



JAARVERSLAG 2013



EURONAV
The ocean is our environment



KERNCIJFERS

WINST- EN VERLIESREKENING 2007 - 2013

(In duizenden USD)	2013	2012 *Herwerkt	2011	2010	2009	2008	2007
Omzet	400.901	410.701	394.457	525.075	467.844	858.983	563.136
EBITDA	138.444	120.719	128.368	260.298	195.265	657.452	344.027
EBIT	-28.918	-56.794	-40.155	88.152	31.362	512.579	190.329
Netto winst	-89.683	-118.596	-95.986	19.680	-17.614	402.468	101.055
TCE** jaargemiddelde	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
VLCC	18.300	19.200	18.100	36.100	33.000	95.700	44.600
Suezmax	22.000	24.100	27.100	30.600	31.750	41.650	32.200
Spot Suezmax	16.600	16.300	15.400	18.000	20.800	-	-
In USD per aandeel	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Aantal aandelen***	50.230.437	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.080.137	51.861.762
EBITDA	2,76	2,41	2,57	5,21	3,91	13,13	6,63
EBIT	-0,58	-1,14	-0,80	1,76	0,63	10,24	3,67
Netto winst	-1,79	-2,37	-1,92	0,39	-0,35	8,04	1,95
In EUR per aandeel	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Wisselkoers	1,3791	1,3194	1,2939	1,3362	1,4406	1,3917	1,4721
EBITDA	2,00	1,83	1,98	3,90	2,71	9,43	4,51
EBIT	-0,42	-0,86	-0,62	1,32	0,44	7,35	2,50
Netto winst	-1,29	-1,80	-1,48	0,29	-0,24	5,77	1,32
Geschiedenis van het dividend per aandeel	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Dividend	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	2,60	0,80
Waarvan interim dividend	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	1,00	0,00
Uitbetalingsratio****	-	-	-	-	-	46%	64%

* Herwerkt ten gevolge van de gewijzigde standaard IAS 19 –Voordelen Personeel.

** Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven

*** 1.750.000 eigen aandelen niet inbegrepen

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

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

BALANS 2007 - 2013

(In duizenden USD)	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
ACTIVA							
Vaste activa	1.870.779	2.065.448	2.159.442	2.337.131	2.500.550	2.279.701	2.092.395
Vlottende activa	278.194	297.431	291.874	307.083	286.116	341.452	182.295
TOTAAL ACTIVA	2.148.973	2.362.879	2.451.316	2.644.214	2.786.666	2.621.243	2.274.693
PASSIVA							
Eigen vermogen	800.990	866.970	980.988	1.078.508	1.071.629	1.178.326	984.492
Langlopende schulden	1.049.846	1.186.139	1.221.349	1.314.341	1.463.456	1.181.793	963.340
Kortlopende schulden	298.137	309.770	248.979	251.365	251.581	261.124	326.861
TOTAAL PASSIVA	2.148.973	2.362.879	2.451.316	2.644.214	2.796.666	2.621.243	2.274.693

Het Euronav-aandeel

Evolutie aandelenkoers 2013 (in EUR)



Aandeelhoudersstructuur

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

Shareholder	Number of shares	Percentage
Tanklog Holdings Ltd.	21.503.509	17,85 %
Saverco NV	16.294.539	13,53 %
York Capital Management		
Global Advisors LLC	14.100.267	11,70 %
BlueMountain		
Capital Management LLC	8.867.209	7,36 %
Victrix NV	7.580.345	6,29 %
GoldenTree Asset Management LP	6.306.781	5,24 %
Euronav (treasury shares)	1.750.000	1,45 %
Andere	44.077.107	36,58 %
Totaal	120.479.757	100,00 %

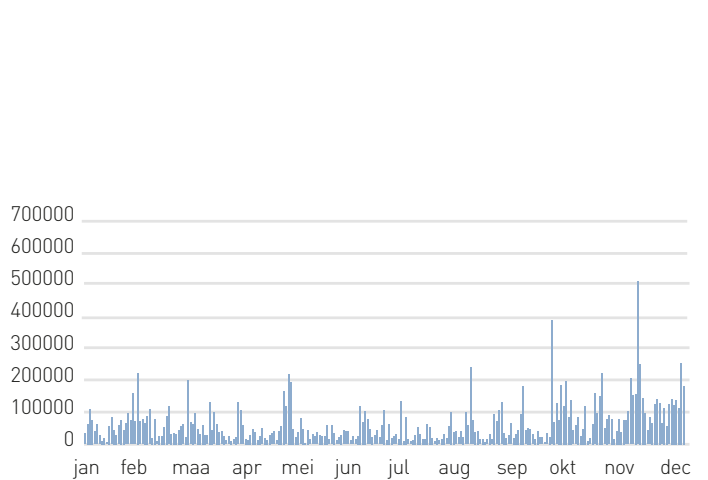
Converteerbare obligatie en eeuwigdurende effecten

Op 4 september 2009 gaf de vennootschap 1.500 achtergestelde, vastrentende, niet-gewaarborgde converteerbare obligaties uit voor een totale waarde van 150 miljoen USD die vervallen in 2015.

Op 1 februari 2013 bracht de vennootschap een omruilbod uit op alle uitstaande converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2015 voor nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018. 1.250 obligaties (125 miljoen USD) werden omgeruild zodat vandaag nog slechts 250 oude obligaties met vervaldag 31 januari 2015 uitstaan voor een totaal bedrag van 25 miljoen USD. Tot dusver werd geen enkele van de 250 obligaties met vervaldag in 2015 geconverteerd.

Op 9 april 2014 zal Euronav haar optie tot vervroegde terugbetaling uitoefenen van alle nog uitstaande obligaties uitgegeven in 2013 die niet geconverteerd werden voor 2 april 2014. De obligaties zijn genoteerd op de beurs van Luxemburg. De prospectus en meer gedetailleerde informatie met betrekking tot de converteerbare obligaties zijn beschikbaar op onze website: www.euronav.com.

Dagelijkse verhandelde volumes 2013



Op 10 januari 2014 heeft Euronav een totaal bedrag van 150 miljoen USD opgehaald via de uitgifte van eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten werden uitgegeven a pari en zullen een interest dragen van 6% per jaar gedurende de eerste 5 jaar, jaarlijks betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de vennootschap.

Aandeelhouderskalender 2014

Donderdag 17 juli 2014

Aankondiging tweedekwartaalresultaten 2014

Woensdag 27 augustus 2014

Aankondiging definitieve halfjaarresultaten 2014

Vrijdag 29 augustus 2014

Halfjaarverslag 2014 beschikbaar op website

Dinsdag 21 oktober 2014

Aankondiging derdekwartaalresultaten 2014

Dinsdag 20 januari 2015

Aankondiging vierdekwartaalresultaten 2014

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

De raad van bestuur, vertegenwoordigd door Marc Saverys, 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 2013 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,

Voor Euronav was 2013 een transformatiejaar. In het eerste kwartaal was Euronav bezig haar kredietovereenkomsten proactief te herfinancieren en te verlengen. Daarnaast lanceerde de vennootschap een omruilbod voor de obligaties met vervaldatum in 2015 tegen obligaties met een langere looptijd, namelijk tot 2018, met dezelfde coupon maar een lagere conversieprijs. De verkoop en leaseback van de Cap Isabella, de verlenging van de kredietovereenkomst ten belope van 300 miljoen USD voor zes schepen en de verlenging van de Floating Storage and Offloading (FSO) kredietovereenkomst ondanks de status van onze partner Overseas Shipholding Group, Inc. (OSG) (onder gerechtelijk akkoord onder Chapter 11 van de United States Bankruptcy Code sinds november 2012 op het moment van de verlenging) demonstreerden de proactieve aanpak van de vennootschap en de sterke ondersteuning door banken en aandeelhouders.

Na de zomer in het licht van de aanhoudend zwakke tankermarkt en de dalende waarde van activa, besloot Euronav om haar financiële balans te versterken. De vennootschap koos voor een private plaatsing van eeuwigdurende converteerbare preferente (PCP) effecten om de uitvoering van die beslissing, en de snelheid daarvan, te verzekeren. Euronav gaf de PCP uit aan twee grote Amerikaanse investeerders en aan de referentie-aandeelhouders (Tanklog Holdings Ltd., Victrix NV en Marc Saverys).

Al deze acties onderscheidden de vennootschap van haar concurrenten als het meest solide platform en positioneerde Euronav, met een goed geprijsde schuldenlast aan lange looptijden, als een goede investering voor eender welke duurzame verbetering van de tankermarkt.

Het stelde de vennootschap ook in staat om te kunnen profiteren van de kansen die zich voordoen in de markt van ruwe olietankers aangezien Euronav altijd al het initiatief heeft genomen op gebied van consolidatie door pooling en overnames.

Binnen een paar dagen na de uitgifte van de PCP, bood de gelegenheid zich aan om de Maersk Tankers VLCC-vloot over te nemen. Euronav was in staat om snel steun te vinden zowel in het bankwezen als bij private investeerders in de maritieme wereld om het nodige kapitaal voor de overname van de vloot bijeen te brengen. Dat versterkte Euronav's aanwezigheid in de sector van haar kernactiviteiten. Bovendien ging dat gepaard met een kapitaalstructuur die een duurzame cashflowkost geeft in het licht van de verwachte volatiele markten in de olietankermarkt. De hele transactie werd gesloten in slechts 18 werkdagen tijdens de kerstvakantie onder een aanzienlijke competitieve werkdruk.

In dit hele proces ondersteunden de kapitaalmarkten de vooruitzichten voor de tankermarkt en voor Euronav in het bijzonder. Daarbovenop steeg onze aandelenkoers voortdurend tijdens dat proces. Een neveneffect daarvan was de zeer consistente conversie van de converteerbare obligaties wat de schuldenlast van de vennootschap heeft verlicht en zodoende de financiële balans verder heeft versterkt.

Het vorige boekjaar resulteerde voor Euronav in een uitgebreide vloot met een lagere gemiddelde leeftijd en een lager gemiddeld break-even cijfer met synergievoordelen en een verdere logistieke optimalisering. Dat gaat gepaard met een consolidatie die alle stakeholders ten goede zal komen. Wij zijn er van overtuigd dat de opbouw van een grote olietankerredery effectief toegang verschaft tot kapitaalmarkten om voldoende schaalvoordelen en liquiditeit te verkrijgen om zo aan de eisen van grote institutionele investeerders te voldoen. Dat sluit ook goed aan bij de behoefte van de industrie aan stabiele bedrijven op lange termijn en met name eigenaars, exploitanten en managers met een sterke reputatie op gebied van uitbating en een goed inzicht in de markten.

Hoogachtend,

Marc Saverys



Eco-shipping: nieuwbouwschepen of kleine aanpassingen aan bestaande schepen?



Sinds 2009 zijn de brandstofprijzen, die de grootste uitgavenpost betekenen voor de reiskosten, gestegen tot een bijna onhoudbaar niveau. Het brandstofverbruik voor een geladen VLCC bijvoorbeeld kan oplopen tot 100 ton per dag op volle snelheid (15 knopen). Dat resulteert in een kost van 60.000 USD aan de huidige brandstofprijs (600 USD per ton) waardoor brandstofbesparing alsmaar belangrijker is geworden.

Evolutie van de brandstofprijzen afgelopen 10 jaar



Reders reageerden op deze verhoogde brandstofprijzen door de snelheid van hun schepen te verminderen om zo brandstof te besparen. Super slow steaming bleek zo effectief dat de wereldwijde tankervloot unaniem haar reissnelheid verminderde van 15 knopen naar 13 knopen (wanneer geladen) en van 15 knopen naar 8 knopen (wanneer in ballast). Niettemin werkt deze maatregel enkel in een zwakke markt waarin brandstofprijzen belangrijker zijn dan de waarde van de reistijd. De snelheid van een schip is afhankelijk van commerciële factoren met betrekking tot de vrachtprijs ten opzichte van de reiskosten en in het bijzonder de brandstofkosten. In een goede markt zal de waarde van de reistijd belangrijker worden voor het rendement op investeringen.

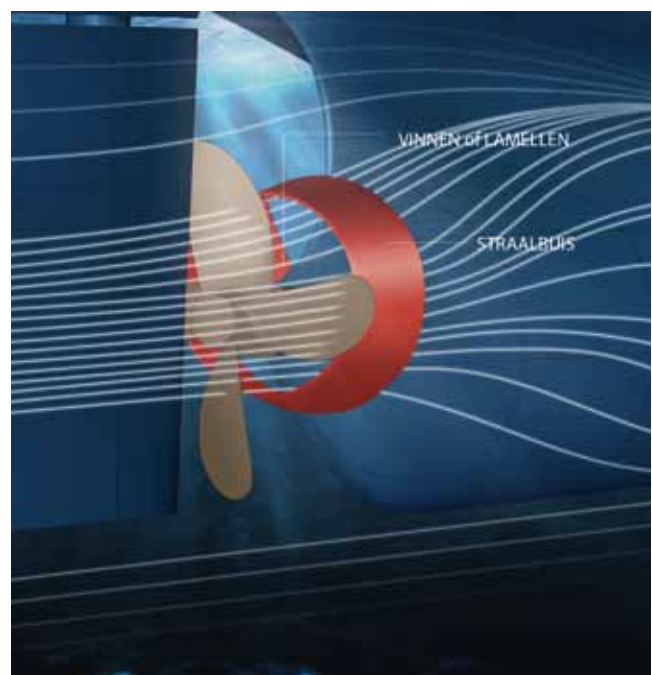
In de zoektocht naar brandstofbesparende maatregelen moet een belangrijke keuze gemaakt worden tussen het bouwen van nieuwe (zogezegde eco) schepen en de aanpassing van bestaande schepen. Euronav is een grote voorstander van dat laatste hoewel beweerd wordt dat nieuwe schepen zorgen voor 30% vermindering in brandstofverbruik. In dat verband moeten eigenaars steeds de volgende kanttekening in acht nemen. In de vergelijking tussen aangepaste bestaande schepen en nieuwe schepen, moet een specifiek schip steeds worden vergeleken met een schip van dezelfde klasse, hetgeen meestal niet het geval is waardoor de verschillen enorm variëren. Wij menen dat met een goede uitbating en kleine aanpassingen, de prestaties van nieuwe schepen met eco-uitrusting op een eenvoudige wijze geëvenaard kunnen worden.



De ervaring van de bemanning om de balans van het schip te optimaliseren, de bediening van de motoren en de andere apparatuur, de navigatie in goed weer en het vermijden van slecht weer, spelen allemaal een belangrijke rol in het verminderen van het verbruik. Het verschil tussen goede en gemiddelde operators kan leiden tot een verschil in prestatie van 10% en zelfs hoger in geval van slechte operators. Net daarom streeft Euronav er naar te werken met de allerbeste operators met veel ervaring.

De ruwheid van de aangroeiwerende coating veroorzaakt meer weerstand, met een hoger brandstofverbruik tot gevolg. Moderne coatings kunnen deze weerstand verminderen. Nochtans raken zelfs de meest moderne coatings beschadigd door normale slijtage zodat zelfs nieuwe schepen een prestatievermindering vertonen in de eerste vijf jaar, in die mate zelfs dat het schip in het vijfde jaar 10% minder presteert dan in het eerste jaar. Dit probleem kan worden opgelost door de schepen regelmatig in droogdok te plaatsen, louter om te herstellen en een nieuwe aangroeiwerende laag aan te brengen. Het is overbodig om daaraan toe te voegen dat moderne coatings ook kunnen worden aangebracht op oudere schepen, tijdens droogdok en dezelfde resultaten vertonen als op nieuwe schepen.

Een Mewis Duct verhoogt het schroefrendement en voorziet een aanzienlijke brandstofbesparing. Het apparaat bestaat uit een straalbuis waarin vinnen of lamellen zitten. Deze buis wordt voor de schroef aan het schip geplaatst en zorgt voor een gerichtere en stabielere waterstroom naar de schroef. De buis loopt naar achteren taps toe, waardoor de waterstroom versnelt. De lamellen zorgen dat het water de buis draaiend verlaat, waarbij de draairichting altijd tegengesteld is aan die van de schroef. Dat vermindert rotatieverliezen van het naar achteren gestuwde water.



Bijkomende maatregelen kunnen worden getroffen om kosten te verminderen en brandstof te besparen. De efficiëntie daarvan hangt af van de kenmerken van elke uitrusting, elk schip en de handel waarvoor ze worden gebruikt. Even belangrijk is dat een aantal van deze maatregelen het verbruik verminderen wanneer het schip stilligt. Een schip met een elektrische brandstofverwarmer bijvoorbeeld kan zijn boiler uitzetten tijdens het *slow steaming* of ter plaatse wachten, wat resulteert in een afname van 5 tot 6 ton per dag oftewel een besparing tot 3.600 USD per dag. Deze cijfers zijn in wezen gelijk aan de besparingen die aangenomen worden voor de nieuwe (zogenaamd *eco*) schepen ten opzichte van oude schepen. De kosten van deze aanpassing bedragen ongeveer 30.000 USD voor een groot tankerschip en deze kan worden geïnstalleerd door eigen ervaren bemanning. De terugverdientijd is daarom ook minder dan 10 dagen wachttijd.

Voortstuwing is niet alleen afkomstig van de hoofdmotor maar ook van de waterstroom over de propeller. Een Mewis Duct kan de efficiëntie van de aandrijving aanzienlijk verbeteren en kan gemonteerd worden bij een bestaand schip. Deze aanpassing resulteert in een besparing van 10% bij een VLCC en 7%-8% bij een Suezmax. Deze retrofit kan tijdens droogdok worden uitgevoerd voor een bedrag van ongeveer 500.000 USD wat gelijk is aan een terugverdientijd van minder dan een half jaar.

Als men een aangepaste Suezmax vergelijkt met een nieuwe (zogenaamd *eco*) Suezmax is het verschil, in het beste geval en in perfecte zee-omstandigheden, slechts 3 ton brandstof per dag, een verschil dat gemakkelijk verloren kan gaan door slechte uitbating. De totale winst zal niet meer dan 4 miljoen USD bedragen over haar levensduur gesteld dat de brandstofprijzen op het huidige niveau blijven als vandaag. Gezien het feit dat het verschil in prijs tussen een nieuwbouwschip dat nu besteld is vergeleken met een schip gebouwd in 2008, meer dan 30 miljoen USD is, is het moeilijk te rechtvaardigen waarom men geld zou investeren in een nieuwbouwschip in plaats van een tweedehands schip.

Een andere belangrijke reden om geen nieuw schip te kopen is het overaanbod in de markt. In de spotmarkt concurreren schepen individueel en niet als vloot. De goedkoopste geschikte aanbieder voor het transport zal als eerste de kans krijgen om te onderhandelen, de voorwaarden vast te leggen en de deal te sluiten. Om de prijs te bepalen, zal de eigenaar de markt bestuderen. In een markt met een overaanbod zijn er veel schepen die in aanmerking komen dus zal hij zijn prijs bewust laag houden om de opdracht binnen te halen ongeacht of hij daarbij verlies maakt of niet. Wachten op een latere vracht betekent immers extra kosten voor het schip en men kan later opnieuw geconfronteerd worden met een zelfde lage prijs. Dit hele proces van prijsbepaling gebeurt zonder rekening te houden met afschrijvingen, aflossing van schuld gewaarborgd door schepen en de financieringskosten van de schepen. Dat is de reden waarom nieuwe schepen met hoge afschrijvingen nog steeds verlies maken ondanks hun laag verbruik en lage brandstofkosten.

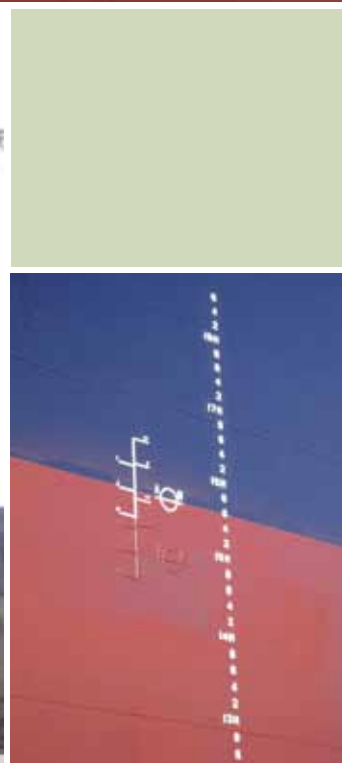


Een ander punt om rekening mee te houden is het feit dat indien een schip minder afstand moet afleggen dan andere concurrerende schepen om de vracht te laden, de bevrachter de prijs nog verder zal willen drukken met het argument dat de eigenaar minder brandstof en minder tijd diende te gebruiken. Dezelfde logica wordt gevolgd ten aanzien van nieuwe schepen met betere prestaties. Sterker nog, de bevrachter zal de voorkeur geven aan een schip dat beter presteert maar zal niet willen betalen voor de extra waarde. Hij wil de voordelen aan zijn kant houden en niet doorspelen aan de eigenaar. In een markt met een overaanbod blijven de voordelen in het kamp van de bevrachter.

Wij menen dat er weinig voordelen zijn in het bestellen van nieuwe schepen in een markt met een overaanbod. Nieuwbouwschepen verhogen het aanbod en verlagen de vrachttarieven. Bestaande kwaliteitsvloten maximaliseren het investeringsrendement, nieuwbouwschepen niet. In een markt

met een overaanbod doet de wereldvloot aan *slow steaming* of ligt ze stil met geen enkel prestatievoordeel. De echte voordelen van een nieuwbouwschip met betere snelheden en minder verbruik zullen enkel tot uiting komen in een markt op volle snelheid. Maar zoals Euronav al meermaals benadrukte, is dat in de huidige marktomstandigheden niet het geval. In een ideale wereld zou het aantal nieuwbouwschepen dat kan besteld worden elk jaar gelijk moeten zijn aan het aantal schepen dat de vloot verlaat om verschrompt te worden, mogelijk vermeerderd met de extra tonnage vereist door extra vraag. Om al deze redenen is Euronav voorstander van het aanpassen van bestaande schepen wat kan gedaan worden tegen een fractie van de kosten van de bouw van een nieuw (zogenaamd eco-) schip.







Visie en Missie

Visie

Wereldwijd erkend blijven als toonaangevend in het vervoer en 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 aan 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 helpen bij het behalen van hun carrière-doelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

Bedrijfsprofiel

Euronav is een marktleider in het transport en de opslag van ruwe olie en olieproducten. Op 20 maart 2014 bezit en beheert Euronav een vloot van 37 schepen. De vennootschap werd in België opgericht met maatschappelijke zetel in Antwerpen. Wereldwijd telt Euronav meer dan 1.700 werknemers, zowel aan wal als op zee, en heeft zij kantoren verspreid over Europa en Azië. Het aandeel Euronav noteert op NYSE Euronext Brussel onder het symbool EURN.

