER 31, 2015	20,425	259,229	-	-
Group's share of profit (loss) for the period	40,161	-	-	-
Group's share of other comprehensive income	1,224	-	-	-
Group's share on upstream transactions	4,646	-	-	-
Capital increase/(decrease) in joint ventures	(3,737)	-	-	-
Dividends received from joint ventures	(23,478)	-	-	-
Movement shareholders loans to joint ventures	-	(18,499)	-	-
Business combinations	15,981	(95,738)	-	-
Gross balance	(3,298)	203,512	-	-
Offset investment with shareholders loan	20,165	(20,165)	-	-
BALANCE AT DECEMBER 31, 2016	16,867	183,348	-	-

The Group's share on upstream transactions relates to the buy-out of the joint venture partner to obtain full control of the VLCC *V.K. Eddie*. On November 23, 2016, the Group purchased the VLCC *V.K. Eddie* from its 50% joint venture Seven Seas Shipping Ltd. In the Group's consolidated financial statements, 50% of the gain recognized on this transaction by Seven Seas Shipping Ltd was eliminated.

The decrease in the balance of shareholders' loans to joint ventures since December 31, 2015 is primarily due to the disposal of two joint ventures and the acquisition of two other joint ventures on June 2, 2016, as set out in Note 24, resulting in the settlement or consolidation, respectively, of the Group's shareholders' loan balances versus these entities. For more details, we refer to the table summarizing the financial information of the Groups' joint ventures further below.

JOINT VENTURE	SEGMENT	DESCRIPTION
Great Hope Enterprises Ltd	Tankers	No operating activities, liquidated in 2016
Kingswood Co. Ltd	Tankers	Holding company; parent of Seven Seas Shipping Ltd and to be liquidated in the future
Seven Seas Shipping Ltd	Tankers	Formerly owner of 1 VLCC bought in 2016 by Euronav
Fiorano Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, acquired Bretta's equity interest in 2016
Larvotto Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, acquired Bretta's equity interest in 2016
Fontvieille Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, sold our equity interest to Bretta in 2016
Moneghetti Shipholding Ltd	Tankers	Single ship company, owner of 1 Suezmax, sold our equity interest to Bretta in 2016
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), the current operator of the Al Shaheen oil field until mid 2017, and a LOA has been signed with NOC, the new operator of the Al Shaheen field.



The following table contains summarised 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>					
AT DECEMBER 31, 2014					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
NON-CURRENT ASSETS	-	204	34,786	82,883	70,670
of which Vessel	-	-	34,786	82,883	70,670
CURRENT ASSETS	763	810	7,473	5,445	6,719
of which cash and cash equivalents	278	-	3,245	711	1,136
NON-CURRENT LIABILITIES	-	-	6,704	84,894	90,054
of which bank loans	-	-	6,500	32,063	34,470
CURRENT LIABILITIES	130	2	4,591	15,341	7,773
of which bank loans	-	-	4,333	4,250	4,000
NET ASSETS (100%)	633	1,012	30,964	(11,907)	(20,438)
Group's share of net assets	317	506	15,482	(5,954)	(10,219)
Shareholders' loans to joint venture	-	-	-	26,416	27,792
NET CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE	317	506	15,482	-	-
REMAINING SHAREHOLDERS LOAN TO JOINT VENTURE	-	-	-	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%)	-	-	-	-	-
GROUP'S SHARE OF PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	2,255	4	1,752	(727)	(1,426)
GROUP'S SHARE OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME	-	-	-	-	-

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%	
77,805	73,433	231,370	224,460	795,611	-	-	-
77,805	73,433	226,239	218,385	784,201	-	-	-
6,087	3,786	39,864	64,441	135,388	-	-	-
1,633	1,218	22,017	31,098	61,336	-	-	-
81,494	86,997	351,057	297,510	998,710	-	-	-
33,113	47,750	-	104,200	258,096	-	-	-
16,097	5,251	32,351	29,426	110,962	6,880	4,880	11,760
3,970	4,000	13,750	27,446	61,749	-	-	-
(13,699)	(15,029)	(112,174)	(38,035)	(178,673)	(6,880)	(4,880)	(11,760)
(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)
17,342	12,109	115,968	74,319	257,773	-	-	-
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	-	-	-
(741)	(903)	15,602	13,851	29,668	-	-	-
-	-	-	2,106	2,106	-	-	-