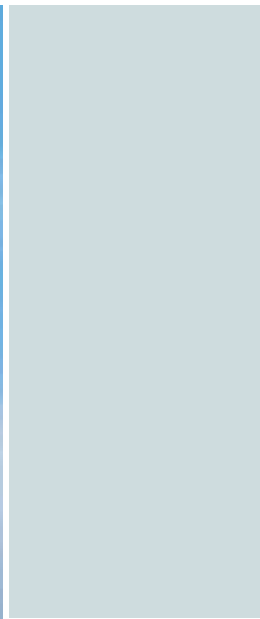
De veilige en betrouwbare uitbating van onze vloot is nog nooit zo belangrijk geweest als vandaag en is prioriteit nummer één voor de vennootschap. Euronav streeft ernaar een efficiënte organisatie te zijn die haar klanten de hoogste kwaliteit en best mogelijke service aanbiedt.

Euronav's langetermijnstrategie is erop gericht haar doelstelling van duurzame rendabele levenscyclus te verwezenlijken door het beheer van een evenwichtige portfolio en het uitbaten van haar vloot op zowel de spot- als 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 één 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 projectontwikkeling.

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





VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR: overzicht 2013



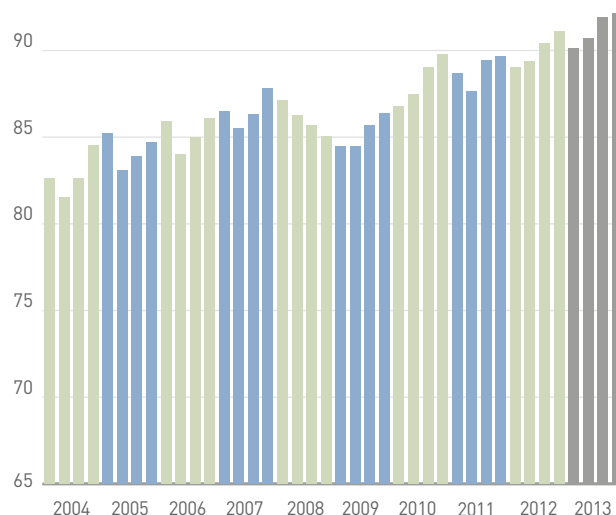
MARKTOVERZICHT

Vraag naar olie, productie en brandstofkosten

Het wereldwijde economische klimaat bleef tekenen van verbetering tonen in 2013, hoewel het in sommige regio's nog steeds een moeilijk jaar was. Ondanks woelige schuld- en budgettaire onderhandelingen in de Verenigde Staten, boekte de economie daar meer vooruitgang dan verwacht met een BBP-groei van 1,6% voor 2013. Dat was vooral te wijten aan een hogere industriële activiteit en de nog steeds geldende economische stimuluspakketten. In oktober 2013 steeg de ruwe olieproductie in de Verenigde Staten, voor het eerst in bijna 20 jaar, tot een hoeveelheid van 7,7 miljoen vaten per dag met een netto import geschat op 7,6 miljoen vaten per dag. De schalieolieproductie in de Verenigde Staten speelde een grote rol in de totale landelijke productiegroei. Als deze trend zich blijft voortzetten in 2014, zal dat gedeeltelijk enkele handelspatronen van ruwe olie veranderen.

Hoewel China enkele tekenen van vertraging vertoonde in 2013, resulteerden hun voortdurende stimuleringsinspanningen doorheen het jaar in een toename van export en een groeiherziening van 0,2 punten tot 7,8% in 2013. Ondanks de toenemende staatsschuld, bleef Japan agressieve maatregelen treffen om de binnenlandse groei te stimuleren wat resulteerde in een sterkere groei van het BBP van 1,2% in 2013. Deze groei was voornamelijk het gevolg van particuliere consumptie met een stijging van de olie-import met maar liefst 36,2% in het begin van het vierde kwartaal van 2013. Het

Evolutie olievraag wereldwijd
in miljoen bpd (bron – IEA)



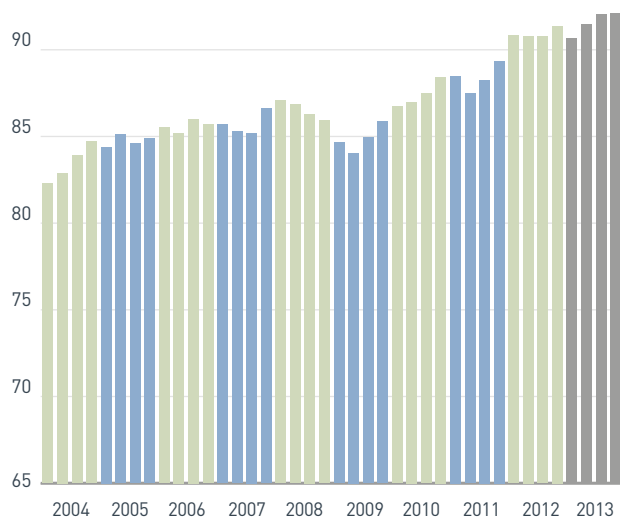
herstel van het land werd ook ondersteund door een toename met 18,6% van de export wat de hoogste jaarlijkse stijging in drie jaar is.

De groei van de wereldwijde vraag naar olie voor 2013 werd geschat op 0,9 miljoen vaten per dag en voor 2014 blijft de groeiverwachting tot dusver onveranderd met 1,04 miljoen vaten per dag. Hoewel de wereld economie een regelmatige groei vertoonde in 2013, bleef de wereldwijde groei fragiel in bepaalde gebieden waaronder Europa.



Evolutie productie wereldwijd van ruwe olie

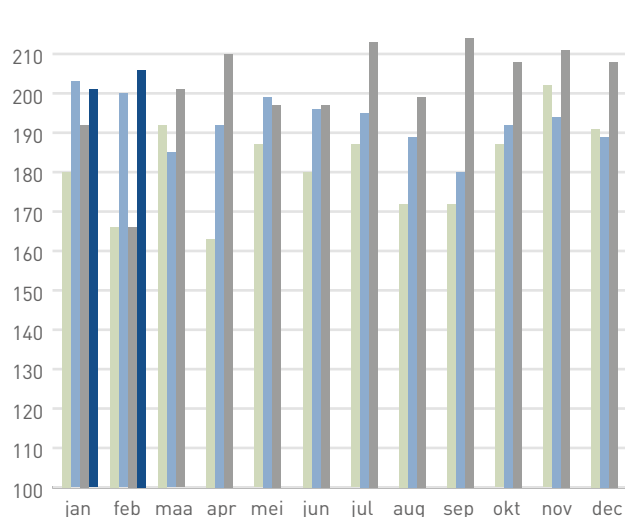
in miljoen bpd (bron - IEA)



Brandstofprijzen bleven langzaam dalen gedurende 2013 wat positief was voor de opbrengsten van de schepen. Prijzen werden geschat op gemiddeld 617 USD in Fujairah, 621 USD in Rotterdam en 620 USD per ton in Singapore. Ondanks deze dalende trend bleven de brandstofkosten een belangrijk deel uitmaken van de kosten gerelateerd aan de schepen en daarom bleef slow steaming erg belangrijk voor de meeste eigenaars, zelfs toen de markt tekenen van versterking toonde.

Evolutie van cargo's wereldwijd

Per maand (bron - TI VLCC Database)



Opkomende economieën bleven de belangrijkste drijvende kracht achter de groei van het BBP in de wereldeconomie in 2013. Dat resulteerde gedeeltelijk in een verschuiving in het handelspatroon van ruwe olie. Ondanks het feit dat China een minder dan verwachte groei vertoonde in 2013, werd de tankermarkt vooral gestuurd door de import van ruwe olie naar China. Dat deed het aantal tonmijlen toenemen en hielp de tankermarkt herstellen.

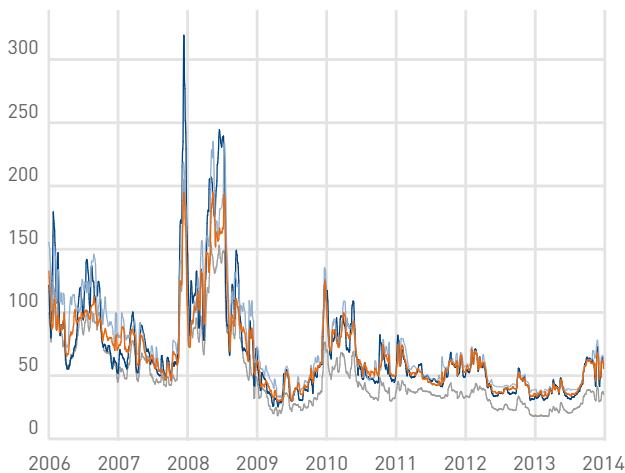
Inkomsten VLCC-wereldvloot (in duizenden USD)

■ BDTI VLCC TCE ■ TI Actual



BITR-tarieven (WS)

VLCC vrachtroutes ■ TD1 ■ TD3 ■ TD4 ■ TD15



BDTI-tarieven (WS) - Rate Evolution (WS)

■ TDS-West Africa/US Atlantic Coast ■ TD6-Black Sea/Med



Tankermarkt

De tankermarkt voor ruwe olie was net zoals in het vorige jaar onevenwichtig voor het grootste deel van 2013. Een totaal aantal van 31 Suezmax en 30 VLCC's werden toegevoegd aan een markt die reeds een overcapaciteit aan tonnage kende tegenover slechts 9 Suezmax en 21 VLCC's die de tankervloot verlieten.

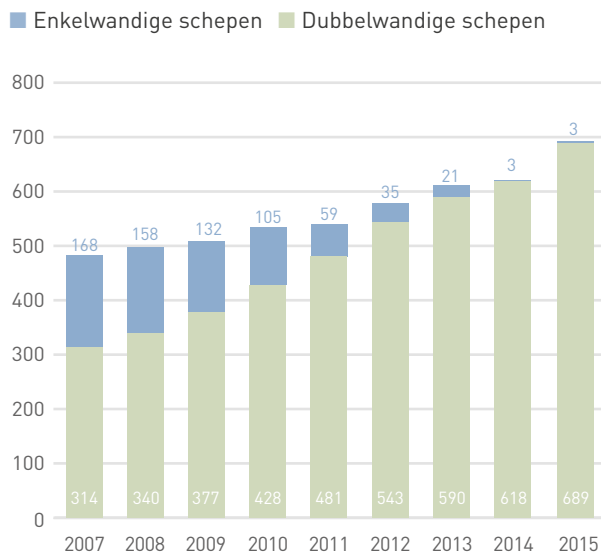
Tarieven voor grote olietankers kelderden in het eerste kwartaal van 2013 zowel op de Suezmax- als op de VLCC-markt. De VLCC-handel in de Arabische Golf kreeg een terugslag wanneer Saoedi-Arabië en Irak de productie beperkten waardoor het voor de VLCC-tarieven moeilijk was om een winstgevend niveau te behouden. Aan de Suezmax-zijde gingen de handelsvolumes van West-Afrika naar Noord-Amerika achteruit vooral door de toename van de productie van schalieolie in de Verenigde Staten. Dat verminderde drastisch de nood aan olie-import en dat woog op zijn beurt door op de vraag naar het transport van ruwe olie. Een aantal veiligheidsproblemen in West-Afrika, die een aantal keer werden ingeroepen als overmacht, hebben deze handel ook beïnvloed. Het winterseizoen aan het begin van het jaar, dat normaal sterke cijfers kent, was in 2013 behoorlijk teleurstellend. Voor de reizen die vertrekken vanuit de Zwarte Zee, bleven de normaal te verwachten vertragingen door het weer uit en duurden nooit langer dan 2-4 dagen in het Bosporus/Dardanellen gebied. Bovendien was er een belangrijke daling van beschikbare lading uit de Zwarte Zee in het begin van het jaar wat gedeeltelijk werd verklaard door een toename van de omleiding van olie via een pijplijn naar Rusland voor de Baltische staten en het Oosten. Rond het tweede kwartaal van 2013 begonnen de tarieven te verbeteren in het VLCC-segment dankzij het einde van het onderhoudsseizoen van de raffinaderijen in Azië wat leidde tot een toename van activiteit in mei. Deze dynamiek duurde echter niet lang en breidde zich niet uit naar de Suezmax-markt.

Tarieven in het marktsegment van grote tankers stegen tegen het einde van het jaar tot niveaus die ongezien waren in 2013. Een combinatie van een toename van de vraag naar olie vooral uit China, een kleinere tonnage lijst en weersvertragingen verbeterden de marktvooruitzichten. Eigenaars werden positiever en de tarieven stegen aanzienlijk met *worldscale rates* die soms klommen met 10 punten per dag. De gemiddelde tarieven van alle routes voor moderne Suezmax werden geschat op 60.700 USD per dag en 47.300 USD voor een moderne VLCC.

De gemiddelde tijdbevrachtingstarieven of TCE behaald door de VLCC-vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de Tankers International (TI)-pool, bedroegen 18.300 USD per dag (in 2012: 19.200 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven van de Suezmax-vloot van Euronav bedroegen ongeveer 22.000 USD per dag voor 2013 (2012: 24.100 USD per dag).

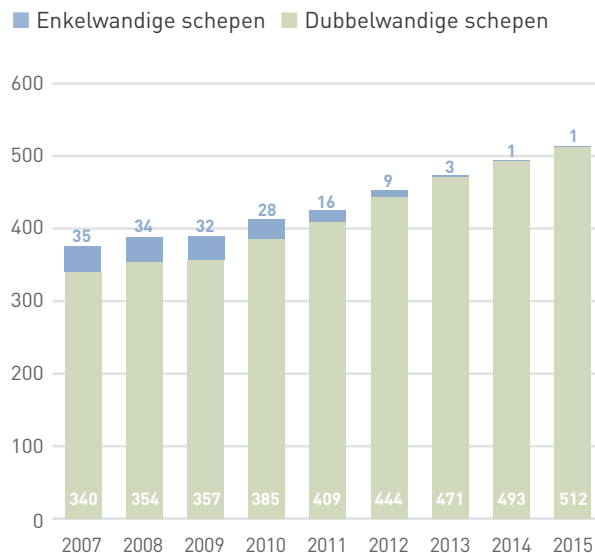
Evolutie van de VLCC-werldvloot (begin van het jaar)



* Inclusief schepen die geleverd worden in 2014

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven behaald door de Suezmax-vloot, rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt, bedroegen circa 16.600 USD per dag. (2012: 16.300 USD per dag)

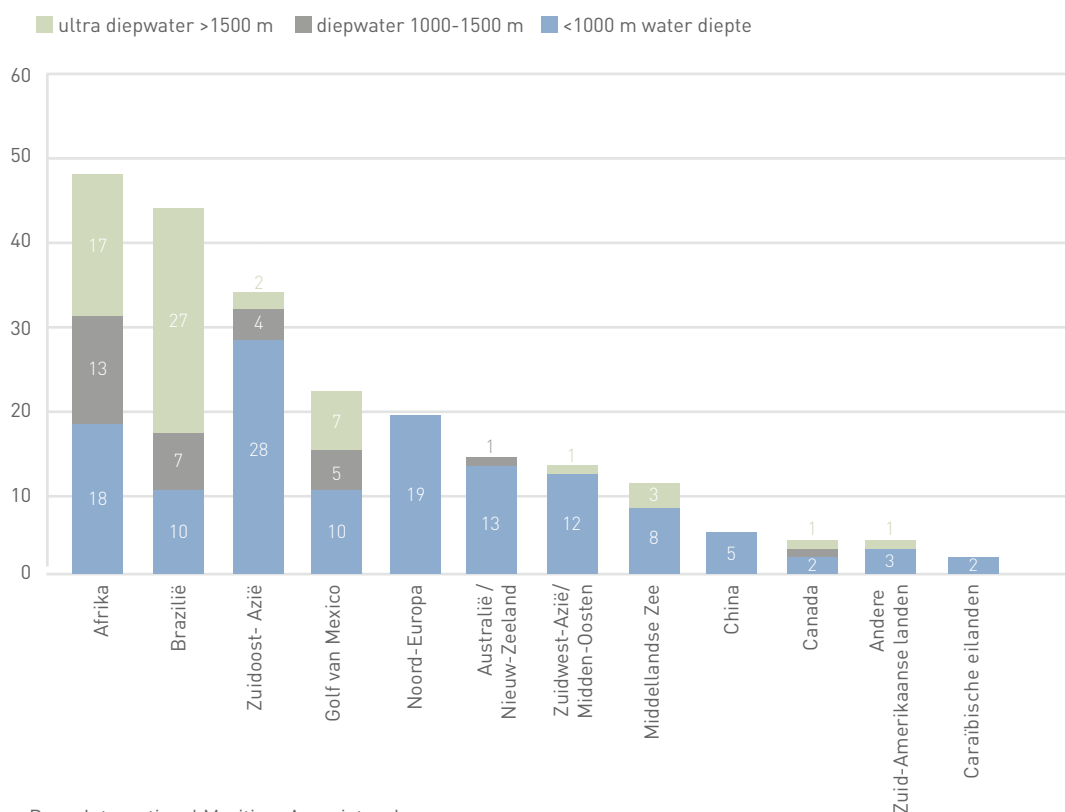
Evolutie van de Suezmax-werldvloot (begin van het jaar)



* Inclusief schepen die geleverd worden in 2014

* Exclusief Suezmax shuttle en product tankers

220 projecten betreffende drijvende productieplatformen of opslagsystemen in de planningsfase of in studiefase.



Bron: International Maritime Associates, Inc

Drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen (FSO/FPSO) markt

FSO's bieden de mogelijkheid om olie van olievelden op te slaan en over te laden in verschillende uiteenlopende omstandigheden. Om olie en condenswater op zee te kunnen opslaan, worden ze hoofdzakelijk gebruikt in combinatie met andere drijvende productiesystemen:

- Vaste platformen
- MOPU's (Mobile Offshore Production Units)
- Semi's (production Semisubmersibles)
- TLP's (Tension Leg Platforms)
- Spar's (Single Point Anchor Reservoirs)

FSO's worden ook gebruikt als opslag- en exportfaciliteiten op zee voor olie van productievelen op land en als opslag-, meng- en overladingsterminals voor ruwe olie en geraffineerde producten. De meeste FSO's slaan olie op, hoewel er enkele LPG (Liquefied Petroleum Gas) of LNG (Liquefied Natural Gas) FSO's bestaan.

Op het einde van 2013 waren er wereldwijd 277 drijvende productieplatformen in gebruik of beschikbaar, waarvan 92 FSO's. 2 FSO's (2 conversies) werden toen besteld en 1 FSO werd voltooid. Rond november 2013 waren er 10 FSO's (2 nieuwbouw en 8 conversies) in aanbouw en zijn er 220 projecten (die mogelijk een FPSO of FSO nodig zullen hebben) in aanbestedings-, ontwerp- of planningsfase. Eind 2013 was Afrika de meest actieve regio voor toekomstige projecten met 48 mogelijke drijvende projecten in de planningscyclus.

De Euronav-vloot

Euronav heeft vandaag 37 schepen in eigendom: 1 V-Plus schip, 2 FSO-schepen (in 50/50 joint venture), 12 VLCC's waarvan 1 in joint venture (inclusief de VLCC Luxembourg die reeds verkocht is maar geleverd zal worden tussen mei 2014 en midden juni) en 22 Suezmax-schepen (waarvan 4 in joint venture). Twee van de Maersk schepen werden al geleverd: de Nucleus en de Nautilus. Leveringen van de rest van de Maersk VLCC-vloot zullen de vloot van Euronav nog verder uitbreiden met 13 VLCC's.

De VLCC-vloot van Euronav, die in januari 2014 werd uitgebreid door de overname van 15 VLCC's van Maersk Tankers Singapore



Pte Ltd., wordt grotendeels uitgebaat op de spotmarkt binnen de Tankers International (TI) pool. De TI pool beheert één van de grootste moderne en uitsluitend dubbelwandige VLCC-vloten ter wereld en bestaat uit 30 schepen op 20 maart 2014 waarvan 8 schepen van Euronav. De gemiddelde leeftijd van de VLCC-vloot van Euronav bedraagt thans 8,3 jaar.

Een deel van de Suezmax-vloot van Euronav wordt onder lange-termijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd. De overige Suezmax-schepen worden rechtstreeks door Euronav op de spotmarkt verhandeld. De gemiddelde leeftijd van de Suezmax-vloot bedraagt 7,8 jaar.

Beide FSO's van Euronav worden onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst verhuurd tot 2017, met een optie tot verlenging met 1 of 2 jaar voor de FSO Africa.

Bij het opstellen van dit verslag is het tonnageprofiel van Euronav verdeeld als volgt:

VLCC's en V-plus in eigendom	4.001.015 dwt
VLCC's via bevrachtingsovereenkomsten	608.005 dwt
FSO's in eigendom	441.774 dwt
Suezmax-schepen in eigendom	3.107.307 dwt
Suezmax-schepen commercieel beheerd door Euronav	317.148 dwt
Suezmax-schepen in naaktrompbevrachting	157.648 dwt
Totaal tonnage in eigendom en onder beheer	8.632.897 dwt

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

Het eerste kwartaal

De vennootschap realiseerde een netto resultaat van -10,7 miljoen USD (eerste kwartaal 2012: -9 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 maart 2013, hetzij -0,21 USD per aandeel (eerste kwartaal 2012: -0,18 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 43,5 miljoen USD (eerste kwartaal 2012: 47,8 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 21.000 USD per dag (eerste kwartaal 2012: 24.000 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 23.400 USD per dag (eerste kwartaal 2012: 27.160 USD per dag)

en de gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 16.750 USD per dag (eerste kwartaal 2012: 21.120 USD per dag).

Januari

Euronav

Euronav bracht een omruilbod uit op alle uitstaande converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2015 tegen nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018.

Op de markt

Eagle Vancouver (2013-VLCC) werd door Koch voor een periode van 12 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 12 maanden aan 21.000 USD per dag.

DHT Ann (2001-VLCC) werd door Core Petroleum voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden en 3 maanden aan 20.000 USD per dag.

DHT Chris (2001-VLCC) werd door Core Petroleum voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden en 3 maanden aan 20.000 USD per dag.

Suez Vasilis (2011- Suezmax) werd door BP voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 16.250 USD per dag.

Februari

Euronav

Euronav bevestigde dat het definitieve totale bedrag van de bestaande converteerbare obligaties die geldig aangeboden werden ter omruiling, 125 miljoen USD bedraagt, wat neerkomt op een totaal van 1.250 nieuwe converteerbare obligaties die uitgegeven zullen worden. Dat betekent dat na omruiling nog slechts 25 miljoen USD aan obligaties die vervallen in 2015 blijven uitstaan.

Op de markt

Sikinos (2000-Suezmax) werd door SHELL voor een periode van 2 maanden gehuurd aan 11.000 USD per dag.

Maart

Euronav

Euronav verkocht de nieuwbouw Suezmax *Cap Isabella* (2013 – 157.648 dwt), voor een prijs van 54 miljoen USD. Euronav nam het schip terug in naaktrompbevrachting voor een vaste periode van 2 jaar tegen toen geldende marktstarieven en met 3 opties voor verlenging van telkens 1 jaar naar keuze van de bevrachter. Indien het schip door de eigenaar wordt verkocht en het schip nog steeds bevracht wordt door Euronav tijdens de bevrachtingsovereenkomst, dan zal de vennootschap delen in de winst indien de verkoopprijs van het schip een bepaalde drempel overschrijft. Aangezien deze transactie werd ondertekend voor de bekendmaking van de definitieve jaarresultaten van 2012 en het resultaat is van onderhandelingen met verscheidene partijen die aanvingen in het boekjaar 2012, heeft de vennootschap het verlies op deze



verkoop ten bedrage van 32 miljoen USD nog opgenomen in boekjaar 2012. Belangrijker evenwel stelde deze transactie Euronav in staat aan haar laatste investeringsverplichtingen te voldoen en de oplevering van het schip te aanvaarden met een minimale aanwending van liquide middelen.

Op de markt

Eagle San Antonio (2012-Suezmax) werd door Total voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 18.000 USD per dag.

Roxen Star (2009-Suezmax) werd door PDVSA voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 16.500 USD per dag.

Prisco Mizar (2007-Suezmax) werd door CLEARLAKE voor een periode van 4 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 2 keer 1 maand aan 16.750 USD per dag.

Het tweede kwartaal

De vennootschap realiseerde een netto resultaat van -39,3 miljoen USD (eerste halfjaar 2012: -20 miljoen USD) voor de zes maanden eindigend op 30 juni 2013, hetzij -0,79 USD per aandeel (eerste halfjaar 2012: -0,40 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 73,1 miljoen USD (eerste halfjaar 2012: 98,2 miljoen USD). Gedurende het eerste semester van 2013 gingen 2 Suezmax-schepen, 1 VLCC en 1 ULCC van de vennootschap in droogdok met als gevolg een stijging van de gewone operationele kosten met 6,2 miljoen USD. De gemiddelde TCE behaald door de vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de TI pool, bedroeg ongeveer 14.200 USD per dag (tweede kwartaal 2012: 22.230 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 21.000 USD per dag (tweede kwartaal 2012: 24.000 USD per dag) en de TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld 18.400 USD per dag (tweede kwartaal 2012: 22.000 USD per dag).

April

Op de markt

Densa Orca (2012-Suezmax) werd door Core Petroleum voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 15.000 USD per dag.

Mei

Op de markt

Hanjin Ras Tanura (2011-VLCC) werd door Koch voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 17.000 USD per dag.

Eagle Varna (2013-VLCC) werd door Koch voor een periode van 12 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 12 maanden aan 20.000 USD per dag.

Skamandros (2012-Suezmax) werd door Core Petroleum voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 15.000 USD per dag.

Almi Explorer (2013-Suezmax) werd door Stena voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 17.500 USD per dag.

Juni

Euronav

Euronav tekende een verlenging van 4 jaar van haar niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst ten bedrage van 300 miljoen USD, oorspronkelijk afgesloten in april 2009. Op datum van de verlenging bedroeg het uitstaande bedrag 221 miljoen USD. De kredietfaciliteit werd verlengd tot april 2018 en zal een zelfde terugbetalingsprofiel aanhouden van 20 miljoen USD per jaar.

Op de markt

Almi Odyssey (2013-Suezmax) werd door BP voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 17.500 USD per dag.

Maran Posseidon (2010-Suezmax) werd door BP voor een periode van 20 maanden gehuurd aan 15.500 USD per dag.

Het derde kwartaal

De vennootschap had een netto verlies van -27,2 miljoen USD voor het derde kwartaal van 2013 (derde kwartaal 2012: -34,9 miljoen USD) hetzij -0,54 USD per aandeel (derde kwartaal 2012: -0,70 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 31,2 miljoen USD (derde kwartaal 2012: 24,8 miljoen USD). De TCE behaald door de vloot van de vennootschap uitgebaat binnen de TI pool, bedroeg ongeveer 14.000 USD per dag (derde kwartaal 2012: 11.500 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 21.000 USD per dag (derde kwartaal 2012: 22.100 USD per dag) en de TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt bedroeg gemiddeld ongeveer 17.000 USD per dag (derde kwartaal 2012: 15.750 USD per dag).

Juli

Op de markt

Bunga Kasturi (2003-VLCC) werd door Reliance voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 18.000 per dag.

Augustus

Euronav

Euronav heeft, samen met OSG, een verlenging voor een periode van 2 jaar van de tranche met betrekking tot de *FSO Africa* getekend. Deze maakt deel uit van de niet-achtergestelde gewaarborgde lening ten bedrage van 500 miljoen USD getekend in oktober 2008. Op het moment van de verlenging stond nog 45 miljoen USD uit onder de "Africa Tranche". De "Africa Tranche" zal tegen het einde van haar nieuwe looptijd (nu gepland voor augustus 2015) volledig terugbetaald zijn. De tranche met betrekking tot de *FSO Asia* (dat deel uitmaakt van dezelfde lening) zal blijven lopen tot haar oorspronkelijke vervaldag in 2017. Het jaarlijks terugbetalingsprofiel van deze lening blijft ongewijzigd.

De langetermijnbevrachtingsovereenkomst van de *Suezmax Fraternity* (2009-157.714 dwt) werd verlengd voor een periode van 12 maanden vanaf 2 augustus 2013 in onmiddellijke voortzetting van de bestaande overeenkomst.

Op de markt

Polymnia I (2011-VLCC) werd door PVDSA voor een periode van 6 maanden gehuurd aan 21.000 USD per dag.

Bunga Kasturi Enam (2008-VLCC) werd door CPC voor een periode van 12 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 12 maanden aan 18.000 USD per dag.

Gemini Glory (2002-VLCC) werd door Chevtex voor een periode van 3 jaar gehuurd aan 21.000 USD per dag.

FPMC C Orient (2012-VLCC) werd door Hanjin Shipping voor een periode van 8 jaar gehuurd aan 29.000 USD per dag.

DHT Trader (2000-Suezmax) werd door BP voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 14.000 USD per dag.

September

Op de markt

Eagle Verona (2013-VLCC) werd door BP gehuurd als naaktrompbevrachting voor een periode van 2 jaar aan 18.000 USD per dag.

Almi Sun (2012-Suezmax) werd door BP voor een periode van 4 maanden gehuurd aan 16.500 USD per dag.

Desh Shakti (2004-Suezmax) werd door ISS voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 13.250 USD per dag.

Het vierde kwartaal

De vennootschap realiseerde een netto resultaat van -21,9 miljoen USD (vierde kwartaal 2012: -64 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 december 2013, hetzij -0,43 USD per aandeel (vierde kwartaal 2012: -1,28 USD per aandeel). EBITDA bedroeg 35,4

miljoen USD (vierde kwartaal 2012: -6,5 miljoen USD). Voor het volledige jaar 2013 bedraagt het netto resultaat -88,3 miljoen USD (2012: -118,9 miljoen USD), hetzij -1,76 USD per aandeel (2012: -2,38 USD per aandeel). De VLCC-schepen van Euronav die via de TI pool worden uitgebaat, behaalden in het vierde kwartaal een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 24.000 USD per dag (vierde kwartaal 2012: 12.800 USD per dag). De tarieven van de Suezmax-vloot van Euronav, verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, bedroegen voor het vierde kwartaal van 2013 23.400 USD per dag (vierde kwartaal 2012: 20.200 USD per dag), inclusief winstdaandname (indien van toepassing). De TCE van de Suezmax-vloot verhandeld op de spotmarkt bedroeg ongeveer 14.500 USD per dag voor het vierde kwartaal (vierde kwartaal 2012: 8.500 USD per dag).

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven voor het volledige jaar bedragen:

In USD	2013	2012
VLCC	18.300 per dag	19.200 per dag
Suezmax onder lange-termijnbevrachtingsovereenkomsten	22.000 per dag	24.100 per dag
Suezmax spot	16.600 per dag	16.300 per dag

Oktober

Op de markt

Formosapetro Challenger (2001-VLCC) werd door IOC voor een periode van 2 jaar gehuurd aan 18.500 USD per dag.

Yasa Polaris (2009-Suezmax) werd door Stena voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 14.500 USD per dag.

Rio Genoa (2007-Suezmax) werd door Koch voor een periode van 6 maanden gehuurd met een optie tot verlenging voor 6 maanden aan 14.000 USD per dag.

November

Euronav

Euronav voerde een kapitaalverhoging door naar aanleiding van de conversie van 88 converteerbare obligaties uitgegeven in 2013 met vervaldatum in 2018. Dat resulteerde in de uitgifte van 1.432.210 nieuwe gewone aandelen.

Euronav verkocht de *Ardenne Venture*, één van de dubbelwandige VLCC's (2004 - 318.658 dwt), voor een prijs van 41,7 miljoen USD. Het schip was eigendom van een 50/50 joint venture vennootschap met Wah Kwong Maritime Transport Holdings Ltd.

Op de markt

Donat (2007-Suezmax) werd door Chevtex voor een periode van 6 maanden gehuurd voor opslag aan 15.500 USD per dag.

Center (2011-Suezmax) werd door BPCL voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 15.000 USD per dag.

Almi Sky (2012-Suezmax) werd door BP voor een periode van 12 maanden gehuurd aan 16.850 USD per dag.

Yasa Southern Cross (2010-Suezmax) werd door Trafigura voor een periode van 60-180 dagen gehuurd aan 14.000 USD per dag.

December

Euronav

Euronav heeft 150 miljoen USD opgehaald via de private plaatsing van eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten werden uitgegeven a pari en dragen een interest van 6% per jaar gedurende de eerste 5 jaar, jaarlijks achteraf betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de vennootschap.

Euronav kondigde aan dat een kapitaalverhoging plaatsvond naar aanleiding van de conversie van 64 converteerbare obligaties uitgegeven in 2013 met vervaldatum in 2018. Dat resulteerde in de uitgifte van 1.041.607 nieuwe gewone aandelen.

Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2013

Op 2 januari 2014 werd de VLCC *Ardenne Venture* (2004 - 318.658 dwt) geleverd aan haar nieuwe eigenaars na de aangekondigde verkoop op 14 november 2013 voor 41,7 miljoen USD. De meerwaarde op de verkoop voor Euronav van ongeveer 2,2 miljoen USD zal daarom erkend worden in het eerste kwartaal van 2014.

Op 3 januari 2014 sloot Euronav een overeenkomst met Maersk Tankers Singapore Pte Ltd voor de overname van vijftien VLCC's voor een totale aankoopprijs van USD 980 miljoen te betalen op het moment van de effectieve levering van de individuele schepen. De schepen hebben een gemiddelde leeftijd van 4 jaar en zullen worden uitgebaat binnen de Tankers International VLCC Pool waarvan Euronav medeoprichter is.

Op 7 januari 2014 verkocht Euronav de *Luxembourg*, de oudste van de dubbelwandige VLCC's (1999 - 299.150 dwt) voor een prijs van 28 miljoen USD. Het schip was volledig eigendom van Euronav. De levering van de *Luxembourg* aan haar nieuwe eigenaar zal plaatsvinden tussen 1 mei 2014 en midden juni 2014. Het schip zal door haar nieuwe eigenaar geconverteerd worden tot FPSO en zal bijgevolg de VLCC-wereldvloot verlaten.

Op 10 januari 2014 haalde Euronav 50.000.000 USD op door middel van een kapitaalverhoging onder het toegestaan kapitaal en 5.473.571 nieuwe gewone aandelen werden uitgegeven.

Op 4 februari 2014 kondigde Euronav de uitgifte aan van een obligatie ten bedrage van 235 miljoen USD met een looptijd van 7 jaar aan dezelfde investeerders die deelnamen aan de kapitaalverhoging van 10 januari 2014 en de ondertekening van een overeenkomst voor het sluiten van een niet-achtergestelde gewaarborgde lening van 500 miljoen USD.

Op 5 februari 2014 sloot Euronav een tijdsbevrachtingsovereenkomst met Maersk Tankers A/S voor een periode van 12 maanden voor de VLCC *Maersk Hojo*. *Maersk Hojo* werd geleverd aan Euronav op 24 maart 2014.

Op 6 februari 2014 kondigde Euronav aan dat een kapitaalverhoging plaatsvond naar aanleiding van de inbreng in natura van 30 eeuwigdurende converteerbare preferente effecten uitgegeven op 10 januari 2014, wat resulteerde in de uitgifte van 9.459.286 nieuwe gewone aandelen.

Op 20 februari 2014 meldde Euronav dat het zijn optie tot vervroegde terugbetaling zal uitoefenen op 9 april 2014 van alle nog uitstaande converteerbare obligaties uitgegeven in 2013 met vervaldatum in 2018 die niet voor 2 april 2014 werden geconverteerd.

Op dezelfde datum meldde Euronav dat het eerste schip van Maersk succesvol werd geleverd: de *Nautilus*.

Op 24 februari 2014 keurden de aandeelhouders een kapitaalverhoging goed voor de overname van de Maersk VLCC-vloot voor een bedrag van 300.000.000 USD tegen uitgifte van 32.841.528 nieuwe aandelen.

Op 25 februari 2014 meldde Euronav dat het tweede schip van Maersk succesvol werd geleverd: de *Nucleus*.

Op 1 maart 2014 nam Euronav Ship Management (ESMA) het scheepsbeheer over van het schip *FSO Africa*, eigendom van TI Africa Ltd. Haar zusterschip the *FSO Asia* werd al beheerd door ESMA sinds de conversie van het schip tot een FSO in 2009. De overdracht van het beheer werd uitgevoerd zoals gepland.

Tussen 1 januari en 10 maart 2014 vonden verschillende kapitaalverhogingen plaats naar aanleiding van de conversie van converteerbare obligaties uitgegeven in 2013. Op datum van dit persbericht bedraagt het kapitaal 130.950.898,60 USD, vertegenwoordigd door 120.479.757 gewone aandelen.

In maart 2014 is de vennootschap overeengekomen om de periode van de aankoopoptie op de *Antarctica* (2009 - 315.981 dwt) en de *Olympia* (2008 - 315.981 dwt) te verlengen met één maand, tot 30 april 2014.

Op 25 maart 2014 ondertekende Euronav een nieuwe niet-achtergestelde gewaarborgde lening van 500 miljoen USD. De leningsovereenkomst werd onderschreven door DnB Bank ASA, Nordea Bank Norge ASA en Skandinaviska Enskilda Banken AB optredend als *Lead Arrangers* en *Bookrunners* en ABN Amro

Bank N.V., Danish Ship Finance, ING Bank NV optredend als *Lead Arrangers* en BNP Paribas Fortis NV, KBC Bank NV en ScotiaBank Europe PLC optredend als *Co-Arrangers* en Belfius Bank SA/NV. Nordea treedt eveneens op als agent. De lening zal getrokken kunnen worden vanaf 25 maart 2014 en dient voor de financiering van de overname van de Maersk VLCC-vloot. De leningsovereenkomst heeft een looptijd van 6 jaar en een interestvoet gelijk aan LIBOR verhoogd met een marge 2,75%.

Vooruitzichten voor 2014

Gezien de tankermarkt van de laatste jaren en de moeilijkheden waarmee de meeste reders geconfronteerd werden om financiering te bekomen, werden er niet veel nieuwbouwschepen besteld. Bijgevolg zijn er slechts enkele leveringen van schepen (6 VLCC's en 8 Suezmax inclusief 6 shuttles) gepland in 2014. Als het verschrotingspercentage in 2014 op hetzelfde niveau blijft als in 2013, zou er in deze segmenten een negatieve groei van de vloot zijn wat lange tijd ongezien was. Dat zou moeten helpen om de vloot meer in evenwicht te brengen en de tankertarieven te laten stijgen. De toename van schalieolieproductie in de Verenigde Staten veroorzaakte wat bezorgdheid omtrent een afnemende vraag naar olie. De Verenigde Staten, die een belangrijke importeur waren van ruwe olie uit West-Afrika, hoofdzakelijk vervoerd op Suezmax schepen, hebben dan ook hun vraag fors gereduceerd. West-Afrikaanse ruwe olie werd bijgevolg naar ergens anders geëxporteerd, naar Noord-Europa en het Verre Oosten, waardoor de vraag naar ton-mijlen en dus ook tankers zou moeten toenemen. Bovendien hebben verschillende Latijns-Amerikaanse landen hun olieproductie verhoogd, met meestal het Oosten als bestemming, wat het aantal ton-mijlen ook zou moeten verhogen.

De markt zal naar alle verwachting zeer volatiel zijn net zoals in de eerste paar maanden van 2014.

De wereldwijde vraag naar olie in 2014 zal volgens experts in de sector hoger zijn dan eerder voorspeld dankzij een herstel van de consumptie in de Verenigde Staten tot het hoogste niveau in vijf jaar. De IEA meldt een groei van 1,3% in 2014 tot 92,4 miljoen vaten per dag.

De markt van de drijvende platformen blijft één van de sterkste sectoren in de offshore sector en, gezien het stijgende aantal drijvende productie investeringen zal dat ook zo blijven in de toekomst. In de Altamira regio in Mexico zijn er verschillende offshore productie-eenheden in ontwikkeling en in Brazilië hebben verschillende bedrijven zich geregistreerd voor de veiling van het massale Libra Block dat naar schatting 8-12 miljard



vaten winbare reserves bevat en een piekvermogen heeft van 1,4 miljoen vaten per dag.

Het sterk groeiende aantal boorschepen en UDW (Ultra Deep Water) half-afzinkbare platformen verhoogt ook snel de vraag naar nieuwe drijvende productiefaciliteiten. Tegen het einde van 2013 waren er 146 units beschikbaar voor Ultra Deep Water E&D (Exploration and Development) en de verwachting is dat deze groei zich de komende jaren zal voortzetten. Tegen het einde van 2015 zal er naar schatting een stijging zijn tot 180 units.

Verklaring inzake Corporate Governance



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.

1. KAPITAAL, AANDELEN EN AANDEELHOUDERS

1.1 Kapitaal en aandelen

Op 31 december 2013 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav 58.936.522,32 USD, vertegenwoordigd door 54.223.817 aandelen zonder nominale waarde.

Als gevolg van de kapitaalverhogingen die plaatsvonden na 31 december 2013 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav bij het opstellen van dit jaarverslag 130.950.898,60 USD, vertegenwoordigd door 120.479.757 aandelen zonder nominale waarde. Voor een volledig overzicht van deze kapitaalverhogingen, verwijst de vennootschap naar het hoofdstuk "Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2013" in het Verslag van de raad van bestuur.

De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd.

1.2 Converteerbare obligaties

Op 4 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. Gedurende het eerste kwartaal van 2012 kocht de vennootschap daarvan 68 obligaties terug. De nominale waarde bedraagt 100.000 USD per obligatie en de vennootschap betaalde gemiddeld 78.441 USD per obligatie.

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 vandaag nog 250 obligaties die vervallen in 2015 uitstaan ten belope van een totaal bedrag van 25 miljoen USD. Tot dusver is er geen enkele van de 250 obligaties met vervaldatum in 2015 geconverteerd in aandelen.

Euronav heeft haar 68 obligaties die vervallen in 2015 aangeboden ter omruiling voor obligaties die vervallen op 31 januari 2018. In de loop van 2013 heeft Euronav deze 68 obligaties die vervallen op 31 januari 2018 verkocht en heeft 5 obligaties die vervallen in 2015 aangekocht aan een gemiddelde aankoopprijs van 92.000 USD per obligatie. Op 27 februari 2014 heeft Euronav nog 13 obligaties die vervallen in 2015 aangekocht aan een gemiddelde aankoopprijs van 103.445 USD per obligatie. Voor meer details over deze transacties wordt verwezen naar de toelichting bij de geconsolideerde rekeningen verderop in dit jaarverslag.

Op 9 april 2014 zal Euronav haar optie tot vervroegde terugbetaling uitoefenen van alle nog uitstaande obligaties uitgegeven in 2013 die niet geconverteerd werden voor 2 april 2014. Op de datum van dit jaarverslag waren nog slechts 2 obligaties uitgegeven in 2013 uitstaand. De obligaties zijn genoteerd op de Luxemburgse beurs. Meer gedetailleerde informatie met



betrekking tot de converteerbare obligaties is beschikbaar op onze website: www.euronav.com.

1.3 Eeuwigdurende converteerbare preferente effecten

Op 10 januari 2014 heeft Euronav NV een totaal bedrag van 150 miljoen USD opgehaald via de uitgifte van eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten worden uitgegeven a pari en zullen een interest dragen van 6% per jaar gedurende de eerste 5 jaar, jaarlijks achteraf betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de vennootschap. De prijs waartegen het instrument kan worden ingebracht, bedraagt EUR 5.776 (of USD 7.928715 per aandeel aan een EUR/USD wisselkoers van 1.3727) per aandeel. De vennootschap heeft de optie om de houders van effecten te verplichten de effecten in te brengen indien (i) het aandeel een bepaalde beurskoers overschrijdt over een bepaalde periode en (ii) de aandelen van de vennootschap noteren in New York (NYSE or NASDAQ).

Meer gedetailleerde informatie over de eeuwigdurende converteerbare preferente effecten is opgenomen onder de hoofding 'Perpetual Convertible Preferred Equity' op de website van Euronav www.euronav.com.

1.4 Eigen aandelen

Euronav houdt momenteel 1.750.000 eigen aandelen aan die werden ingekocht aan een gemiddelde prijs van 18,16 EUR. Met uitzondering van het aandelenoptieplan voor de leden van het directiecomité (zie hoofdstuk 4.4. *Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het directiecomité en de werknemers* verderop in deze Verklaring inzake Corporate Governance) zijn er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav aandelen te verwerven.

1.5 Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

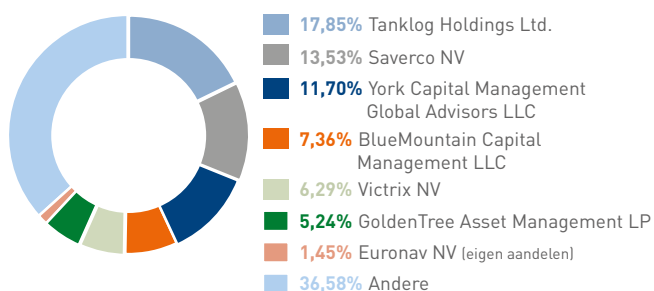
Op 31 december 2013 rekening houdend met de kennisgevingen en de informatie waarover de vennootschap op dat moment beschikte, zag de aandeelhoudersstructuur er als volgt uit:

Aandeelhouder	Aantal aandelen	Percentage
Saverco NV	15.000.000	27,66%
Tanklog Holdings Ltd.	10.854.805	20,02%
Victrix NV	5.330.121	9,83%
Euronav NV (eigen aandelen)	1.750.000	3,23%
Andere	21.288.891	39,26%
Totaal	54,223,817	100,00%

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
Tanklog Holdings Ltd.	21.503.509	17,85%
Saverco NV	16.294.539	13,53%
York Capital Management		
Global Advisors LLC	14.100.267	11,70%
BlueMountain		
Capital Management LLC	8.867.209	7,36%
Victrix NV	7.580.345	6,29%
GoldenTree Asset Management LP	6.306.781	5,24%
Euronav NV (eigen aandelen)	1.750.000	1,45%
Andere	44.077.107	36,58%
Totaal	120.479.757	100,00%

Aandeelhoudersstructuur Euronav NV op 10 maart 2014



2. RAAD VAN BESTUUR EN COMITÉS BINNEN DE RAAD

2.1 Raad van bestuur

Gedurende 2013 was de samenstelling van de raad van bestuur als

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Marc Saverys	Voorzitter	2003	AV 2016
Paddy Rodgers	CEO	2003	AV 2016
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	2004	AV 2017
Ludwig Criel	Bestuurder	2003	AV 2016
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	2012	AV 2016
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	2013	AV 2017
Nicolas G. Kairis ¹	Bestuurder	2005	20 juni 2013
Peter G. Livanos ²	Bestuurder	2005	AV 2015
John Michael Radziwill	Bestuurder	2013	AV 2017
Virginie Saverys ³	Bestuurder	2003	AV 2016
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	2011	AV 2015

volgt:

¹ Nicolas G. Kairis nam ontslag uit de raad van bestuur onmiddellijk na de raad van bestuur van 20 juni 2013.

² Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited.

³ Als vaste vertegenwoordiger van Victrix NV.

Marc Saverys – Voorzitter

Marc Saverys (1954) behaalde in 1976 zijn diploma licentiaat in de rechten aan de Universiteit van Gent. Na zijn studies vervoegde hij de scheepsbevrachtingsafdeling van Bocimar, de droge-bulkafdeling van de CMB-groep. In 1985 startte hij de droge-bulkafdeling op van EXMAR. Sinds de controlewijziging in 1991 is hij gedelegeerd bestuurder van CMB, een mandaat dat hij ook nu nog uitoefent. Sinds de oprichting van Euronav NV in 2003 is hij voorzitter van de raad van bestuur. Thans is hij bestuurder van diverse bedrijven die onder de Euronav en CMB-groep vallen, beide genoteerd op Euronext Brussel. Hij is eveneens voorzitter van Delphis en lid van de raad van bestuur van Sibelco en Mediafin. Hij is oprichter en voorzitter van de private stichting Durabilis.

Tanklog Holdings Limited, Peter G. Livanos (vaste vertegenwoordiger) – Bestuurder

Peter G. Livanos (1958) studeerde aan de Buckley School in New York, Le Rosey in Zwitserland en Columbia University in New York. Hij behaalde een eredoctoraat wetenschappen aan de Massachusetts Maritime Academy. Hij kreeg de titel van de Orde van Saint Charles van het vorstendom van Monaco toegekend. In het begin van zijn carrière was hij ondervoorzitter van Aston Martin Lagonda Ltd. In 1989 richtte hij Seachem Tankers Ltd. op, dat in 2000 samensmolt met Odjfell tot Odjfell ASA, één van 's werelds grootste chemische tankerbedrijven. De heer Livanos is voorzitter en bestuurder van EnergyLog Ltd, DryLog Ltd en TankLog Holdings Ltd. De heer Livanos is voorzitter van GasLog Ltd. Hij is tevens voorzitter van de JFK International School Foundation in Zwitserland. Daarnaast is de heer Livanos bestuurder en lid van verschillende internationale bedrijven en comités. Zo is hij onder andere lid van de Council of the American Bureau of Shipping en voorzitter van het Greek National Committee.

Victrix NV, Virginie Saverys (vaste vertegenwoordiger) – Bestuurder

Virginie Saverys (1960) behaalde in 1983 haar diploma rechten aan de Universiteit van Parijs en is ook vertaler-tolk (Institut Supérieur d'Interprétation et de Traduction, Paris, 1983). Ze begon haar carrière op de juridische afdeling van Bocimar. In 1985 verliet ze Bocimar en richtte ze de juridische afdeling van EXMAR op. Van 1991 tot 2006 leidde ze de juridische afdeling van CMB. Ze is eigenares en voorzitter van het wijndomein Avignonesi (Montepulciano, Toscane). Sinds 1993 is ze bestuurder van CMB en sinds 2003 is ze bestuurder van Euronav.

Paddy Rodgers – CEO

Paddy Rodgers (1959) behaalde zijn diploma rechten in 1981 aan University College London en in 1982 aan het College of Law, Guildford. Hij startte zijn carrière als advocaat stagiair bij Keene Marland & Co. In 1984 vervoegde hij Bentley, Stokes & Lowless als advocaat en in 1986 Johnson, Stokes & Master in Hong Kong. In 1989 startte hij bij de CMB-groep, waar hij van 1990 tot 1995 werkzaam was als bedrijfsjurist en daarna als shipping executive. In 1998 werd hij benoemd tot Chief Financial Officer van Euronav en sinds 2000 is de heer Rodgers werkzaam als Chief Executive Officer van Euronav.

Ludwig Criel – Bestuurder

Ludwig Criel (1951) behaalde zijn diploma toegepaste economische wetenschappen aan de Universiteit van Gent en behaalde vervolgens een managementdiploma aan de Vlerick School of Management. In 1976 begon hij zijn carrière bij Boelwerf als projectmanager. Binnen de Almabo/EXMAR-groep bekleedde hij verschillende managementfuncties voordat hij Chief Financial Officer van CMB werd. Hij is lid van de raad van bestuur van de Wah Kwong Shipping Group in Hong Kong. Hij is tevens voorzitter

van De Persgroep en Petercam, bestuurder van EXMAR en bekleedt verscheidene functies binnen dochterondernemingen van de CMB-groep. Sinds 1991 is hij bestuurder van CMB en sinds 2003 is hij bestuurder van Euronav.

William Thomson – Onafhankelijk bestuurder

Na een legerdienst van drie jaar begon William Thomson (1949) zijn professionele carrière bij Killick Martin Shipbrokers in Londen. 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. Sinds 1980 was hij voorzitter van verscheidene maritieme en andere bedrijven zoals Forth Ports Plc, British Ports Federation, Relayfast, de North of England P&I club, en bestuurder van Trinity Lighthouse Service, Tibbett and Britten en Caledonian McBrayne. De heer Thomson verwierf uitgebreide ervaring op vlak van audit en remuneratie- en benoemingsgerelateerde aangelegenheden, met inbegrip van toezicht op pensioenfondsen. Hij is sinds 2005 bestuurder van Latsco waar hij het mandaat van voorzitter van de Londense activiteiten bekleedt, en dat er werd opgericht om de uitbating onder tonnagebelasting van VLGC's (Very Large Gas Carriers) en MR (Medium Range) schepen te voorzien.

Daniel R. Bradshaw – Bestuurder

Dan Bradshaw (1947) behaalde een Bachelor of Laws (1969) en een Master of Laws (1971) aan de Victoria University van Wellington (Nieuw-Zeeland). Hij begon zijn carrière bij het Nieuw-Zeelandse advocatenkantoor Bell Gully. In 1974 ging hij voor het internationale advocatenkantoor Sinclair Roche & Temperley in Londen werken. Sinds 1978 werkt hij bij één van Azië's meest gerenommeerde advocatenkantoren, Johnson Stokes & Master, nu Mayer Brown JSM in Hong Kong (van 1983 tot 2003 als partner en sinds 2003 als senior consultant). De heer Bradshaw was van 1993 tot 2001 ondervoorzitter van de Shipowner's Association in Hong Kong en lid van de Hong Kong Port and Maritime Board. Van 2003 tot 2008 was hij lid van de Hong Kong Maritime Industry Council. Hij is tevens onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van Pacific Basin Shipping Company Limited, een vennootschap genoteerd in Hong Kong en actief in bulktransport met Handysize schepen. Hij is tevens onafhankelijk niet-uitvoerend bestuurder van IRC Limited, een in Hong Kong genoteerde vennootschap, die ijzermijnen uitbaat in het verre oosten van Rusland en een dochteronderneming is van Petropavlovsk, een in Londen genoteerde vennootschap actief in de mijnsector. Hij is lid van de raad van bestuur van Greenship Offshore Pte Ltd., een privévennootschap in Singapore gespecialiseerd in de naaktrompbevrachting van offshore schepen. Hij is lid van de Executive Council of World Wild Fund for Nature Hong Kong die de Mai Po Reserve in Hong Kong beheert, een Ramsar Convention watergebied en is tevens bestuurder van Kandoorie Farm and Botanic Garden Corporation, een privaat natuurbeschermingsfonds actief in Hong Kong en elders in Zuid-China.

Alice Wingfield Digby – Onafhankelijk bestuurder

Na haar studies aan het Institute of Chartered Shipbrokers, ging Alice Wingfield Digby (1974) op zee varen rond de Oostelijke Caraïben als scheepsgezel aan boord van een tanker. Bij haar terugkeer startte ze als stagiair 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. Vervolgens vervoegde zij het chartering departement van Mobil vóór de fusie met Exxon. In 1999 werd Mevr. Wingfield Digby Chartering Manager van Pritchard-Gordon Tankers Ltd. waar ze nog steeds werkt. Mevr. Wingfield Digby is lid van de raad van bestuur van Giles W Pritchard-Gordon & Co, Giles W Pritchard-Gordon (Farming) Ltd. en Pritchard-Gordon Tankers Ltd. Zij is tevens lid van de Baltic Exchange en van het "Comité voor het Welzijn van Vrouwen" (Committee for the Wellbeing of Women), de grootste liefdadigheidsorganisatie in het Verenigd Koninkrijk in de sector van gezondheid van vrouwen.

Alexandros Drouliscos – Onafhankelijk bestuurder

Alexandros Drouliscos (1958) behaalde een Bachelor in Business Administration met een dubbele major in Accounting en Finance aan de American University in Athens. Daarna zette hij zijn postgraduaat voort aan de Heriott Watt University in Edinburgh, met een M.Sc. in International Banking. Zijn professionele carrière speelde zich altijd af in het bankwezen en vooral dan in Londen waar hij eerst werkte 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 bij Merrill Lynch. Momenteel is hij directeur van een Europese bank die eigendom is van een familie.

John Michael Radziwill – Bestuurder

John Michael Radziwill (1979) 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. In 2003 vervoegde hij het Insurance and Claims departement van Ceres Hellenic in Piraeus, Griekenland. Nadat hij had gewerkt voor H. Clarkson & Co. Ltd. and Seascope Insurance Services Ltd, beide in Londen, begon hij in 2006 te werken voor het Commercial Departement van CTM SAM in Monaco, eerst als Capesize Freight Trader en daarna als hoofd van de Sale and Purchase divisie. Hij werd benoemd tot Chief Executive Officer van CTM in 2010, een mandaat dat hij nog steeds uitoefent. Mr. Radziwill is ook werkzaam als adviseur voor SCP Clover Maritime, een bedrijf dat de activa en de investeringen beheert voor de familie Radziwill. Hij is lid van de American Bureau of Shipping en de Baltic Exchange.



Samenstelling

De raad van bestuur bestaat momenteel uit 10 leden, van wie 3 leden de hoofdaandeelhouders vertegenwoordigen. Eén bestuurder bekleedt een uitvoerende functie, 9 zijn niet-uitvoerende bestuurders van wie 3 onafhankelijke bestuurders zijn in de zin van Artikel 526ter van het Wetboek van Vennootschappen en in de zin van Annex 2 van het Corporate Governance Charter. De statuten voorzien dat leden van de raad van bestuur kunnen worden benoemd voor een periode die 4 jaar niet mag overschrijden. De leden van de raad van bestuur zijn herkiesbaar. De statuten voorzien geen leeftijds grens voor de leden van de raad van bestuur.

Functionering van de raad van bestuur

In 2013 kwamen de leden van de raad van bestuur 4 maal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Marc Saverys	Voorzitter	4
Paddy Rodgers	CEO	4
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	4
Ludwig Criel	Bestuurder	4
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	4
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	3
Nicolas G. Kairis ¹	Bestuurder	1
Peter G. Livanos ²	Bestuurder	4
John Michael Radziwill	Bestuurder	3
Virginie Saverys ³	Bestuurder	3
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	4

¹ Nicolas G. Kairis nam ontslag uit de raad van bestuur onmiddellijk na de raad van bestuur van 20 juni 2013.

² Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited.

³ Als vaste vertegenwoordiger van Victrix NV.

Werking

De raad van bestuur is het hoogste bestuursorgaan van de vennootschap bevoegd om alle handelingen te stellen met uitzondering van de materies die volgens de wet of de statuten zijn voorbehouden aan de algemene vergadering. Naast haar wettelijk voorbehouden bevoegdheden, worden de verantwoordelijkheden van de raad van bestuur verder uiteengezet in Artikel III.1 van het Corporate Governance Charter. Alle beslissingen in de raad van bestuur worden genomen in overeenstemming met Artikel 22 van de statuten dat onder meer voorziet dat, in geval van staking van stemmen, de stem van de voorzitter doorslaggevend is. Tot nog toe was dat niet nodig. Naast de formele bijeenkomsten, staan de leden van de raad van bestuur zeer regelmatig in contact met elkaar, en aangezien het vaak moeilijk is formeel te vergaderen wanneer bepaalde beslissingen hoogdringend zijn, werd de schriftelijke besluitvorming in 2013 4 maal toegepast.

Activiteitenverslag 2013

Naast de hierboven vermelde gebruikelijke agendapunten, behandelde de raad van bestuur in 2013 de volgende onderwerpen:

- de lancering van een bod tot omruiling van de bestaande 1.250 converteerbare obligaties die op 31 januari 2015 vervallen voor nieuwe converteerbare obligaties aan 6.50% die op 31 januari 2018 vervallen en de succesvolle afsluiting van het omruilbod;
- de verkoop van de Suezmax *Cap Isabella* en de leaseback onder een naaktrompbevrachting;
- de verlenging van de 300 miljoen USD kredietfaciliteit;
- de verlenging van de FSO financiering (Africa tranche);
- de verlenging van de bestaande tijdsbevrachtingsovereenkomst van de VLCC *Luxembourg*;
- conversies van de converteerbare obligatie uitgegeven in 2013 en met vervaldatum op 31 januari 2018;
- strategie binnen het offshore departement;
- de verlenging van een tijdsbevrachtingsovereenkomst voor de Suezmax *Fraternity* (2009, 1570714 dwt) voor een periode van 12 maanden;
- de verkoop van de VLCC *Ardenne Venture*;
- het ophalen van 150 miljoen USD eeuwigdurende preferente converteerbare effecten.

Procedure van belangenconflicten

De gedragsregels van de raad van bestuur met betrekking tot belangenconflicten is uiteengezet in het Corporate Governance Charter van de vennootschap (Artikels III.7 and V.7).

In de loop van 2013 heeft zich bij vier gelegenheden een belangenconflict voorgedaan in de raad van bestuur waarbij de bepalingen van artikel 523 van het Wetboek van vennootschappen werden toegepast.

Ten eerste heeft Euronav in februari 2013 een omruilbod uitgebracht met betrekking tot haar converteerbare obligaties uitgegeven in 2009 voor nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018.

De notulen van de raad van bestuur van 31 januari 2013 luiden als volgt:

*“Statement of Ludwig Criel, chairman of this meeting
Prior to the opening of the deliberations and resolutions the chairman of this meeting sets out that the following directors – in accordance with Article 523 of the Companies Code – have notified the board of directors by letters of 28 January 2013 that they have a direct or indirect patrimonial interest that conflicts with the interests of the board of directors with respect to a decision or a transaction which is the responsibility of the board of directors, more specifically the items on the agenda of this meeting, as these directors directly or indirectly hold Existing Convertible Bonds, to the extent the board of directors would resolve thereon as well as on the amount and the conditions regarding a new convertible bond loan in exchange of the existing convertible bond loan. Therefore, they cannot participate in the resolution, nor in the deliberation on the agenda of this meeting. As a consequence, these directors cannot be taken into account regarding the required quorum or majority.*

This is also in accordance with Article 22 of the articles of association of the Company.

The conflicted directors are:

- 1. Marc Saverys; and*
- 2. Victrix NV, permanently represented by Virginie Saverys.*

The chairman of this meeting declares that four of the seven eligible directors are present or represented; that, hence, the majority of the board of directors is present or represented and that the board of directors has been validly convened and a quorum of directors is present or represented at this meeting, which as a consequence can validly deliberate and that, to adopt decisions, three of the four directors present or represented must decide to adopt the agenda item. The meeting unanimously consents with this statement. Furthermore, the chairman of this meeting states that in accordance with the applicable legal provisions the resolution to issue the New Convertible Bonds and the corresponding capital increase (subject to the condition precedent of exercise of the conversion right) needs to be recorded by a notary public. The resolutions in these minutes should therefore be read together with the notarial deed of the same date.”

Bijgevolg hebben de andere leden van de raad van bestuur het voorstel tot uitgifte van converteerbare obligaties met vervaldatum in 2018 goedgekeurd en een omruilbod uitgebracht met betrekking tot de bestaande converteerbare obligaties met vervaldag in 2015.

Ten tweede heeft Euronav in maart 2013 de *Cap Isabella* verkocht.

De notulen van de raad van bestuur van 14 maart 2013 luiden als volgt:

*“Statement of Marc Saverys, chairman of this meeting
Prior to the opening of the deliberations and resolutions the chairman of this meeting sets out that Peter Livanos, as permanent representative of Tanklog Holdings Limited – in accordance with Article 523 of the Belgian Companies Code – has notified the board of directors that he has a direct or indirect patrimonial interest that conflicts with the interests of the Company in respect of the items to be discussed and decided upon at this meeting, as the permanent representative of the director directly or indirectly holds an important participation in the Buyer of the Vessel. Therefore, he will not participate in the deliberation nor will he vote.*

This is also in accordance with Article 22 of the articles of association of the Company.

The chairman declares that all eligible directors are present or represented; that, hence, the majority of the board of directors is present or represented and that the board of directors has been validly convened and a quorum of directors is present or represented at this meeting, which as a consequence can validly deliberate.”

Bijgevolg hebben de andere leden van de raad van bestuur het voorstel om de *Cap Isabella* aan de Koper te verkopen goedgekeurd. Daarnaast hebben de andere leden van de raad van bestuur de naaktrompbevrachting goedgekeurd. Verder werd er beslist dat het commerciële en technische beheer van het schip zal worden uitgevoerd door Euronav.

Ten derde heeft Euronav in december 2013 eeuwigdurende converteerbare preferente effecten uitgebracht.

De notulen van de raad van bestuur van 15 december 2013 luiden als volgt:

“The following directors – in accordance with Article 523 of the Companies Code – have notified the board of directors that they have a direct or indirect patrimonial interest that conflicts with the interests of the board of directors with respect to a decision or a transaction which is the responsibility of the board of directors, more specifically the items on the agenda of this meeting, as these directors (or entities controlled by them or in which they have a board seat) may be considering to participate in the Transaction. Therefore, they cannot participate in the resolution on this matter. As a consequence, these directors cannot be taken into account regarding the required quorum or majority. This is also in accordance with Article 22 of the articles of association of the Company.

The conflicted directors are:

- 1. Marc Saverys;*
- 2. Virginie Saverys as permanent representative of Victrix NV;*

3. Peter Livanos as permanent representative of Tanklog Holdings Ltd.; and
4. Ludwig Criel.

The conflicted directors have justified their conflict of interest as follows:

The external investors that have approached Euronav to discuss equity raising opportunities have expressed their interest in investing in Euronav on the condition that the main shareholders of the company would also subscribe to the Securities. Therefore the Company has entered into discussions with Marc Saverys (main shareholder of Saverco NV), Virginie Saverys (as permanent representative of Victrix NV) and Peter Livanos (as permanent representative of Tanklog Holdings Ltd.) in order to test their willingness to also subscribe to the Securities.

The conflicted directors have indicated that their conflict of interest lies in the fact that if and when the board decides to issue the Securities and determine their terms and conditions, they have a conflict of a patrimonial nature.

The board is of the opinion that the issuance of the Securities is desirable to strengthen the cash resources and equity base of the Company (under IFRS) with the amount of the proceeds, being 150 million USD. The proceeds will be used to diversify Euronav's funding resources, reinforcing its balance sheet liquidity, strengthen its general corporate and working capital and enable Euronav to fund potential acquisitions that may arise in the future.

The patrimonial consequences of the issue of the Securities for Euronav are that Euronav will pay the investors a yearly interest (in cash or in shares), with the interest rate increasing over time (and depending on whether the interest is paid in cash or in shares) from 6% per annum until 31 December 2018 to 16.5% per annum as from 1 January 2021. In case of issue of new shares upon exercise of the contribution options attached to the Securities and the payment of interest in shares, the voting rights of the existing shareholders as well as their liquidation and dividend rights will be subject to dilution. The maximum potential dilution (as calculated in the Special Report) for the existing shareholders in the hypothesis that the receivables incorporated in each of the Securities are contributed to Euronav's capital within 5 years after the issue date and all interests due during such period are paid in shares (but not taking into account dilution resulting from the conversion of Euronav's existing convertible bonds) is 31.62%. Six of the ten eligible directors are represented and hence, the majority of the board of directors is present and the board of directors has been validly convened and can adopt decisions. In accordance with the applicable legal provisions the actual contribution in kind at the moment of exercising the conversion feature as determined by the terms and conditions of the Securities and the corresponding capital increase will need to be recorded by a notary public. The resolutions in these minutes should therefore be read together with the notarial deed of that date."

Bijgevolg hebben de andere leden van de raad van bestuur het voorstel om de Effecten uit te geven goedgekeurd.

Ten vierde heeft Euronav in december 2013 aandelenopties toegekend aan de leden van het directiecomité.

De schriftelijke besluitvorming van de bestuurders van 16 december 2013 luidt als volgt:

"Patrick Rodgers, in accordance with article 523 of the Companies Code, has informed the board of directors of the fact that he has a financial interest that is conflicting with the decisions to be taken by the board of directors as set out in the agenda given that the Nomination and Remuneration Committee has proposed to the board of directors to offer stock options to the members of the Executive Committee of which Patrick Rodgers, as CEO of the Company, is a member. Therefore Patrick Rodgers shall not participate in the resolutions on the matter. This director shall not be taken into account regarding the required quorum or majority. This procedure is in accordance with article 22 of the articles of association of the Company."

Bijgevolg hebben de andere leden van de raad van bestuur het voorstel om aandelenopties toe te kennen aan de leden van het directiecomité goedgekeurd.

2.2 Comités van de raad van bestuur

2.2.1 Auditcomité

Samenstelling

In overeenstemming met Artikel 526bis  2 van het Wetboek van Venootschappen en met Artikel 5.2./4 van Bijlage C bij de Belgische Corporate Governance Code van 2009, is het auditcomité uitsluitend samengesteld uit niet-uitvoerende bestuurders en zijn ten minste de meerderheid van de leden onafhankelijke bestuurders. Het auditcomité van Euronav telt 3 leden, waarvan 2 onafhankelijk bestuurder zijn. Gedurende 2013 was de samenstelling van het auditcomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk bestuurder
Daniel R. Bradshaw	2017	
Alexandros Drouliscos	2017	X
Nicolas G. Kairis ¹	2013	
William Thomson ²	2015	X

¹ Nicolas G. Kairis nam ontslag uit het auditcomité onmiddellijk na de raad van bestuur van 20 juni 2013.