	ASSET				
<i>(in thousands of USD)</i>	GREAT HOPE ENTERPRISES LTD	KINGSWOOD CO. LTD	SEVEN SEAS SHIPPING LTD	FIORANO SHIPHOLDING LTD	FONTVIEILLE SHIPHOLDING LTD
AT DECEMBER 31, 2015					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
NON-CURRENT ASSETS	-	520	33,052	78,031	65,837
of which Vessel	-	-	33,052	78,031	65,837
CURRENT ASSETS	102	489	7,463	6,498	4,195
of which cash and cash equivalents	59	-	1,528	552	186
NON-CURRENT LIABILITIES	-	-	521	84,094	77,485
of which bank loans	-	-	-	27,813	30,470
CURRENT LIABILITIES	15	2	239	5,981	6,656
of which bank loans	-	-	-	4,250	4,000
NET ASSETS (100%)	87	1,007	39,755	(5,546)	(14,109)
Group's share of net assets	43	504	19,878	(2,773)	(7,054)
Shareholders loans to joint venture	-	-	-	28,141	23,507
NET CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE	43	504	19,878	-	-
REMAINING SHAREHOLDERS LOAN TO JOINT VENTURE	-	-	-	25,368	16,453
Revenue	1	-	18,701	21,050	21,509
Depreciations and amortization	-	-	(3,601)	(4,852)	(4,832)
Interest Expense	-	-	(102)	(530)	(851)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	3	(4)	11,791	6,361	6,330
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
GROUP'S SHARE OF PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	2	(2)	5,895	3,181	3,165
GROUP'S SHARE OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME	-	-	-	-	-

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)	(38,096)	-	-	-
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	-	-	-

ASSET

(in thousands of USD)

	GREAT HOPE ENTERPRISES LTD	KINGSWOOD CO. LTD	SEVEN SEAS SHIPPING LTD	FIORANO SHIPHOLDING LTD	FONTVIEILLE SHIPHOLDING LTD
AT DECEMBER 31, 2016					
Percentage ownership interest	50%	50%	50%	50%	50%
NON-CURRENT ASSETS	-	946	-	-	-
of which Vessel	-	-	-	-	-
CURRENT ASSETS	-	76	3,221	-	-
of which cash and cash equivalents	-	-	555	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES	-	-	964	-	-
of which bank loans	-	-	-	-	-
CURRENT LIABILITIES	-	2	132	-	-
of which bank loans	-	-	-	-	-
NET ASSETS (100%)	-	1,020	2,143	-	-
Group's share of net assets	-	510	1,072	-	-
Shareholders loans to joint venture	-	-	-	-	-
NET CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE	-	510	1,072	-	-
REMAINING SHAREHOLDERS LOAN TO JOINT VENTURE	-	-	-	-	-
Revenue	-	-	13,646	7,182	6,404
Depreciations and amortization	-	-	(3,344)	(2,047)	(2,037)
Interest Expense	-	-	(3)	(223)	(337)
Income tax expense	-	-	-	-	-
Profit (loss) for the period (100%)	(32)	12	7,469	1,146	500
Other comprehensive income (100%)	-	-	-	-	-
GROUP'S SHARE OF PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	(16)	6	3,735	573	250
GROUP'S SHARE OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME	-	-	-	-	-