² Onafhankelijk bestuurder en expert op het gebied van boekhouding en audit, in overeenstemming met Artikel 96 alinea 1, 9  van het Wetboek van Venootschappen.

Bevoegdheden

Het auditcomité behandelt een waaier van aspecten in verband met Financiële rapportering, controle en risicobeheer. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het auditcomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter in Artikel

IV.2. Om de 3 jaar herziet het auditcomité haar referentiekader. In overeenstemming met de evaluatieprocedure uiteengezet in Artikel III.9 van het Corporate Governance Charter, evalueert zij haar eigen doeltreffendheid en formuleert zij aanbevelingen voor de raad van bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn.

Activiteitenverslag 2013

In 2013 kwamen de leden van het auditcomité 4 maal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Daniel R. Bradshaw	Bestuurder	4
Alexandros Drouliscos	Onafhankelijk Bestuurder	3
Nicolas G. Kairis ¹	Bestuurder	1
William Thomson ²	Onafhankelijk Bestuurder	4

¹ Nicolas G. Kairis nam ontslag uit het auditcomité onmiddellijk na de raad van bestuur van 20 juni 2013.

² Onafhankelijk bestuurder en expert op het gebied van boekhouding en audit, in overeenstemming met Artikel 96 alinea 1, 9° van het Wetboek van Vennootschappen.

De belangrijkste onderwerpen die werden behandeld, hadden betrekking op de financiële resultaten, cash management, externe en interne audits, oude en nieuwe financiering en opvolging van de eerbiediging van de financiële convenanten onder de kredietovereenkomsten.

2.2.2 Benoemings- en 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 benoemings- en remuneratiecomité bestaat uit 3 bestuurders waarvan 2 onafhankelijk bestuurder zijn. De huidige leden van het benoemings- en remuneratiecomité zijn:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk bestuurder
Daniel R. Bradshaw ¹	2017	
Alice Wingfield Digby	2016	X
Peter G. Livanos ²	2015	
William Thomson	2015	X

¹ Mr. Bradshaw nam ontslag uit het benoemings- en remuneratiecomité onmiddellijk na de algemene vergadering van 8 mei 2013.

² Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited.

Bevoegdheden

Het benoemings- en remuneratiecomité is belast met verscheidene adviserende taken met betrekking tot de benoeming, ontslag en bezoldiging van leden van de raad van bestuur, leden van

het directiecomité en hoger kader. Artikel IV.3 van het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het benoemings- en remuneratiecomité.

Het benoemings- en 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,...) overeenkomstig toepasselijke vergelijkingspunten binnen de sector.

In overeenstemming met de evaluatieprocedure uiteengezet in Artikel III.9 van het Corporate Governance Charter, herziet het benoemings- en remuneratiecomité haar referentiekader, evalueert haar eigen doeltreffendheid en formuleert aanbevelingen voor de raad van bestuur indien veranderingen nuttig of vereist zijn.

Activiteitenverslag 2013

In 2013 kwamen de leden van het benoemings- en remuneratiecomité 4 maal samen en zag de aanwezigheidsgraad er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Daniel R. Bradshaw ¹	Bestuurder	1
Alice Wingfield Digby	Onafhankelijk Bestuurder	4
Peter G. Livanos ²	Bestuurder	4
William Thomson	Onafhankelijk Bestuurder	4

¹ Mr. Bradshaw nam ontslag uit het benoemings- en remuneratiecomité onmiddellijk na de algemene vergadering van 8 mei 2013.

² Als vaste vertegenwoordiger van Tanklog Holdings Limited.

De belangrijkste agendapunten hadden betrekking op de samenstelling en de evaluatie van de raad van bestuur en haar subcomités, de bezoldiging van bestuurders en leden van het directiecomité en de jaarlijkse bonus van de leden van het directiecomité en werknemers.

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.

Het directiecomité is samengesteld als volgt:

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

Bevoegdheden en activiteitenverslag 2013

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. 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.

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

Dit verslag beschrijft Euronav's bezoldigingsbeleid en biedt een overzicht van de bezoldigingsstructuur van de uitvoerende bestuurders en directieleden. Het benoemings- en remuneratiecomité houdt toezicht op de bezoldiging van het management en op het bezoldigingsbeleid.

4.1 Principes inzake Euronav's bezoldigingsbeleid

Alle werknemers zijn onderworpen aan een jaarlijks evaluatieproces. Het directiecomité verzekert de implementatie daarvan. 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.

4.2 Ontwikkeling van het bezoldigingsbeleid van Euronav

Het bezoldigingsbeleid voor de leden van het directiecomité is vastgelegd door de raad van bestuur op basis van aanbevelingen van het benoemings- en remuneratiecomité. Bij het formuleren van de aanbevelingen, in het bijzonder voor de vergoeding van de leden van het directiecomité, hanteert het benoemings- en remuneratiecomité toepasselijke vergelijkingspunten binnen de sector, zoals uiteengezet in punt 2.2.2 en 4.4 van dit jaarverslag. De aandeelhoudersvergadering beslist over de bezoldiging van de bestuurders, zoals aanbevolen door de raad van bestuur in overeenstemming met de voorstellen geformuleerd door het benoemings- en remuneratiecomité.

Het benoemings- en remuneratiecomité komt minstens tweemaal per jaar samen om:

- na te gaan welke marktfactoren een invloed hebben op het huidige en toekomstig bezoldigingsbeleid van de onderneming;
- de doelmatigheid van de bezoldigingsstrategie te toetsen aan de erkenning van de resultaten en de gepaste evolutie van de plannen te bepalen;

- het niveau van de bezoldigingen van het leidinggevend personeel van Euronav te bepalen in zijn geheel alsook individueel.

4.3 Beleid inzake bezoldiging van uitvoerende en niet-uitvoerende bestuurders

De bezoldiging wordt bepaald op basis van 4 gewone 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 gewone algemene vergadering van aandeelhouders.

Voor de uitoefening van hun mandaat in 2013 ontving elke bestuurder een vaste bruto vergoeding van 60.000 EUR 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 bruto vergoeding 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 in 2013 lid was van het directiecomité en als dusdanig werd vergoed, verzaakte aan zijn bestuurdersvergoeding.

Voor hun mandaat binnen het auditcomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 20.000 EUR, voor de voorzitter bedraagt deze vergoeding 40.000 EUR. Elk lid van het auditcomité, 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 benoemings- en remuneratiecomité ontvingen de leden een jaarlijkse vergoeding van 3.000 EUR. Elk lid van het benoemings- en remuneratiecomité, 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 niet-uitvoerende alsook uitvoerende bestuurders geen prestatiegebonden bezoldiging zoals bonus- en aandelen of aandelenopties noch bijkomende voordelen of rechten in pensioenplannen. Op die manier verzekert Euronav de objectiviteit van niet-uitvoerende bestuurders en moedigt de vennootschap de actieve medewerking aan zowel op de vergaderingen van de raad van bestuur als de comités.

Er werden geen leningen of voorschotten toegekend aan enige bestuurder.

Het totale bedrag van de vergoedingen uitbetaald in 2013 aan alle bestuurders voor hun prestaties in de raad van bestuur en de comités (indien van toepassing), kan als volgt worden samengevat:

In euro:

NAAM	Vaste Vergoeding	Aanwezigheidsvergoeding	Auditcomité	Aanwezigheidsvergoeding auditcomité	Benoemings- en remuneratiecomité	Aanwezigheidsvergoeding benoemings- en remuneratiecomité	TOTAAL
Marc Saverys	160.000	40.000					200.000
Tanklog Holdings Ltd. ¹	60.000	40.000			3.000	20.000	123.000
Paddy Rodgers ²	0	0					0
Ludwig Criel	60.000	40.000					100.000
Daniel R. Bradshaw	60.000	40.000	40.000	20.000	1.000	5.000	166.000
Nicolas G. Kairis ³	30.000	10.000	10.000	5.000			55.000
Victrix NV ⁴	60.000	30.000					90.000
William Thomson	60.000	40.000	20.000	20.000	3.000	20.000	163.000
Alice Wingfield Digby	60.000	40.000			3.000	20.000	123.000
John Michael Radziwill ⁵	40.000	30.000					70.000
Alexandros Drouliscos ⁶	40.000	30.000	13.333,34	15.000			98.333,34
TOTAL	630.000	340.000	83.333,34	60.000	10.000	65.000	1.188.333,34

¹ Met De heer Livanos als vaste vertegenwoordiger.

² De heer Paddy Rodgers heeft afstand gedaan van zijn bestuurdersvergoeding.

³ De heer Nicolas G. Kairis nam ontslag uit de raad van bestuur en het auditcomité onmiddellijk na de raad van bestuur van 20 juni 2013.

⁴ Met Mevr. Virginie Saverys als vaste vertegenwoordiger.

⁵ De heer John Michael Radziwill werd benoemd als bestuurder met ingang van 8 mei 2013.

⁶ De heer Alexandros Drouliscos werd benoemd als bestuurder met ingang van 8 mei 2013 en lid van het auditcomité.

4.4 Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het directiecomité en de werknemers

Euronav's bezoldigingsprincipe streeft naar een eerlijk en passend bezoldigingspakket om leidinggevend personeel aan te trekken, te behouden en te motiveren. Bovendien moet dit bezoldigingspakket redelijk zijn naar bedrijfseconomische maatstaven en vergeleken met de terzake geldende praktijken en gebruiken van vergelijkbare ondernemingen.

Het bezoldigingspakket van het personeel inclusief directiecomité wordt samengesteld door twee hoofdelementen:

- vaste vergoeding
- variabele vergoeding

Bezoldiging (vast en variabel)

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 benoemings- en remuneratiecomité. De variabele vergoeding wordt bepaald op basis van individuele prestaties gedurende het jaar. De vennootschap beschikt over geen andere rechten of rechtsmiddelen dan deze voorzien onder

het toepasselijke burgerlijk recht of het vennootschapsrecht om de variabele vergoeding terug te vorderen indien deze toegekend zou zijn op basis van onjuiste financiële gegevens.

In het kader van een aandelenoptieplan heeft de raad van bestuur op 16 december 2013 aan de leden van het directiecomité kosteloos opties toegekend met betrekking tot de 1.750.000 eigen aandelen die de vennootschap aanhoudt. 525.000 opties werden toegekend aan de CEO en 1.225.000 opties werden toegekend aan de andere leden van het directiecomité. De uitoefenprijs van de opties is 5,7705 EUR. Alle begunstigen hebben de opties die hen werden toegekend aanvaard. Op de datum van dit jaarverslag zijn 2/3 van de opties definitief verworven en 1/3 zal definitief zijn verworven indien aan bepaalde voorwaarden (gerelateerd aan de koers van het aandeel en het zakencijfer) is voldaan. Maximum 50 procent van de opties zal kunnen worden uitgeoefend vanaf 1 januari 2015. De resterende 50 procent van de opties zal kunnen worden uitgeoefend vanaf 1 januari 2016.

De variabele bezoldiging is voor alle leden van het directiecomité verschillend hoewel algemeen kan gesteld worden dat voor alle leden van het directiecomité de variabele bezoldiging 43% van de globale bezoldiging vertegenwoordigt.



4.5 Bezoldiging van het directiecomité

De vergoeding voor 2013 voor de leden van het directiecomité (met uitzondering van de CEO) kan worden samengevat als volgt:

<i>In euro:</i>	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en ziekteverzekering	Andere componenten
3 leden	870.000	700.000	31.800	51.000

De huidige compositie 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.

4.6 Bezoldiging van de CEO

De bezoldiging voor 2013 van de CEO kan als volgt worden samengevat:

<i>In GBP:</i>	Vaste vergoeding	Variabele vergoeding	Pensioen en ziekteverzekering	Andere componenten
Paddy Rodgers	284.000	268.000	50.000	10.800

De CEO heeft een arbeidsovereenkomst. In geval de overeenkomst beëindigd wordt, 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.

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

Vaste vertegenwoordigers: Serge Cosijns en Jos Briers

Voor 2013 kan de wereldwijde vergoeding van de commissaris als volgt worden samengevat:

In USD	2013	2012
Auditdiensten met betrekking tot de jaarrekening	404.190	364.399
Auditgerelateerde adviesverlening	15.940	-
Fiscale adviesverlening	31.481	40.308
Andere niet-audit gerelateerde diensten	-	20.175
TOTAAL	451.611	424.882

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

5. INTERNE CONTROLE EN RISICOBEBEERSYSTEMEN

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

- economisch (zoals vertraging in de economische groei, inflatie of fluctuaties in interestvoeten en deviezenkoersen) en concurrentiële risico's (zoals grotere prijsconcurrentie);
- operationeel: risico's inherent aan de uitbating van zeeschepen, het converteren van schepen naar FSO en 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 (hierbij inbegrepen de regelgeving inzake uitstoot) niet nakomt of betrokken is in juridische geschillen in dit verband, kunnen de activiteiten en inkomsten negatief beïnvloed worden;
- financieringen: de vennootschap is onderworpen aan operationele en financiële beperkingen in leningsovereenkomsten; herfinanciering van leningen is mogelijk niet altijd realiseerbaar;
- terroristische aanvallen, piraterij, burgerlijke onlusten en regionale conflicten in een gegeven land;
- risico's met betrekking tot de TI pool, de joint ventures en de verbonden ondernemingen.

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

- haar ethische waarden en gedragscode gedocumenteerd in de 'Code of Conduct' 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 worden en die onderwerpen behandelen met betrekking tot vaste activa, indekkingstransacties, IT-systemen, human resources, thesaurie,...

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 periodieke afsluiting en rapporteringschecklist geïmplementeerd die de communicatie van tijdslijnen en een duidelijke toewijzing van taken en verantwoordelijkheden garandeert. Bijzondere procedures verzekeren de volledigheid van toe te rekenen kosten en opbrengsten. De details van deze procedures zijn opgenomen in de 'Finance Manual'. Alle nieuwe en huidige werknemers krijgen een verplichte training over interne controle. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen bijgewoond door het senior management en waarvan de resultaten worden gerapporteerd aan corporate finance, dat een geconsolideerd rapport voorlegt aan het auditcomité. Meer details over de exacte rol en de verantwoordelijkheden van het auditcomité inzake de interne controle en de risicobeheerssystemen worden verder toegelicht in de afdeling betreffende de bevoegdheden van het auditcomité.

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

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

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 auditcomité. 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 noot 18 van de jaarrekening.

5.2 Tonnagebelastingsregime en risico's

Tonnagebelastingsregime

Kort na haar oprichting diende Euronav een aanvraag in tot toepassing van het Belgische tonnagebelastingsregime. Dit regime werd haar toegekend door de Federale Overheidsdienst voor Financiën op 23 oktober 2003. Na de verwerving van de Tanklog-vloot en rekening houdend met de uitdrukkelijke wens van Euronav om de schepen onder Griekse vlag te laten varen, kwam Euronav in aanmerking voor tonnagebelasting in Griekenland. Als gevolg daarvan, en dat voor een periode van tien jaar, is de belastbare basis van Euronav, in principe, forfaitair bepaald op basis van de tonnage van de uitgebate schepen. Na deze eerste tienjarige periode werd het tonnagebelastingsregime automatisch verlengd met een nieuwe periode van 10 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.

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 vantankerapaciteitbeïnvloed door hetaantalnieuwbouwschepen, het verschrotingspercentage van bestaande tankers en de wijziging van wetten en reglementeringen. Ten tweede is de vraag naar tankers zeer gevoelig voor de globale en regionale marktcondities en voor het productiepeil van ruwe olie. De aard en de timing van al deze factoren, waarvan sommige van geopolitieke aard zijn, zijn onvoorspelbaar en kunnen een belangrijke impact hebben op de activiteiten van Euronav en op haar bedrijfsresultaat.

Euronav is onderhevig aan operationele en financiële beperkingen in kredietovereenkomsten

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

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

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

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

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

geloofd ook dat zij voldoende gedekt 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 exploitatiekosten 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 die internationale handel. Euronav heeft momenteel voldoende verzekering tegen mogelijke ongevallen en 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 Euronav's activiteiten, financiële situatie en bedrijfsresultaten negatief kunnen impacteren.

Risico's met betrekking tot de TI pool, 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 dit niet steeds mogelijk of afdwingbaar. In het geval van joint ventures, TI pool 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, die recent steeds meer voorkomen, 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 en de Golf van Aden nabij Somalië. De laatste jaren steeg het aantal incidenten aanzienlijk, vooral in de Golf van Aden en de Indische Oceaan nabij Somalië en in de Golf van Guinea. 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 dergelijke verzekering bemoeilijken. Bovendien zouden in dergelijke omstandigheden, de kosten voor de bemanning, inclusief 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 dan wel 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, volgt Euronav, in overleg met de regelgevende overheden, BMP4 (Best Management Practices), een gids die gezamenlijk werd opgesteld door EUNAVFOR, het NAVO Scheepscentrum en UKMTO (UK Maritime Trade Operations) 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, hetgeen Euronav's activiteiten, financiële situatie, kasstromen, bedrijfsresultaten en de mogelijkheid om dividenden te betalen negatief kunnen 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 130.950.898,60 USD, vertegenwoordigd door 120.479.757 aandelen zonder nominale waarde. De aandelen zijn op naam of gedematerialiseerd. Euronav houdt momenteel

1.750.000 eigen aandelen aan die werden ingekocht aan een gemiddelde prijs van 18,16 EUR per aandeel.

Op 4 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. Gedurende het eerste kwartaal van 2012 kocht de vennootschap daarvan 68 obligaties terug. De nominale waarde bedraagt 100.000 USD per obligatie en de vennootschap betaalde gemiddeld 78.441 USD. Op 1 februari 2013 lanceerde de vennootschap een omruilbod van alle uitstaande converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2015 voor nieuwe converteerbare obligaties die vervallen op 31 januari 2018. Obligaties voor een totaal van 125 miljoen USD namen deel aan de omruiling wat betekent dat slechts 25 miljoen van de obligaties die vervallen in 2015 blijven uitstaan. Tot op datum van dit verslag werden nog geen obligaties met vervaldatum in 2015 geconverteerd. Euronav heeft haar 68 obligaties die vervallen in 2015 aangeboden ter omruiling voor obligaties die vervallen op 31 januari 2018. In de loop van 2013 heeft Euronav deze 68 obligaties die vervallen op 31 januari 2018 verkocht en heeft 5 obligaties die vervallen in 2015 aangekocht aan een gemiddelde aankoopprijs van 92.000 USD per obligatie. Op 27 februari 2014 heeft Euronav nog 13 obligaties die vervallen in 2015 aangekocht aan een gemiddelde aankoopprijs van 103.445 USD per obligatie. Voor meer details over deze transacties wordt verwezen naar de toelichting bij de geconsolideerde rekeningen verderop in dit jaarverslag.

Op 9 april 2014 zal Euronav haar optie tot vervroegde terugbetaling uitoefenen van alle nog uitstaande obligaties uitgegeven in 2013 die niet geconverteerd werden voor 2 april 2014. De obligaties zijn genoteerd op de Luxemburgse beurs. Met uitzondering van het aandelenoptieplan voor de leden van het directiecomité (zie hoofdstuk 4.4. *Beleid inzake bezoldiging voor de leden van het directiecomité en de werknemers* in deze Verklaring inzake Corporate Governance), zijn er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav aandelen te verwerven.

Op 10 januari 2014 heeft Euronav NV een totaal bedrag van 150 miljoen USD opgehaald via de uitgifte van eeuwigdurende converteerbare preferente effecten. Deze effecten worden uitgegeven a pari en zullen een interest dragen van 6% per jaar gedurende de eerste 5 jaar, jaarlijks betaalbaar in cash dan wel in aandelen naar keuze van de vennootschap. De prijs waartegen het instrument kan worden ingebracht, bedraagt EUR 5.776 (of USD 7.928715 per aandeel aan een EUR/USD wisselkoers van 1.3727) per aandeel. De vennootschap heeft de optie om de houders van effecten te verplichten de effecten in te brengen indien (i) het aandeel een bepaalde beurskoers overschrijdt over een bepaalde periode en (ii) de aandelen van de vennootschap noteren in New York (NYSE or NASDAQ).

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 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, in de uitgiftevoorwaarden van de converteerbare obligaties met vervaldatum in 2015, in de uitgiftevoorwaarden van de converteerbare obligaties met vervaldatum in 2018 en in de uitgiftevoorwaarden van de eeuwigdurende preferente converteerbare effecten, 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 benoemings- en remuneratiecomité – 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 4 jaar. Na het verstrijken van deze termijn is elke bestuurder herverkiesbaar.

6.6 Statutenwijzigingen

De statuten kunnen gewijzigd worden door de buitengewone algemene vergadering in overeenstemming met het Wetboek van Vennootschappen. Elke statutenwijziging vereist een gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

6.7 Machtiging aan de raad van bestuur inzake kapitaalsverhoging

De statuten (Artikel 5) bevatten specifieke regels betreffende de machtiging tot kapitaalsverhoging. Aan de raad van bestuur is bij besluit van de algemene vergadering de dato 24 februari 2014 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 73.000.000 USD.

6.8 Machtiging aan de raad van bestuur om eigen aandelen te verwerven of te vervreemden

De statuten (Artikel 15 en 16) bevatten specifieke regels in verband met de machtiging om eigen aandelen van de vennootschap te verwerven of te vervreemden. Volgens een besluit van de algemene vergadering van 24 februari 2014, dat genomen werd met naleving van de wettelijke bepalingen terzake, werd de raad van bestuur gemachtigd, voor een duur van drie jaar te rekenen vanaf de bekendmaking in de Bijlagen tot het Belgisch



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

7. WINSTVERDELING

De raad van bestuur voert sinds 2008 een beleid om steeds een interimdividend te overwegen en de uitbetaling van een dividend voor te stellen enkel onder voorbehoud van behaalde resultaten, investeringsopportunities en de vooruitzichten.

8. GEDRAGSCODE

De raad van bestuur keurde op haar vergadering van 20 september 2006 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

In overeenstemming met Richtlijn 2003/6/EC betreffende misbruik van voorkennis en marktmisbruik bevat Annex 3 van het Corporate Governance Charter de richtlijnen inzake handelen in financiële instrumenten uitgegeven door de vennootschap. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in Euronav aandelen gedurende zogenaamde "gesloten periodes", die sinds 2006 van toepassing zijn.