ASSET					LIABILITY		
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%	
-	-	198,826	192,344	392,116	-	-	-
-	-	189,821	182,519	372,341	-	-	-
-	-	38,206	47,889	89,392	-	-	-
-	-	26,928	36,591	64,074	-	-	-
-	-	276,498	132,763	410,207	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	863	76,899	77,896	-	-	-
-	-	-	75,343	75,343	-	-	-
-	-	(40,329)	30,751	(6,595)	-	-	-
-	-	(20,164)	15,285	(3,298)	-	-	-
-	-	137,615	65,897	203,512	-	-	-
-	-	-	15,285	16,867	-	-	-
-	-	117,451	65,897	183,348	-	-	-
6,901	7,471	65,188	65,063	171,854	-	-	-
(1,929)	(2,049)	(18,209)	(17,933)	(47,548)	-	-	-
(288)	(537)	(400)	(4,703)	(6,532)	-	-	-
-	-	(326)	(106)	(432)	-	-	-
1,082	1,270	36,515	23,359	80,322	-	-	-
-	-	-	2,448	2,448	-	-	-
541	635	18,257	16,180	40,161	-	-	-
-	-	-	1,224	1,224	-	-	-

NOTE 25 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES

Loans and borrowings

In October 2008, *TI Asia* Ltd and *TI Africa* Ltd concluded a USD 500 million senior secured credit facility. The facility consists of a term loan of USD 180 million which was used to finance the acquisition of two ULCC vessels, the *TI Asia* and the *TI Africa* respectively from Euronav and OSG and a project finance loan of USD 320 million which has been used to finance the conversion of the above mentioned vessels into FSO. The tranche related to FSO Asia matures in 2017 and has a rate of Libor plus a margin of 1.15%. The tranche related to FSO Africa was matured in August 2013 with a balloon of USD 45.0 million and had a rate of Libor plus a margin of 2.25%. In 2013, the Africa Tranche was extended until 2015 and on August 28, 2015 it was fully repaid. The total amount drawn under this facility (Euronav share) on December 31, 2016 was USD 37.7 million (2015: USD 52.1 million and 2014: USD 72.7 million).

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 4 Suezmax Vessels.

All bank loans in the joint ventures are secured by the underlying vessel or FSO.

The following table summarises the terms and debt repayment profile of the bank loans held by the joint ventures:

				DECEMBER 31, 2016		
				FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE
<i>(in thousands of USD)</i>						
	CURRENCY	NOMINAL INTEREST RATE	YEAR OF MATURITY			
TI Asia Ltd *	USD	libor +1.15%	2017	75,343	75,343	75,343
Moneghetti Shipholding Ltd *	USD	libor +2.75%	2021	-	-	-
Fontvieille Shipholding Ltd *	USD	libor +2.75%	2020	-	-	-
Larvotto Shipholding Ltd *	USD	libor +1.50%	2020	-	-	-
Fiorano Shipholding Ltd *	USD	libor +1.225%	2020	-	-	-
TOTAL INTEREST-BEARING BANK LOANS				75,343	75,343	75,343

* 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 (all or part of) the loan earlier than expected.

Loan covenant

The OSG's (Overseas Shipholding Group) Chapter 11 filing in 2012 has had no impact on the continued operations of the FSO joint ventures, 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. OSG emerged from Chapter 11 in August 2014. OSG has now been split into OSG and International Seaways Inc (INSW). INSW is our current JV partner in the FSOs.

As at December 31, 2016, all joint ventures were in compliance with the covenants, as applicable, of their respective loans.

DECEMBER 31, 2015		
FACILITY SIZE	DRAWN	CARRYING VALUE
104,200	104,200	104,200
47,750	47,750	47,750
34,470	34,470	34,470
33,113	33,113	33,113
32,063	32,063	32,063
251,595	251,595	251,595

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 restructuring of the 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, 2016: USD -1.3 million (2015: -3.8 million and 2014: USD -7.0 million).

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 recognised 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, 2016: USD -1.4 million (2015: USD -3.4 million and 2014: USD -6.6 million).

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 November 14, 2013 for USD 41.7 million. The Group's share in the capital gain amounted to USD 2.2 million and was recognised in the first quarter of 2014.

On June 2, 2016, the Group entered into a share swap and claim transfer agreement (see Note 24). As a result, the Group became the full owner of the two youngest vessels, the *Captain Michael* (2012 - 157,648 dwt) and the *Maria* (2012 - 157,523 dwt), while Bretta became the full owner of the *Devon* and the *Eugenie*.

On November 23, 2016 Seven Seas Shipping Ltd delivered the VLCC *V.K. Eddie* (2005 - 305,261 dwt) to its new owners after the sale announced on November 2, 2016 for USD 39.0 million. Seven Seas Shipping Ltd recognized a gain of USD 9.3 million on this transaction in the last quarter of 2016. In the Group's consolidated financial statements, 50% of this gain was eliminated.

There were no capital commitments as per December 31, 2016, December 31, 2015 and December 31, 2014.

Cash and cash equivalents

<i>(in thousands of USD)</i>	2016	2015
Cash and cash equivalents of the joint ventures	64,074	40,139
Group's share of cash and cash equivalents	32,037	20,069
<i>of which restricted cash</i>	6,789	9,022

NOTE 26 - SUBSIDIARIES

The Group holds 100% of the voting rights in all of its subsidiaries (see Note 23).

In 2016 the Group entered into a share swap and claim transfer agreement whereby the Group's equity interest in both Fiorano Shipholding Ltd and Larvotto Shipholding Ltd increased from 50% to 100%.

In 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 (see Note 24).

NOTE 27 - MAJOR EXCHANGE RATES

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

1 XXX = X.XXXX USD	CLOSING RATES			AVERAGE RATES		
	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015	DECEMBER 31, 2014	2016	2015	2014
EUR	1.0541	1.0887	1.2141	1.1061	1.1154	1.3349
GBP	1.2312	1.4833	1.5587	1.3662	1.5315	1.6521

NOTE 28 - AUDIT FEES

The audit fees for the Group amounted to USD 1.0 million (2015: USD 0.7 million and 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 0.0 million (2015: USD 0.2 million and 2014: USD 1.5 million) and tax services for fees of USD 0.0 million (2015: USD 0.0 million and 2014: 0.1 million). The 2015 and 2014 audit related services mainly related to the Group's series of capital transactions, including the Group's US listing.