Bestuurders en personeelsleden die wensen te handelen in Euronav aandelen dienen voorafgaandelijk toelating te krijgen van de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt dienen te worden in overeenstemming met het Koninklijk Besluit van 5 maart 2006 worden ten gepaste 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 8 mannen en 2 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 Commissie Corporate Governance 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

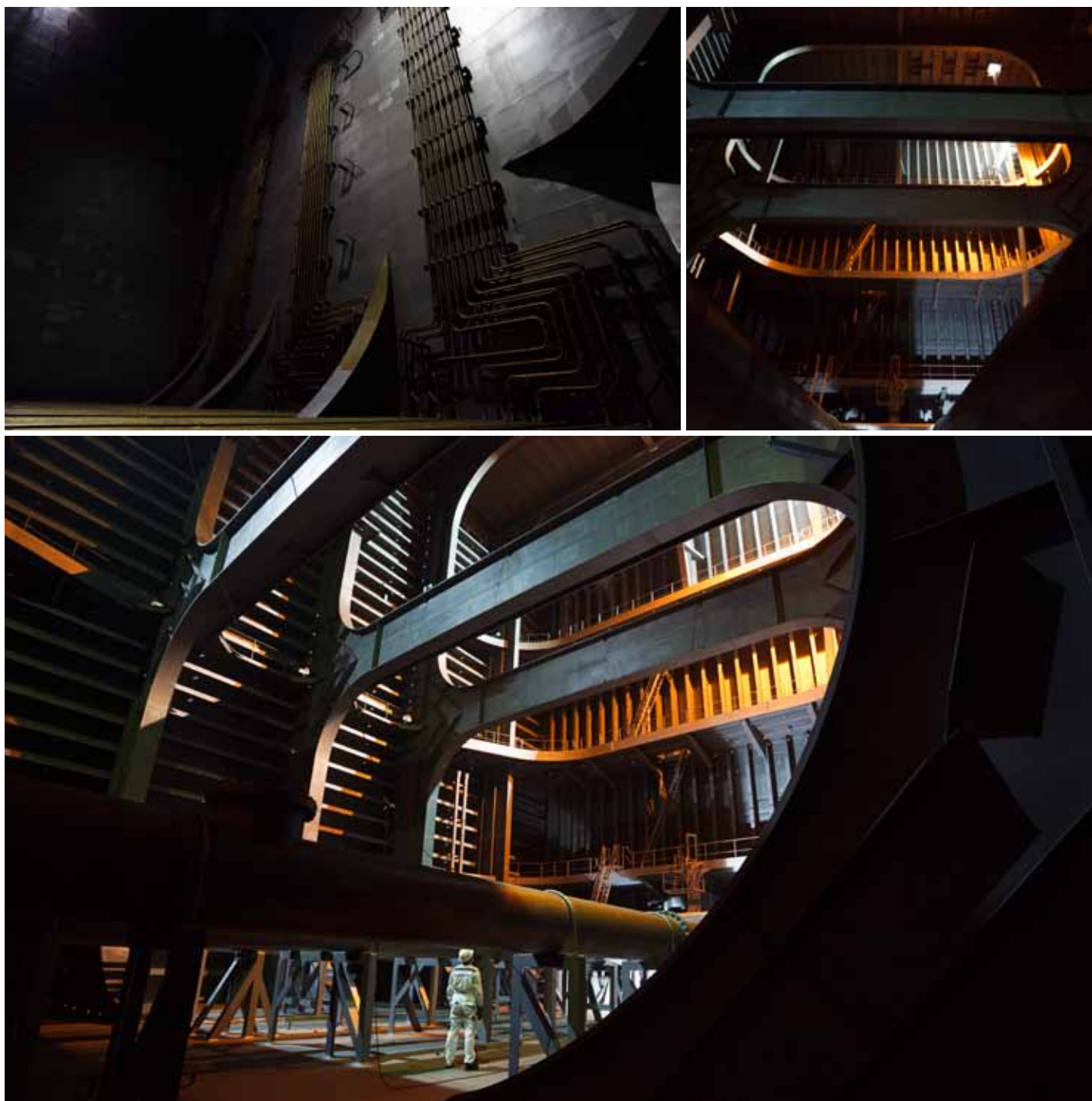
Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt -143.573.316,83 USD, wat met inbegrip van de overdracht van vorig boekjaar ten bedrage van 495.478.289,49 USD een te verdelen winstsaldo geeft van: 351.904.972,66USD. Aan de algemene vergadering van 8 mei 2014, zal worden voorgesteld geen dividend uit te keren.

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

■ kapitaal en reserves	0.00 USD
■ dividenden	0.00 USD
■ over te dragen	351.904.972,66 USD

Antwerpen, 27 maart 2014

De raad van bestuur



Groepsstructuur



Euronav Ship Management SAS

Euronav Ship Management SAS, met hoofdkantoor in Nantes in het zuiden van Bretagne, en met een bijkantoor in Antwerpen, is naast het traditionele scheepsbeheer verantwoordelijk voor de offshore projecten van Euronav en het beheer van de schepen aangewend voor de offshore industrie. Daaronder vallen de aanbestedingsprojecten, de conversiewerken alsook het beheer van de schepen aangewend voor opslag met inbegrip van crewing, technical, procuratie, boekhouding en kwaliteit. Alle schepen varen onder Franse of Belgische vlag uitgezonderd drie die onder Marshall Islands varen. Dat garandeert een hoog niveau van kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid. De kantoren in Nantes en in Antwerpen staan tevens in voor het crew management van de Euronav-schepen die onder Franse en Belgische vlag varen.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. werd opgericht in november 2005 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 crewing, technical, procuratie, boekhouding, gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieubescherminingsverzekering. Alle schepen onder beheer van Euronav Ship Management (Hellas) varen onder Belgische, Franse, Griekse of Marshall Islands vlag.

Euronav UK Agencies Ltd.

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

Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Hong Kong Ltd. is de holdingmaatschappij van drie 100%-dochterondernemingen en zeven 50%-joint ventures. De 100%-dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd. vallen, zijn: Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. (zie korte samenvatting hierboven), Euronav Luxembourg SA en Euro-Ocean Ship Management Ltd., een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de *FSO Asia* en *FSO Africa*. TI Asia Ltd. en TI Africa Ltd., 50%-joint ventures met Overseas Shipholding Group (OSG), zijn de eigenaars van respectievelijk de *FSO Asia* en *FSO Africa*, die momenteel beide zijn ingezet op het Al Shaheen olieveld voor de kust van Qatar. Fontvieille Shipholding Ltd., Moneghetti Shipholding Ltd., Fiorano Shipholding Ltd. en Larvotto Shipholding Ltd., 50%-joint ventures met JM Maritime, zijn elk eigenaar van één Suezmax-schip. De 50%-joint venture Kingswood is 100% eigenaar van Seven Seas Shipping Ltd., dat op haar beurt eigenaar is van één VLCC, die vaart onder de Panamese vlag.



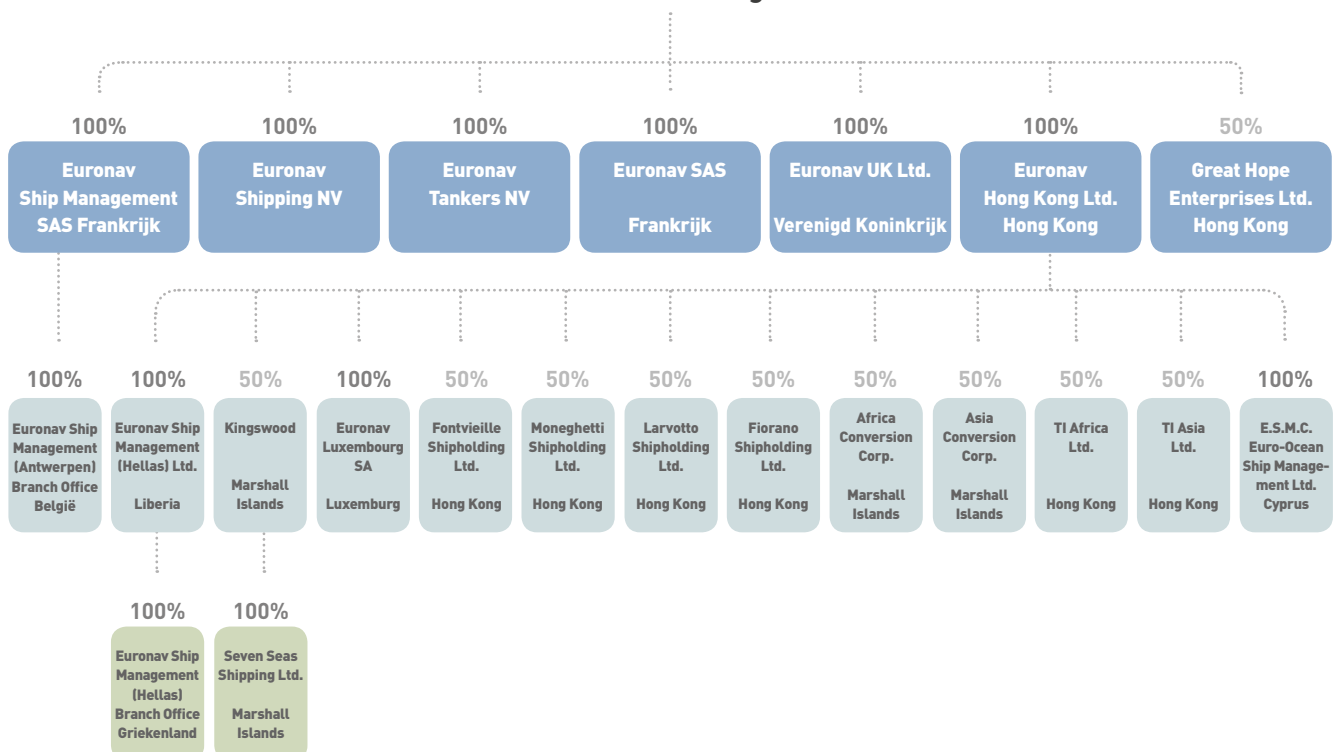
Great Hope Enterprises Ltd.

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

Huidige structuur:



Euronav NV België



Producten en diensten



Voor onze klanten

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

Vervoer van ruwe olie

Euronav is een verticaal geïntegreerde eigenaar, uitbater en beheerder die een volledig pakket transportdiensten kan aanbieden bovenop het vervoer van ruwe olie met haar vloot van moderne tankers. De markt voor het zeevervoer van ruwe olie is cyclisch en zeer volatiel en vereist een flexibel en proactief beheer van activa, voornamelijk wat betreft de samenstelling van de vloot en de tewerkstelling ervan. Euronav verhoogt haar aanwezigheid op de markt door op het juiste moment schepen van andere eigenaars en leveranciers van tonnage in te huren en tegelijkertijd een hoogkwalitatieve kernvloot aan te houden in volledige of gedeeltelijke eigendom. De schepen van de kernvloot van Euronav hebben een gemiddelde leeftijd van net iets onder de 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 TI pool verhandeld. De Suezmax-vloot van Euronav wordt deels onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten verhuurd en wordt deels rechtstreeks door Euronav verhandeld op de spotmarkt.

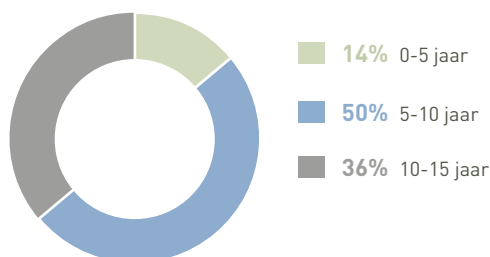
VLCC-vloot

De Tankers International (TI) pool

De volledige VLCC-vloot in eigendom van Euronav vaart onder Franse, Belgische, Panamese, Marshall Islands of Griekse vlag.

Euronav is één van de medeoprichters van de TI pool, die haar activiteiten startte in januari 2000. De TI pool werd opgericht door Euronav en andere vooraanstaande tankerredereien om tegemoet te komen aan de algemene transportvereisten van internationale oliemaatschappijen en andere belangrijke bevrachters. De TI pool beheert één van de grootste moderne vloeten ter wereld en beschikt over 30 dubbelwandige VLCC's op 20 maart 2014. Via deelname aan een pool genieten zowel Euronav als haar klanten van de schaalvoordelen inherent aan een dergelijke structuur. Verder slaagt de 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 gebruikmaking 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 pool er naar een moderne, hoogst kwalitatieve VLCC beschikbaar te hebben op de juiste plaats, op het juiste moment.

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

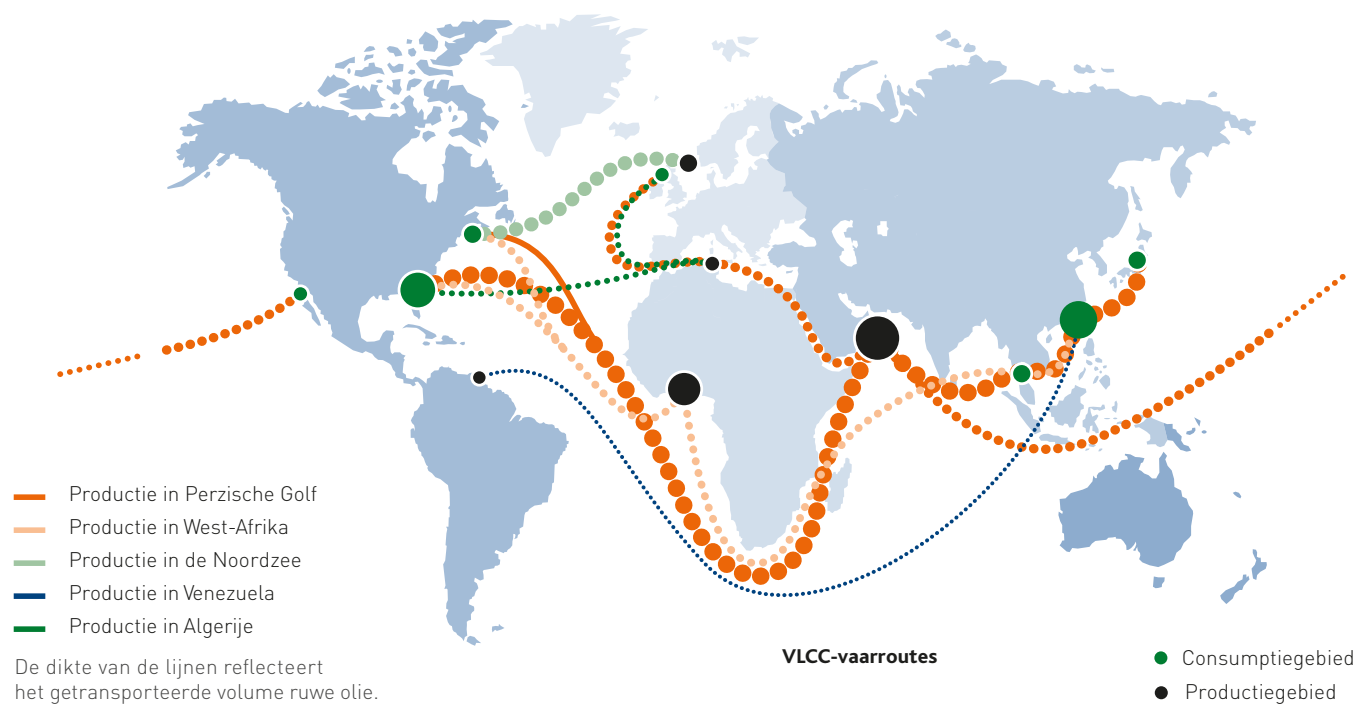




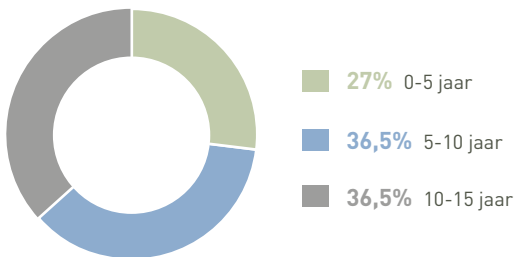
Suezmax-vloot

De volledige Suezmax-vloot vaart onder Griekse of Belgische vlag. De combinatie van nationale vlag en operationele en onderhoudsnormen in termen van leeftijd en prestaties die hoger liggen dan die gehanteerd in de industrie, laten Euronav toe haar vloot gedeeltelijk onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten te verhuren. Euronav verkiest een deel van haar Suezmax-vloot onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten

te verhuren als tegengewicht voor de blootstelling aan de spotmarkt van haar VLCC's. Deze strategie waarborgt de vennootschap een stabiele en zekere inkomstenstroom. Euronav bezit en baat 22 Suezmax-schepen uit. De bevrachters van de Euronav Suezmax-vloot zijn toonaangevende oliemaatschappijen, raffinaderijen en handelaars zoals onder meer Valero, Petrobras, Total, Chevron en Sun Oil. Op 20 maart 2014 verhandelt Euronav 11 Suezmax-tankers op de spotmarkt.



Gemiddelde leeftijd van de Euronav Suezmax-vloot in eigendom



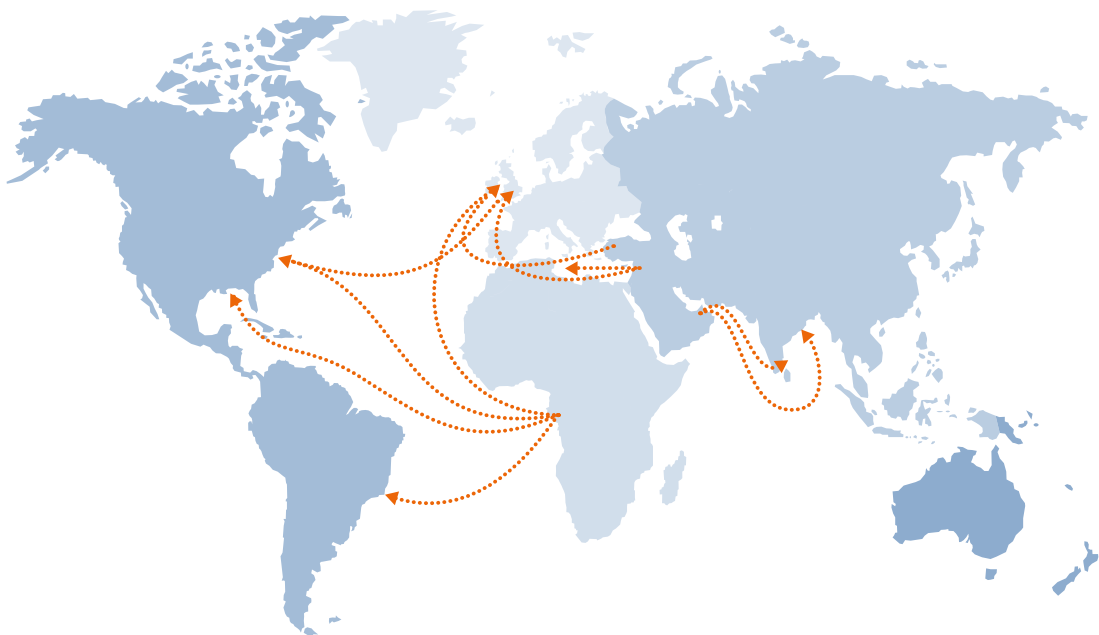
Drijvende opslagplatformen en drijvende productie- en opslagplatformen (FSO/FPSO)

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

Euronav kwam in 1994 voor het eerst in contact met deze markt door de inzet van VLCC's in de Golf en in West-Afrika. Euronav engageerde zich voor het Maersk Oil Qatar-project (MOQ) (zie hieronder) vanwege de specifieke activa in eigendom: twee van de vier V-Plus-schepen die in de wereld bestaan m.n. de *TI Asia* (die toebehoorde aan Euronav) en de *TI Africa* (die toebehoorde aan OSG). De *TI Europe* (in volle eigendom van Euronav) is één van de twee overblijvende niet-geconverteerde V-Plus schepen wereldwijd. Euronav is ervan overtuigd dat de toekomst van dit nog niet geconverteerde schip ligt in een uitbating op lange termijn in de offshore sector. 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 offshore olievelden vraag zal zijn naar dit schip.

Via het MOQ-project is Euronav opnieuw actief in de offshore-markt. MOQ kende twee contracten toe voor de levering van FSO-diensten op het Al Shaheen olieveld voor de kust van Qatar, waar beide omgebouwde V-Plus-schepen momenteel actief zijn.

TI Africa Limited, de eigenaar van de *FSO Africa*, heeft een nieuwe overeenkomst getekend met Maersk Oil Qatar (MOQ) voor de levering van FSO-diensten op het Al Shaheen olieveld voor de kust van Qatar. De overeenkomst heeft een vaste looptijd van vijf jaar met ingang van 1 oktober 2012 met een optie voor MOQ om de overeenkomst te verlengen met één of twee jaar.



Typische vaarroutes van de Suezmax-vloot van Euronav verhandeld op de spotmarkt (bron: Clarkson Research)



Scheepsbeheer



Het beheer van de schepen is toevertrouwd aan drie 100% dochtermaatschappijen: Euronav Ship Management SAS, Euronav SAS en Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. De vaardigheden van haar officieren en bemanning op zee en haar personeel aan wal, inclusief kapiteins en ingenieurs, verzekeren een competitief voordeel in het kwalitatief onderhouden en uitbaten van schepen, alsmede projectontwikkeling en -uitvoering. De schepen van Euronav varen onder de Belgische, Griekse, Franse, Marshall Islands en Panamese vlag. Euronav beheert een eigen vloot van moderne dubbelwandige ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, Very Large, Ultra Large Crude Oil Carriers tot FSO (Floating Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd in vaak erg moeilijke weersomstandigheden, naar havens en in opdracht van bevrachters die de hoogste eisen stellen. Schepen en bemanning staan in voortdurend contact met het walpersoneel zowel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen en conferenties die aan wal of aan boord worden georganiseerd als via uiterst gesofisticeerde communicatiemiddelen en interne opleidingssessies. 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 vennootschap als haar schepen hebben talrijke audits van de verschillende oliemaatschappijen met succes doorstaan, zowel aan wal als op zee.

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 dit steeds met bijzondere aandacht voor de bescherming van het milieu. Euronav hecht veel belang aan een bedrijfscultuur waar teamwork hoog in het vaandel wordt gedragen en waar iedereen – aan wal en op zee – samenwerkt aan een succesvolle bedrijfsvoering.

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

Euronav levert en exploiteert innovatieve drijvende productiesystemen van hoge kwaliteit voor de offshore olie-industrie. Euronav doet dat door een getalenteerd team van medewerkers te cultiveren die integer werken, open communiceren, ten dienste staan van de gemeenschap en milieubewust zijn. Euronav handhaaft een geïntegreerde methode voor het beheer van haar schepen waarvan de belangrijkste eigenschappen en vaardigheden 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



trainingsystemen;

- een personeelsbeleid gericht op samenwerking teneinde gemeenschappelijke doelen te bereiken;
- praktijkgericht technisch beheer ondersteund door de meest moderne communicatiesystemen;
- ervaring in bescherming van activa op lange termijn;
- open communicatie en transparantie in verslaggeving.