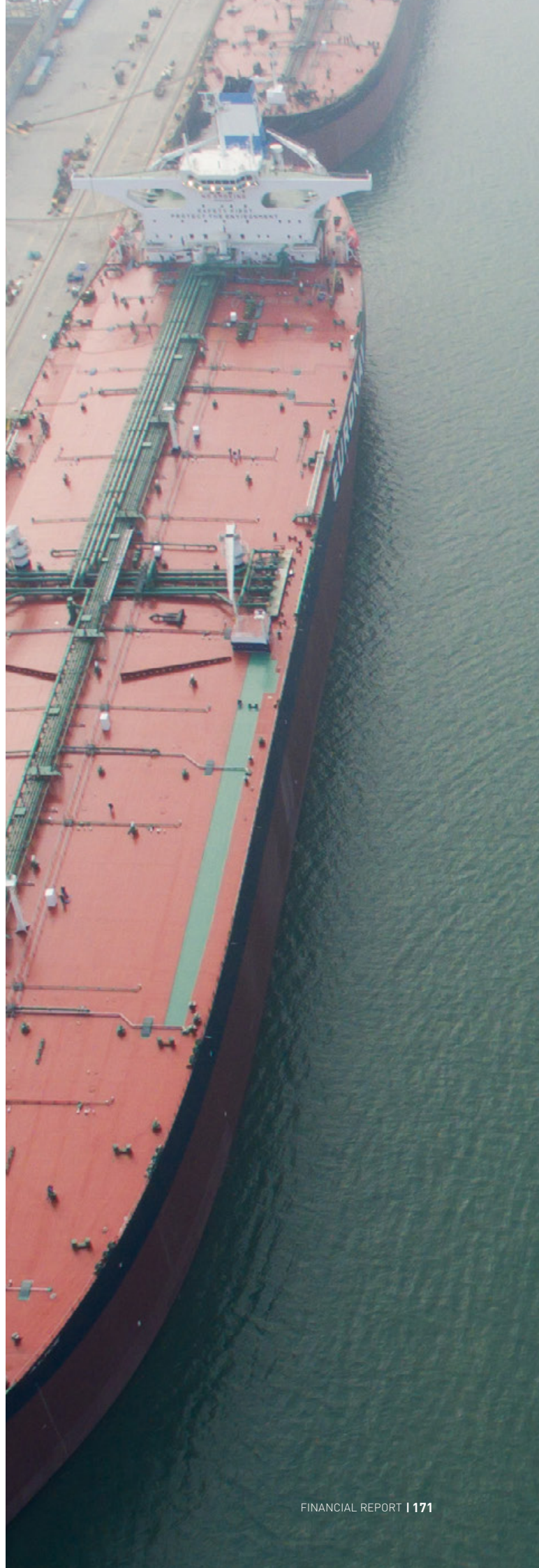
NOTE 29 - SUBSEQUENT EVENTS

On January 12, 2017, and January 20, 2017, Euronav took delivery of the VLCCs the *Ardeche* (2017 - 298,642 dwt) and the *Aquitaine* (2017 - 298,768 dwt) respectively.

On January 30, 2017, the Group signed a loan agreement with DnB Bank for an amount of USD 110.0 million facility with the purpose of financing the two VLCCs, as mentioned above.

NOTE 30 - 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, 2016, 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.



VERSLAG VAN DE COMMISSARIS AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN EURONAV NV OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2016

Overeenkomstig de wettelijke bepalingen, brengen wij u verslag uit in het kader van ons mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons verslag over de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2016, zoals hieronder gedefinieerd, en omvat tevens ons verslag betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde eisen.

Verslag over de geconsolideerde jaarrekening - Oordeel zonder voorbehoud

Wij hebben de controle uitgevoerd van de geconsolideerde jaarrekening van Euronav NV ("de Vennootschap") en haar dochterondernemingen (samen "de Groep") opgesteld in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften. Deze geconsolideerde jaarrekening omvat de geconsolideerde balans op 31 december 2016, de geconsolideerde winst- en verliesrekening, het geconsolideerd overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, het geconsolideerde mutatieoverzicht van het eigen vermogen en het geconsolideerde kasstroomoverzicht voor het boekjaar afgesloten op die datum, evenals een toelichting die een overzicht van de voornaamste gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige informatieverschaffing bevat. Het geconsolideerde balanstotaal bedraagt USD '000 3.046.911 en de geconsolideerde winst- en verliesrekening sluit af met een winst van het boekjaar van USD '000 204.049.

Verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de geconsolideerde jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS), zoals goedgekeurd door de Europese Unie en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften, alsook voor het implementeren van een interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van een geconsolideerde jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang bevat, die het gevolg zijn van fraude of van fouten.

Verantwoordelijkheid van de commissaris

Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel over deze geconsolideerde jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van onze controle. Wij hebben onze controle volgens de internationale controlestandaarden (ISA's) zoals deze in België werden aangenomen, uitgevoerd. Die standaarden vereisen dat wij aan de deontologische vereisten voldoen alsook de controle plannen en uitvoeren om een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen dat de geconsolideerde jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de in de geconsolideerde jaarrekening opgenomen bedragen en toelichtingen. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de beoordeling door de commissaris, met inbegrip van diens inschatting van de risico's van een afwijking van materieel belang in de geconsolideerde jaarrekening als gevolg van fraude of van fouten. Bij het maken van die risico-inschatting neemt de commissaris de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opstellen door de Vennootschap van de geconsolideerde jaarrekening, die een getrouw beeld geeft, teneinde controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet gericht zijn op het geven van een oordeel over de effectiviteit van de interne beheersing van de Groep. Een controle omvat tevens een evaluatie van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van door het bestuursorgaan gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van de presentatie van de geconsolideerde jaarrekening als geheel.

Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de Vennootschap de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om daarop ons oordeel zonder voorbehoud te baseren.

Oordeel zonder voorbehoud

Naar ons oordeel geeft de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de geconsolideerde financiële toestand van de Groep op 31 december 2016 evenals van haar geconsolideerde resultaten en geconsolideerde kasstromen voor het boekjaar eindigend op die datum, in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften.

Verslag betreffende overige door wet- en regelgeving gestelde eisen

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening.

In het kader van ons mandaat en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden, is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, de naleving van bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften na te gaan. Op grond hiervan doen wij de volgende bijkomende verklaring die niet van aard is om de draagwijdte van ons oordeel over de geconsolideerde jaarrekening te wijzigen:

- Het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening behandelt de door de wet vereiste inlichtingen, stemt overeen met de geconsolideerde jaarrekening en bevat geen van materieel belang zijnde inconsistenties ten aanzien van de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.

Brussel, 14 maart 2017
KPMG Bedrijfsrevisoren
Commissaris
vertegenwoordigd door

Götwin Jackers
Bedrijfsrevisor



STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS EURONAV NV

For the period ending on 31/12/2016

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
ASSETS		
<i>(in USD)</i>		
FIXED ASSETS	2,439,610,624	2,219,814,604
Intangible assets	147,151	236,021
Tangible assets	1,794,657,956	1,516,093,550
Financial assets	644,805,516	703,485,032
CURRENT ASSETS	270,371,167	316,162,143
Amounts receivable after one year	-	-
Amounts receivable within one year	126,712,521	160,019,351
Investments	58,317,989	63,946,720
Cash at bank and in hand	68,793,482	45,894,010
Deferred charges and accrued income	16,547,175	46,302,062
TOTAL ASSETS	2,709,981,791	2,535,976,746
LIABILITIES		
<i>in USD</i>		
CAPITAL AND RESERVES	1,707,121,377	1,717,774,802
Capital	173,046,122	173,046,122
Share premium account	1,215,227,175	1,215,227,175
Reserves	119,195,927	111,297,384
Profit carried forward	199,652,153	218,204,121
PROVISIONS FOR LIABILITIES AND CHARGES	1,621,834	4,376,042
Provisions and deferred taxes	1,621,834	4,376,042
CREDITORS	1,001,238,580	813,825,902
Amounts payable after one year	834,515,103	611,070,981
Amounts payable within one year	142,408,234	171,230,667
Accrued charges and deferred income	24,315,242	31,524,255
TOTAL LIABILITIES	2,709,981,791	2,535,976,746



For the period ending on 31/12/2016

INCOME STATEMENT OF EURONAV NV

(in USD)

	DECEMBER 31, 2016	DECEMBER 31, 2015
Operating income	669,498,406	762,117,923
Operating charges	(526,102,646)	(507,556,612)
Operating result	143,395,760	254,561,311
Financial income	12,922,237	9,861,392
Financial charges	41,474,177	(47,968,251)
Profit for the year before taxes	114,843,820	216,454,452
Income taxes	(2,906,354)	(3,032,281)
RESULT FOR THE YEAR	111,937,466	213,422,172
RESULT FOR THE YEAR AVAILABLE FOR APPROPRIATION	111,937,466	213,422,172
APPROPRIATION ACCOUNT		
(in USD)		
Result to be appropriated	330,141,587	458,136,116
Transfer to capital and reserves	7,898,543	10,671,109
Profit carried forward	199,652,153	218,204,121
Distribution of result	122,590,891	229,260,887



HOOFDZETEL

De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - België
tel. + 32 3 247 44 11
fax + 32 3 247 44 09
e-mail admin@euronav.com
website www.euronav.com

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Hugo De Stoop
De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - België

Geregistreerd binnen de jurisdictie van de
Rechtbank van Koophandel te Antwerpen -
VAT BE 0860 402 767

This report is also available in English.
U kunt dit verslag downloaden op onze website
www.euronav.com