Een volledig dienstenpakket

Euronav verleent een volledig dienstenpakket dat onder andere bestaat uit:

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

Euronav maakt gebruik van een aantal gedefinieerde prestatie-indicatoren (KPI's) alsook van gestandaardiseerde inspectie-verslagen die nauwkeurig geëvalueerd worden om prestaties te

kunnen meten zoals:

- betrouwbaarheid van de schepen;
- behoud en welzijn van crew en personeel aan wal;
- veiligheid en milieuprestaties;
- inspecties door oliemaatschappijen en havens;
- gepland en toestandsafhankelijk onderhoud;
- droogdokplanning en herstellingen gebaseerd op werklijsten van droogdok tot droogdok;
- driemaandelijkse Management Review Meetings om de tendensen op te volgen en de werkwijze in die zin bij te sturen.

Vloot van Euronav op 31 december 2013



VLCC's en V-Plus in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Spot/TC Out*	Scheepswerf
Alsace	100%	2012	302.350	22,50	Grieks	330,00	Spot	Samsung Heavy Industries
Antarctica	100%	2009	315.981	22,50	Frans	333,00	TC Out	Hyundai Heavy Industries
Artois	100%	2001	298.330	21,13	Frans	332,95	Spot	Hitachi Zosen
Famenne	100%	2001	298.412	21,13	Frans	332,94	Spot	Hitachi Zosen
Flandre	100%	2004	305.688	22,42	Frans	332,00	Spot	Daewoo Heavy Industries
Luxembourg	100%	1999	299.150	22,02	Marsh I	332,06	Spot	Daewoo Heavy Industries
Olympia*	100%	2008	315.981	22,50	Frans	333,00	TC Out	Hyundai Heavy Industries
TI Europe*	100%	2002	441.561	24,53	Belgisch	380,00	Spot	Daewoo Heavy Industries
TI Hellas	100%	2005	318.934	22,52	Belgisch	332,99	Spot	Hyundai Heavy Industries
TI Topaz	100%	2002	319.430	22,52	Belgisch	332,99	Spot	Hyundai Heavy Industries
V.K. Eddie	50%	2005	305.261	22,42	Panama	332,00	Spot	Daewoo Heavy Industries

TC Out = onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst

Marsh I = Marshall Islands

* De TI Europe en de Olympia ondergingen in 2013 een speciale inspectie (standaard procedure voor schepen om de 5 jaar) in droogdok respectievelijk in Brest, Frankrijk en in Singapore.

VLCC-schepen verkocht in de loop van 2013

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte	Scheepswerf
Ardenne Venture	50%	2004	318.658	22,52	Hong Kong	332,99	Hyundai Heavy Industries

VLCC-schepen verkocht in het eerste kwartaal van 2014

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Luxembourg	100%	1999	299.150	22,02	Frans	332,06	Daewoo Heavy Industries



VLCC-schepen overgenomen in het eerste kwartaal van 2014

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlaf	Lengte (m)	Spot/TC Out	Scheepswerf
Nautilus*	100%	2006	307.284	22,72	Marsh I	321,66	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
Nucleus**	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,64	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Sonia	TBD	2012	314.000	22,10	Belgisch	319,57	Spot	STX Offshore & Shipbuilding
TBN Nectar	TBD	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,60	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Newton	TBD	2009	299.999	22,30	Belgisch	321,66	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Iris	TBD	2012	314.000	22,37	Belgisch	333,14	Spot	Hyundai Heavy Industries
TBN Ilma	TBD	2012	314.000	22,37	Belgisch	319,03	Spot	Hyundai Heavy Industries
TBN Navarin	TBD	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,65	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Sara	TBD	2011	323.182	22,62	Frans	319,57	Spot	STX Offshore & Shipbuilding
TBN Ingrid	TBD	2012	314.000	22,38	Belgisch	319,03	Spot	Hyundai Heavy Industries
TBN Noble	TBD	2008	307.284	22,72	Belgisch	321,67	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Nautica	TBD	2008	307.284	22,72	Marsh I	321,67	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Simone	TBD	2012	314.000	22,10	Belgisch	319,57	Spot	STX Offshore & Shipbuilding
TBN Neptune	TBD	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,70	Spot	Dalian Shipbuilding Industry
TBN Sandra	TBD	2011	299.999	21,32	Frans	319,57	Spot	STX Offshore & Shipbuilding

TBN = to be named

TBD = to be delivered

*Schip geleverd op 20 februari 2014.

**Schip geleverd op 25 februari 2014.

FSO (Floating Storage and Offloading) in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Spot/TC Out	Scheepswerf
FSO Africa	50%	2002	441.655	24,53	Marsh I	380,00	TC Out	Daewoo Heavy Industries
FSO Asia	50%	2002	441.893	24,53	Marsh I	380,00	TC Out	Daewoo Heavy Industries

Suezmax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Spot/TC Out	Scheepswerf
Cap Charles	100%	2006	158.881	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Diamant	100%	2001	160.044	15,62	Grieks	277,32	TC Out	Hyundai Heavy Industries
Cap Felix*	100%	2008	158.764	17,02	Belgisch	274,00	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Georges	100%	1998	146.652	17,00	Grieks	274,06	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Guillaume	100%	2006	158.889	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Jean*	100%	1998	146.643	16,12	Grieks	274,06	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Lara	100%	2007	158.825	17,00	Grieks	274,00	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Laurent	100%	1998	146.646	16,12	Grieks	274,06	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Leon*	100%	2003	159.048	17,02	Grieks	274,29	Spot	Samsung Heavy Industries
Cap Philippe	100%	2006	158.920	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Pierre*	100%	2004	159.083	17,02	Grieks	274,29	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Romuald*	100%	1998	146.640	16,12	Grieks	274,06	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Theodora*	100%	2008	158.800	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Cap Victor	100%	2007	158.853	17,00	Grieks	274,00	TC Out	Samsung Heavy Industries
Capt. Michael	50%	2012	157.648	17	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries
Devon	50%	2011	157.642	17,02	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries
Eugenie	50%	2010	157.677	17,02	Grieks	274,00	Spot	Samsung Heavy Industries
Felicity	100%	2009	157.677	17,02	Belgisch	274,00	Spot	Samsung Heavy Industries
Filikon	100%	2002	149.989	15,95	Grieks	274,20	TC Out	Universal
Finesse	100%	2003	149.994	15,95	Grieks	247,20	Spot	Universal
Fraternity	100%	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,20	TC Out	Samsung Heavy Industries
Maria	50%	2012	157.523	17,00	Grieks	274,82	Spot	Samsung Heavy Industries

* In 2013 ondergingen de Cap Theodora, de Cap Leon, de Cap Pierre, de Cap Jean, de Cap Felix en de Cap Romuald een speciale inspectie in droogdok. De Cap Theodora, de Cap Pierre en de Cap Jean in Setubal, Portugal. De Cap Leon in Constantza, Roemenië. De Cap Felix in Ras Laffan, Qatar en de Cap Romuald in Hong Kong.

Suezmax-schepen verkocht in de loop van 2013

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Isabella	100%	2013	157.648	17,02	Griekenland	274,41	Samsung Heavy Industries

VLCC in tijdsbevrachting

Naam	Interest	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
KHK Vision	100%	2007	305.040	22,40	Singapore	332,00	Daewoo Heavy Industries
Maersk Hojo*	100%	2013	302.965	21,64	Singapore	330,00	Japan Marine United Corp., Ariake Shipyard
Island Splendor**	20%	2011	269.919	21,53	Hong Kong	330,00	Jiangnan Changxing Shipbuilding Shanghai

* Tijdsbevrachting enkel effectief vanaf 2014.

** Euronav neemt af en toe participaties in schepen die bevracht worden in de TI Pool waarvan de huidige geconsolideerde positie 0,20 schip vertegenwoordigt.

Suezmax in naaktrompbevrachting

Naam	Interest	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Isabella	100%	2013	157.648	17,02	Griekenland	274,41	Samsung Heavy Industries



Sociaal en milieuverslag: gezondheid, kwaliteit, veiligheid en samenleving



Voor onze samenleving

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

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor Euronav het handelen met de nodige zin voor verantwoordelijkheid in de omgeving en binnen de gemeenschappen waar we actief zijn. Concreet betekent dit dat we verouderde activa vervangen zodat we steeds over een moderne vloot beschikken, dat we werk maken van een betere dienstverlening die tegemoetkomt aan de nieuwe maatschappelijke behoeften, en dat we nieuwe generaties van competente mensen aantrekken en verantwoordelijkheid geven. Bovendien is maatschappelijk verantwoord ondernemen verankerd in onze "Gezondheid, Kwaliteit, Veiligheid en Milieu" standaarden. 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.

Euronav wenst verder ruimte te creëren voor al haar werknemers om milieuaangelegenheden aan te kaarten die men normaliter enkel thuis of onder vrienden zou bespreken. Wij streven ernaar om realistische doelstellingen te ontwikkelen om de ecologische voetafdruk van de vennootschap en elk individu te beperken.

Gezondheid

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

Sensibilisering rond gezondheid

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

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

Drugs- en alcoholbeleid

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



Veiligheid

Euronav stelt alles in het werk om haar diensten te verlenen in overeenstemming met de strengste veiligheidsnormen van toepassing in de sector en stelt ervaren bemanning tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden uitgebaat. Onder het personeel, zowel op het land als aan boord, wordt een actieve veiligheidscultuur aangemoedigd zodat zowel Euronav als haar technische managers (Euronav Ship Management) zich niet alleen engageren om kwaliteitsservice aan klanten te bieden, maar vooral een voortdurende bescherming van het milieu en de veiligheid van mensen nastreven. Aandacht besteden aan veiligheid betekent ook ervoor zorgen dat onze bemanningsleden over de nodige kwalificaties beschikken, regelmatig opleidingen krijgen, informatie ontvangen over actuele problemen en medisch opgevolgd worden.

De vloot

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

Beleid met betrekking tot noodgevallen

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

- de "Emergency & Contingency Manual": een handleiding voor

alle mogelijke noodgevallen inclusief 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;
- tweemaandelijks op maat gemaakte TTX met de medewerking van de schepen en het niet-varend management;
- maandelijkse driloefeningen aan boord, waarbij verscheidene scenario's aan bod komen.

Kwaliteit

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



Naleving ISM-reglementering

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

Certificaten

Euronav Ship Management SAS verkreeg haar International Safety Management (ISM) certificaat van de Belgische Scheepvaartcontrole en van Bureau Veritas in opdracht van de Marshall Islands. Euronav Ship Management SAS verkreeg haar ISO 9001:2008 certificaat van Der Norske Veritas terwijl het Environmental Management System certificaat (ISO 14001:2004) verkregen werd van Bureau Veritas. Euronav Ship Management Hellas behaalde de ISM-certificaten en het Document of Compliance van het American Bureau of Shipping namens de Griekse, Marshall Islands en Belgische Vlag administratie en van het Franse Vlag administratie. De ISO 9001:2008 en 14001:2004 certificaten werden behaald door het American Bureau of Shipping.

Kwalitatief scheepsvervoer voor de 21e eeuw

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

In 2013 was Euronav trots te mogen vernemen dat 19 van haar schepen werden erkend met QUALSHIP 21: *Cap Philippe, Eugénie, Alsace, Devon, Famenne, Filikon, Finesse, Cap Laurent, Cap Leon, Maria, Captain Michael, Cap Theodora, Cap Charles, Cap Guillaume, Cap Lara, Cap Romuald, Cap Victor, Cap Diamant en Cap Georges*.

Enkele criteria om in aanmerking te komen voor erkenning als kwaliteitsschip onder niet-Amerikaanse vlag:

- geen vaststelling van niet-conformiteit in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- geen scheepvaartovertredingen of ernstige ongevallen op zee, en niet meer dan één boete in de Verenigde Staten tijdens de laatste 36 maanden;
- veiligheidsonderzoek door de Amerikaanse PSC (Port State Control – havenstaatcontrole) met succes uitgevoerd tijdens de laatste 12 maanden;

- geen eigendom zijn van of uitgebaat worden door een onderneming die tijdens de laatste 24 maanden in verband wordt gebracht met een PSC-aanhouding in Amerikaanse wateren;
- niet gecertificeerd zijn door een target-organisatie (erkende target-organisaties zijn al diegene die in de Amerikaanse PSC Matrix punten kregen toegewezen);
- niet ingeschreven zijn in een vlaggenstaat met een aanhoudingspercentage van meer dan 1,0%, en de vlaggenstaat van het schip moet minstens 10 verschillende havens hebben aangedaan in elk van de 3 voorgaande jaren.

Opleiding

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

Milieu

Het wereldwijde handelsvolume en het aantal schepen is de voorbije jaren gestaag gestegen, maar tegelijkertijd namen ook de schaalvoordelen toe door het gebruik van grotere en efficiëntere schepen. De emissie van schadelijke stoffen en broeikasgassen door schepen zijn, gezien per eenheid, gedaald zodat de scheepvaartsector nog steeds met recht en rede kan stellen dat het de meest milieuvriendelijke en energie-efficiënte vervoerder is. De scheepvaart kan weliswaar niet alle andere vervoerswijzen vervangen, maar vormt wel een deel van de oplossing voor de problemen op het vlak van luchtmissie en klimaatopwarming waarmee de wereld op dit ogenblik af te rekenen krijgt. 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, TSCF, conferenties van de grote oliemaatschappijen, sectorconferenties en de commissies van de classificatiebureaus) die de veilige en milieuvriendelijke bouw en exploitatie van schepen promoten. Als lid van het veiligheids-, techniek- en milieucmité binnen Intertanko is Euronav 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

Euronav is vastbesloten om de emissie door haar schepen te beperken, zoals dit zonder meer blijkt uit:

- de uitwerking van een werkbaar beleid om de uitstoot van schadelijke gassen te beperken;
- het lossen van plastic aan wal in plaats van verbranding op het schip;

- de medewerking van Euronav-schepen aan overslagoperaties op de Delaware rivier met behulp van VEC's (Vapour Emission Control);
- het controleren van de CO₂-emissies door het meten van de CO₂ Operationele Index;
- slow steaming (verminderen van de snelheid van schepen) in het licht van de optimalisatie van de reis.

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

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

Bijkomende initiatieven

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

- het bieden van een veilige werkomgeving, zowel aan land als op zee, door alle werknemers aan te moedigen eventueel onveilige

omstandigheden of praktijken te identificeren en corrigerende maatregelen te treffen;

- het samenwerken met maritieme organisaties en overheden, handels- en industrieorganisaties, om zo de hoogste normen inzake veiligheid en behoud van het milieu te bereiken;
- het beschermen en behouden van natuurlijke rijkdommen en het voorkomen van vervuiling door een milieubewuste uitbating van de schepen;
- de introductie van efficiënte brandstofbesparende maatregelen;
- het voortdurend verbeteren van de vaardigheden van het personeel aan land en aan boord van de schepen inzake veiligheid, inclusief het voorbereiden op noodgevallen op het gebied van veiligheid en milieubescherming;
- het voortdurend verbeteren van alle werkmethodes door beschikbare informatie naast het bestaande beleid en de bestaande doelstellingen te leggen, door het evalueren van auditresultaten en verslagen over corrigerende en preventieve maatregelen.

Scheepsrecyclage

Hoewel Euronav een jonge vloot heeft, hecht de vennootschap veel belang aan scheepsrecyclage en werkt zij hier actief aan mee. Het "groen paspoort" is een bijzonder nuttig instrument in dit recyclagebeleid. Het groen paspoort geeft een overzicht van de volledige levenscyclus van een schip vanaf zijn constructie. Het moet door alle betrokken partijen regelmatig worden geüpdatet tijdens de levensduur van een schip en het bevat allerhande informatie: niet alleen de specificaties van het schip en haar scheepswerf, maar ook en vooral informatie over alle producten die ooit werden gebruikt bij de bouw en de uitbating van het schip. Gezien het belang van het groen paspoort voor het recyclagebeleid besloot Euronav al haar nieuwbouwschepen te voorzien van een groen paspoort met name: *Cap Theodora, Olympia, Antarctica, Cap Philippe, Cap Guillaume, Cap Charles, Cap Victor, Cap Lara, Cap Felix, Felicity, Fraternity, Eugenie, Devon, Maria, Capt. Michael* en *Alsace*. (inclusief *Cap Isabella* die reeds verkocht is)

Samenleving

Maatschappelijke betrokkenheid

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

Benefit for Children 2013

De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic die sinds 2002 plaatsvindt, is een project georganiseerd door Valero Energy Corporation. Dit project zamelt geld in voor liefdadigheidsinstellingen die kinderen helpen in de gemeenschappen waar Valero een belangrijke bedrijfsactiviteit heeft. De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic 2013 en de Valero Texas Open leverden een recordbedrag van 10 miljoen USD op voor de kinderen, 1 miljoen USD meer dan de twee voorgaande jaren. Net als de voorgaande jaren heeft Euronav specifiek gevraagd om haar bijdrage over te maken aan de liefdadigheidsinstellingen voor kinderen in Quebec, waar heel wat van haar schepen werkzaam zijn.

Veiling voor United Way

United Way is een goed doel dat families in nood steunt in de regio van Levis. Valero steunt deze organisatie omdat het een raffinaderij heeft in St. Romuald. Euronav heeft de krachten gebundeld met Ultramar (een bijkantoor van Valero) om United Way te sponsoren in haar zoektocht naar een betere levenskwaliteit door het inschakelen van individuen en het mobiliseren van collectieve acties. Euronav heeft met dat doel in zicht bijgedragen aan een veiling door het kopen van winterkledij dat nadien werd geveild. De opbrengst van deze veiling werd aan het goede doel geschonken.

Artsen Zonder Grenzen

In plaats van traditionele nieuwjaarskaarten te versturen, maakte Euronav haar eindejaarswensen over via een elektronische kaart. Het bedrag dat anders bestemd zou zijn voor de kaarten en het frankeren, werd geschonken aan Artsen Zonder Grenzen.

Het welzijn van internationale zeelieden, een Antwerps initiatief

Het 'welzijn van internationale zeelieden' is een liefdadigheidsproject dat globaal werkt dankzij een netwerk van interkerkelijke havenaalmoezeniers die zeelieden, ongeacht hun achtergrond, geloof of nationaliteit steunt. De drukke haven van Antwerpen is van essentieel belang voor de Europese handel en de wereldhandel en behandelt ongeveer 17.000 schepen per jaar. Met zoveel zeelieden die de haven bezoeken, is er een behoefte aan toegang tot welzijnsdiensten op grote schaal. Samen met BP Shipping heeft Euronav fondsen geschonken aan het 'welzijn van internationale zeelieden' en dus aan de havenaalmoezenier. De Antwerpse aalmoezenier bezoekt schepen en biedt hulp aan de bemanning aan boord. Hij neemt praktische zaken mee zoals telefoonkaarten om zeevarenden te helpen in contact te blijven met hun families en internationaal nieuws geprint van het internet. De havenaalmoezenier biedt tevens een luisterend oor aan zeelieden en verleent op die manier emotionele steun wanneer nodig. De Antwerpse aalmoezenier beschikt eveneens over een voertuig om zeelieden gratis te vervoeren naar de dichtstbij gelegen telefoon- en internetfaciliteiten, winkels of artsen. Dat is een essentiële dienst voor bezoekende zeelieden aangezien hun tijd aan wal vaak beperkt is tot een paar uur.

Opleiding

Leer- en opleidingsprogramma's

Euronav Ship Management (Hellas) 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) heeft reeds eminente studenten van deze universiteiten gesponsord.

Personeelsbeleid



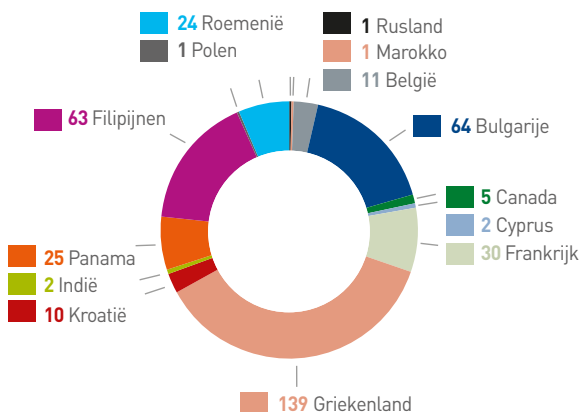
Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen motiveren en helpen bij het behalen van hun carrièredoelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving.

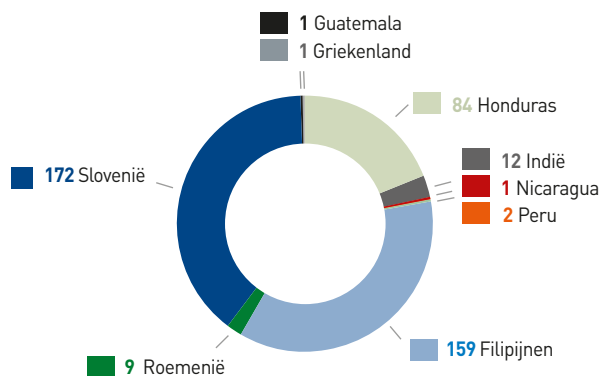
Eén van de hoekstenen van Euronav's missie is gericht op onze mensen: getalenteerde, hardwerkende mensen inspireren en helpen bij het behalen van hun carrièredoelstellingen in een gezonde, uitdagende en belonende omgeving. Euronav heeft 110 werknemers aan wal: in London, Nantes, Antwerpen en Piraeus. Deze geografische spreiding over Europa geeft Euronav een unieke en diepgewortelde zeevaartcultuur, die generaties lang is opgebouwd. Ongeveer 1.600 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 op het verbeteren en belonen van prestaties, het betrekken van onze medewerkers en het behouden van talent. 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

Totaal aantal officieren en aspirant-officieren aan boord = 378



Totaal aantal zeelieden aan boord = 441





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 daarmee verbonden administratieve taken. Vrijwel iedereen spreekt minstens 2 talen, de helft van het personeel spreekt 3 of meer talen.

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 aanlegenheden;
- 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 er naar 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 worden uitgewisseld.

Realisaties in 2013

In 2013 heeft de afdeling human resources sterk geïnvesteerd in de volgende gebieden:

- personeelwijzigingen: HR is actief betrokken geweest bij de selectie, werving, onthaal en begeleiding van nieuwe werknemers;
- de jaarlijkse functioneringsgesprekken die plaatsvinden in november en december;
- de halfjaarlijkse functioneringsgesprekken die plaatsvinden in juni en juli. Deze vullen het jaarlijkse functioneringsgesprek aan met een opvolging in de vorm van een informeel gesprek tussen elke manager en elk van zijn/haar teamleden. De bedoeling van dit halfjaarlijks functioneringsgesprek is om de werknemer aan te moedigen om loopbaanontwikkeling te bespreken en om de tevredenheid te evalueren van zowel het teamlid als de manager;
- 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;
- maritime HR Forum: actief lid van het Forum waarvan Euronav één van de oprichters is;
- all hands evenement: de zesde editie vond plaats in Griekenland. 80 werknemers namen deel waarvan er 36 zijn overgevlogen van onze kantoren in Antwerpen, Hong Kong, Londen, Nantes en Qatar.

Woordenlijst

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

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

Bevrachter – Het bedrijf dat of de persoon die een schip huurt voor een bepaalde periode voor het transport van cargo of passagiers.

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 overeenkomst 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.

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.

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 Plimsollmerk 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 5 jaar uit het water gehaald worden. Normaal gezien verhogen de kosten en de frequentie van het droogdok naarmate een schip verouderd. Na de derde Speciale Inspectie worden schepen om de 2,5 jaar uit het water gehaald.

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

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

FPSO – Floating Production, Storage en Offloading - FPSO-schepen zijn bedoeld voor het opvangen van 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 prestatie-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 offshore productie-eenheid.

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

Overliggeld – Extra inkomsten betaald aan de reder in het kader van overeenkomsten 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.

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.

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

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

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

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

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

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.

(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.

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

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

Tijdsbevrachtingsovereenkomst – Een bevrachtingsovereenkomst voor een bepaalde periode, gewoonlijk tussen één en tien jaar, waarbij de bevrachter het schip (volledig bemand, verzekerd en voorzien van provisie) huurt van de scheepseigenaar. 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.

TLP – Tension Leg Platform – Een tension-leg platform of een extended tension-leg platform (ETLP) is een verticaal aangemeerde drijvende constructie die gewoonlijk wordt gebruikt voor de offshore productie van olie of gas. Het is bijzonder geschikt voor waterdieptes van meer dan 300 meter (ongeveer 1000 ft) en minder dan 1500 meter (ongeveer 4900 ft). Het gebruik van tension-leg platformen werd ook al voorgesteld bij windturbines.

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 US 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.

UDW – Ultra Deep Water – 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.

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 meer dan 3 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 uiteindelijk 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.





Financieel verslag

Geconsolideerde rekeningen	64
Toelichting bij de geconsolideerde rekeningen	70
Statutaire rekeningen Euronav NV	121

Een Nederlandstalige versie van de geconsolideerde jaarrekening is beschikbaar 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 FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2013

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
ASSETS			
NON-CURRENT ASSETS	-	1,870,779	2,065,448
Property, plant and equipment	-	1,865,685	2,062,063
Vessels	7	1,855,052	2,061,397
Other tangible assets	7	633	666
Prepayments	7	10,000	-
Intangible assets	-	32	78
Financial assets	-	3,773	2,344
Investments	-	1	2
Receivables	9	3,772	2,342
Investments in equity accounted investees	24	409	-
Deferred tax assets	8	880	963
CURRENT ASSETS			
Trade and other receivables	10	117,994	98,644
Current tax assets	-	36	27
Cash and cash equivalents	11	120,750	145,840
Non-current assets held for sale	2	39,414	52,920
TOTAL ASSETS	-	2,148,973	2,362,879

* See significant accounting policies: 2.(e)

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION (CONTINUED)

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
EQUITY and LIABILITIES			
EQUITY	-	800,990	866,970
Equity attributable to owners of the Company	12	800,990	866,970
Share capital	-	58,937	56,248
Share premium	-	365,574	353,063
Translation reserves	-	946	730
Hedging reserve	18	-6,714	-15,221
Treasury shares	12	-46,062	-46,062
Retained earnings	-	428,309	518,212
NON-CURRENT LIABILITIES	-	1,049,846	1,186,139
Loans and borrowings	14	995,599	1,119,741
Finance leases	-		
Bank loans	-	869,777	987,047
Convertible notes	-	125,822	132,694
Other loans	-		
Other payables	15	52,347	64,233
Deferred tax liabilities	8	-	-
Employee benefits	16	1,900	2,165
CURRENT LIABILITIES	-	298,137	309,770
Trade and other payables	17	114,136	141,434
Tax liabilities	-	21	-
Loans and borrowings	14	183,980	168,336
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	-	2,148,973	2,362,879

* See significant accounting policies: 2.[e]

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF PROFIT OR LOSS

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
Revenue	3	400,901	410,701
Gains on disposal of vessels/other tangible assets	7	8	10,067
Other operating income	-	12,089	10,501
Expenses for shipping activities	4	-246,386	-247,173
Losses on disposal of vessels	7	-215	-32,080
Depreciation tangible assets	7	-167,287	-177,332
Depreciation intangible assets	-	-75	-181
Employee Benefits	4	-13,881	-15,733
Other operating expenses	4	-14,072	-15,564
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-	-28,918	-56,794
Finance income	5	2,031	5,419
Finance expenses	5	-63,027	-67,947
Net finance expense	5	-60,996	-62,528
Share of profit(loss) of equity accounted investees (net of income tax)	24	409	-
PROFIT (LOSS) BEFORE INCOME TAX	-	-89,505	-119,322
Income tax expense	6	-178	726
PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	-	-89,683	-118,596
Attributable to:			
Owners of the Company	-	-89,683	-118,596
Basic earnings per share (in USD)	13	-1.79	-2.37
Diluted earnings per share (in USD)	13	-1.79	-2.37

* See significant accounting policies: 2.(e)

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
PROFIT (LOSS) FOR THE PERIOD	-	-89,683	-118,596
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	263	-386
<i>Items that are or may be reclassified to profit or loss:</i>			
Foreign currency translation differences	5	216	78
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	18	8,507	4,886
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss.	-	-	-
Other comprehensive income for the period, net of tax	-	8,986	4,578
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE PERIOD	-	-80,697	-114,018
Attributable to:			
Owners of the Company	-	-80,697	-114,018

* See significant accounting policies: 2.[e]

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

(in thousands of USD)	Note	Capital	Share premium account	Translation reserve	Hedging reserve	Treasury shares	Retained earnings	Capital and reserves	Non-controlling interest	Total equity
BALANCE AT 1 JANUARY 2012 AS REPORTED	-	56,248	353,063	652	-20,107	-46,062	637,194	980,988	-	980,988
Total comprehensive income for the period (restated*)	-	-	-	-	-	-	-118,596	-118,596	-	-118,596
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	-118,596	-118,596	-	-118,596
Other comprehensive income	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Foreign currency translation differences	-	-	-	78	-	-	-	78	-	78
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	18	-	-	-	4,886	-	-	4,886	-	4,886
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value defined benefit liability (asset)	-	-	-	-	-	-	-386	-386	-	-386
Total other comprehensive income	-	-	-	78	4,886	-	-386	4,578	-	4,578
Total comprehensive income for the period (restated*)	-	-	-	78	4,886	-	-118,982	-114,018	-	-114,018
RESTATED BALANCE AT 31 DECEMBER 2012	-	56,248	353,063	730	-15,221	-46,062	518,212	866,970	-	866,970
BALANCE AT 1 JANUARY 2013	-	56,248	353,063	730	-15,221	-46,062	518,212	866,970	-	866,970
Total comprehensive income for the period	-	-	-	-	-	-	-89,683	-89,683	-	-89,683
Profit (loss) for the period	-	-	-	-	-	-	-89,683	-89,683	-	-89,683
Other comprehensive income	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Foreign currency translation differences	-	-	-	216	-	-	-	216	-	216
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	18	-	-	-	8,507	-	-	8,507	-	8,507
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net change in fair value defined benefit liability (asset)	16	-	-	-	-	-	263	263	-	263
Total other comprehensive income	-	-	-	216	8,507	-	263	8,986	-	8,986
Total comprehensive income for the period	-	-	-	216	8,507	-	-89,420	-80,697	-	-80,697
Transactions with owners of the company	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Issue of ordinary shares	12	2,689	12,511	-	-	-	-	15,200	-	15,200
Issue and conversion of convertible notes	-	-	-	-	-	-	-666	-666	-	-666
Equity-settled share-based payment	25	-	-	-	-	-	183	183	-	183
Total contributions by and distributions to owners	-	2,689	12,511	-	-	-	-483	14,717	-	14,717
Total transactions with owners	-	2,689	12,511	-	-	-	-483	14,717	-	14,717
BALANCE AT 31 DECEMBER 2013	-	58,937	365,574	946	-6,714	-46,062	428,309	800,990	-	800,990

* See significant accounting policies: 2.(e)

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
PROFIT (LOSS)	-	-89,683	-118,596
Adjustments for:	-	228,296	242,722
Depreciation tangible assets	7	167,287	177,332
Depreciation intangible assets	-	75	180
Impairment on non-current assets held for sale	2	-	32,080
Leasing	14	-	-18,509
Tax expense	6	178	-726
Share of profit of equity-accounted investees, net of tax	24	-409	-
Net Finance expense	5	60,996	62,529
Capital Gain(loss) on disposal of assets	-	-14	-10,164
Equity-settled share-based payment transactions	4	183	-
Changes in working capital requirements	-	-51,285	20,373
Change in cash guarantees	-	-	-1
Change in trade receivables	10	-3,210	-7,196
Change in accrued income	10	-1,767	-3,109
Change in deferred charges	10	-8,684	-3,834
Change in other receivables	9-10	-7,110	19,035
Change in trade payables	17	17,313	-3,460
Change in employee benefits	17	-28	934
Change in accrued expenses	17	9,157	2,919
Change in deferred income	17	-781	-1,737
Change in other payables	17	-56,089	16,918
Change in provisions for employee benefits	16	-86	-96
Income taxes paid during the period	-	-82	523
Interest paid	5-17	-61,118	-68,194
Interest received	5-10	129	1,003
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES	-	26,257	77,831
Acquisition of vessels	7	-10,000	-148,700
Proceeds from the sale of vessels	7	52,920	47,593
Acquisition of other (in)tangible assets	-	-355	-145
Proceeds from the sale of other (in)tangible assets	-	24	39
Loans to related parties	-	-	171
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES	-	42,589	-101,042
Proceeds from New long-term borrowings	14	63,310	759,524
Repayment of long-term borrowings	14	-156,682	-776,064
Dividends paid	-	-4	-47
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES	-	-93,376	-16,587
NET DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS	-	-24,530	-39,798
Net cash and cash equivalents at the beginning of the period	-	145,840	185,414
Effect of changes in exchange rates	-	-560	224
NET CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE PERIOD	11	120,750	145,840

* See significant accounting policies: 2.[e]

The notes on pages 68 to 120 are an integral part of these consolidated financial statements.

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS FOR THE PERIOD ENDED 31 DECEMBER 2013

Significant accounting policies

1. Reporting Entity

EURONAV (the "Company") is a company domiciled in Belgium. The address of the Company's registered office is De Gerlachekaai 20, 2000 Antwerpen. The consolidated financial statements of the Company for the year ended 31 December 2013 comprise the Company and its subsidiaries (together referred to as the "Group") and the Group's interest in associates and jointly controlled entities.

2. Basis of preparation (a) Statement of compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union on 31 December 2013.

The financial statements were authorised for issue by the Board of Directors on 27 March 2014

(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
- Non-derivative financial instruments at fair value through profit and loss are measured at fair value
- Available for sale financial assets are measured at fair value

(c) Functional and presentation currency

The 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 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 notes:

- Note 7 – Impairment

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

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

Measurement of fair values

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

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

The valuation team regularly reviews significant unobservable inputs and valuations adjustments. If third party information, such as broker quotes or pricing services, is used to measure fair values, then the valuation team assesses the evidence obtained from the third parties to support the conclusion that such valuations meet the requirements of IFRS, including the level in the fair value hierarchy in which such valuations should be classified. Significant valuation issues are reported to the Group Audit 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 and calculation methods adopted in the preparation of the consolidated financial statements for the period ended 31 December 2013 are consistent with those applied in the preparation of the consolidated financial statements for the year ended 31 December 2012. Other new standards, amendments to standards and interpretations that became effective for annual periods beginning on or after 1 January 2013 did not have an impact on the Group's consolidated financial statements.

Defined Benefit plans

As a result of IAS 19 Employee benefits (2011), the Group has changed its accounting policy with respect to the basis for determining the income or expense related to defined benefit plans. The impact resulting from this change in accounting policy on the Group's financial position, profit and loss, comprehensive income and cash flows was very limited and can be summarised as follows:

Statement of Financial position

31 December 2012	Effect of changes in accounting policy		
	As previously reported	Defined benefit plans	As restated
Total Equity	867,020	-50	866,970
Employee benefits	2,115	50	2,165

Income statement and comprehensive income statement

For the 12 months period ended 31 December 2012	Effect of changes in accounting policy		
	As previously reported	Defined benefit plans	As restated
Result for the period	-118,931	335	-118,596
Other comprehensive income for the period	4,962	-385	4,577
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE PERIOD	-113,969	-50	-114,018

Fair value measurement

IFRS 13 fair value measurement replaces and expands the disclosure requirements about fair value measurements in other IFRSs, including IFRS 7 Financial instruments: Disclosures. Accordingly, the Group has included additional disclosures in this regard

Presentation of items of OCI

As a result of the amendments to IAS1, the Group has modified the presentation of items of OCI in its statement of profit or loss and OCI from items that would never be reclassified to profit or loss. Comparative information has been re-presented accordingly.

Presentation of other financial charges

The Group has decided to modify the presentation of other financial charges which will be presented as financial expense and no longer as other operating expenses.

	As reported 2012	As Restated 2012
Other operating expenses	-19,386	-15,564
Net finance expense	-58,704	-62,528

(f) Basis of Consolidation

(i) Business Combinations

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

For acquisitions on or after 1 January 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) Acquisitions of non-controlling interests

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

(iii) Subsidiaries

Subsidiaries are those entities controlled by the Company. Control exists when the Company has the power, directly or indirectly, to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities. In assessing control, potential voting rights that presently are exercisable or convertible are taken into account. The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date that control commences until the date that control ceases.

(iv) Loss of control

On the loss of control, the Group derecognises the assets and liabilities of the subsidiary, any non-controlling interests and the other components of equity related to the subsidiary. Any surplus or deficit arising on the loss of control is recognised in profit or loss. If the Group retains any interest in the previous 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) Associates

Associates are those entities in which the Group has significant influence, but not control, over the financial and operating policies. The Group's investment includes goodwill identified on acquisition, net of any accumulated impairment losses. The consolidated financial statements include the Group's share of the total recognised gains and losses of associates on an equity accounted basis, from the date that significant influence commences until the date that significant influence ceases. When the Group's share of losses exceeds its interest in an associate, the carrying amount is reduced to nil and recognition of further losses is discontinued except to the extent that the Group has incurred obligations in respect of the associate.

(vi) Jointly controlled entities

Jointly controlled entities are those entities over whose activities the Group has joint control, established by contractual agreement. The consolidated financial statements include the Group's proportionate share of the entities' assets, liabilities, revenue

and expenses with items of a similar nature on a line-by-line basis, from the date that joint control commences until the date that joint control ceases.

(vii) 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 associates and jointly controlled entities are eliminated to the extent of the Group's interest in the entity. Unrealised gains arising from transactions with associates are eliminated against the investment in the associate. 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 the income statement. 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. Since 1 January 2003, the Group's date of transition to IFRSs, such differences have been recognised in the foreign currency translation reserve (FCTR). When a foreign operation is disposed of, in part or in full, the relevant amount in the FCTR 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, held-to-maturity financial assets and available-for-sale financial assets. The Company determines the classification of its investments at initial recognition and re-evaluates this designation at every reporting date.

Financial assets at fair value through profit or loss

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

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

Assets in this category are classified as current assets if they are expected to be 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 balance sheet.

Cash and cash equivalents

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

Held-to-maturity investments

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 other comprehensive income 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.

The Group classifies non-derivative financial liabilities into the other financial liabilities category. Such 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.

Other 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 recognised 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 holds 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 other comprehensive income and presented in the hedging reserve in equity.

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

(i) Goodwill

Goodwill represents amounts arising on an acquisition of subsidiaries, associates and joint ventures. For the measurement of goodwill at initial recognition, see note (f).

Goodwill is recognised as an asset and initially at its cost. After initial recognition goodwill shall be remeasured at cost less any accumulated impairment losses (refer accounting policy k. In respect of equity accounted investees, the carrying amount of goodwill is included in the carrying amount of the investment, and any impairment loss is allocated to the carrying amount of the equity accounted investee as a whole.

(ii) Other intangible assets

Other intangible assets that are acquired by the Group and have finite useful lives are measured at cost less accumulated 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 capitalised 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 life of the intangible asset as from the date they are available for use. The estimated maximum 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 accounting policy k). The cost of

self-constructed assets includes the cost of materials, direct labour and an appropriate proportion of production overheads.

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

- The cost of materials and direct labour;
- Any other costs directly attributable to bringing the asset 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.

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

Where an item of property, plant and equipment comprises major components having different useful lives, they are accounted for as separate items of property, plant and equipment.

Gains and losses on disposal of a vessel or of another item of property, plant and equipment are determined by comparing the proceeds from disposal with the carrying amount of the vessel or the item of property, plant and equipment and are recognised net. 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 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. As such, the rules as described in accounting policy note (j) Vessels, property, plant and equipment apply.

Rental income from investment property is accounted for as described in accounting policy (o(iii)).

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 income statement 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.

(vi) Depreciation

Depreciation is charged to the income statement 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 installed and are ready for use, in respect of internally constructed assets, from the date that the asset is completed and ready for use.

The estimated maximum useful lives 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

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

(k) Impairment

(i) Non-derivative financial assets

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

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

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

Financial assets measured at amortised cost

The Group considers evidence of impairment for financial assets measured at amortised cost (loans and receivables and held-to-maturity investment securities) 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 investment securities. 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 other comprehensive income.

Equity-accounted investees

An impairment loss in respect of an equity-accounted investee is measured by comparing the recoverable amount of the investment with its carrying amount. An impairment loss is 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 asset

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, other than inventories and deferred tax assets (refer 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 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 service 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 OCI 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 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.

(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 recognised 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 recognised 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 recognises 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 are 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 recognises 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, associated costs or the possible return of goods.

(p) Gain on disposal of vessels

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 income statement. 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 income statement (refer accounting policy (h)).

Interest income is recognised in the income statement as it accrues, taking into account the effective yield on the asset. Dividend income is recognised in the income statement on the date that the dividend is declared.

The interest expense component of finance lease payments is recognised in the income statement 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 other comprehensive income.

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

Deferred tax is recognised using the balance sheet method, providing for temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for taxation purposes. The following temporary differences are not provided 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 provided 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 (Note 4).

(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. Since 2010, the company has adopted IFRS 8 Operating segments and has distinguished two segments: the operation of crude oil tankers on the international markets and the floating storage and offloading operations (FSO/FpSO). The company'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 comprehensive income is re-presented as if the operation had been discontinued from the start of the comparative period.

(v) New standards and interpretations not yet adopted

A number of new standards, amendments to standards and interpretations are not yet effective for the year ended 31 December 2013, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements:

IFRS 9 Financial Instruments is intended to replace IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement. IFRS 9 deals with classification and measurement of financial assets and financial liabilities. This standard is the first phase in the replacement of IAS 39. The IASB currently has an active project to make limited amendments to the classification and measurement requirements of IFRS 9 and add new requirements to address the impairment of financial assets. In 2013 the IASB issued a new general hedge accounting standard as part of IFRS 9 which will align hedge accounting more closely with risk management. The IASB will determine an effective date once the classification and measurement and impairment phases of IFRS 9 are finalised. The Group does not plan to adopt this standard early and the extent of the impact has not yet been determined.

IFRS 10 Consolidated Financial Statements introduces a new approach to determining which investees should be consolidated and provides a single model to be applied in the control analysis for all investees and will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It does not have a material impact on the Group's consolidated financial statements and there are no changes to the principle of control and the basis for consolidation.

IFRS 11 Joint Arrangements focuses on the rights and obligations of joint arrangements, rather than the legal form (as is currently the case). It distinguishes joint arrangements between joint operations and joint ventures; and always requires the equity method for jointly controlled entities that are now called joint ventures. IFRS 11 will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It will have a material impact on the Group's consolidated financial statements as outlined in the table below:

in thousands of USD	Old Situation	IFRS 11 Applied
Turnover	400,901,472	304,621,555
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-28,918,813	-54,714,831
Net Finance Expense	-60,146,486	-51,796,998
RESULT FOR THE PERIOD	-89,683,447	-89,683,447
Non-Current Assets	1,870,779,536	1,728,993,000
Current Assets	278,193,670	191,767,000
Non-Current Liabilities	1,049,846,162	874,979,000
Current Liabilities	298,137,684	244,792,000

IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities contains the disclosure requirements for entities that have interests in subsidiaries, joint arrangements (i.e. joint operations or joint ventures), associates and/or unconsolidated structured entities. IFRS 12 will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It is expected not to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Consolidated Financial Statements, Joint Arrangements and Disclosure of Interests in Other Entities: Transition Guidance (Amendments to IFRS 10, IFRS 11 and IFRS 12) limits the possible restatement as a result of the application of IFRS 10, IFRS 11 and IFRS 12 to one year. The transition guidance will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It is expected not to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures (2011) makes the following amendments:

- IFRS 5 applies to an investment, or a portion of an investment, in an associate or a joint venture that meets the criteria to be classified as held for sale; and
- on cessation of significant influence or joint control, even if an investment in an associate becomes an investment in a joint venture or vice versa, the entity does not remeasure the retained interest.

The amendments which become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Annual Improvements to IFRS 2010-2012 cycle is a collection of minor improvements to 6 existing standards. This collection, which is expected to become mandatory for the Group's 2015 consolidated financial statements, is not expected to have a material impact on our consolidated financial statements.

Annual Improvements to IFRS 2011-2013 cycle is a collection of minor improvements to 4 existing standards. This collection, which is expected to become mandatory for the Group's 2015 consolidated financial statements, is not expected to have a material impact on our consolidated financial statements.

Amendments to IAS 19 Employee Benefits – Defined Benefit Plans: Employee Contributions introduce a relief that will reduce the complexity and burden of accounting for certain contributions from employees or third parties. The amendments which are expected to become mandatory for the Group's 2015 consolidated financial statements, are not expected to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Amendments to IAS 36 Impairment of Assets – Recoverable Amount Disclosures for Non-Financial Assets requires the recoverable amount of every cash-generating unit to which significant goodwill or indefinite-lived intangible assets have been allocated to be disclosed only when an impairment loss has been recognised or reversed. The amendments will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It is expected not to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

IFRIC 21 Levies provides guidance on accounting for levies in accordance with the requirements of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets. The interpretation is expected to become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It is expected not to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

Amendments to IAS 39 Financial Instruments – Novation of Derivatives and Continuation of Hedge Accounting add a limited exception to IAS 39, to provide relief from discontinuing an existing hedging relationship when a novation that was not contemplated in the original hedging documentation meets specific criteria. The amendments will become mandatory for the Group's 2014 consolidated financial statements, with retrospective application. It is expected not to have a material impact on the Group's consolidated financial statements.

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2013

Note 1 - Segment Reporting

Note 2 - Assets and liabilities held for sale and discontinued operations

Note 3 - Revenue

Note 4 - Expenses for shipping activities and other expenses from operating activities

Note 5 - Net finance expense

Note 6 - Tax expense

Note 7 - Property, plant and equipment

Note 8 - Deferred tax assets and liabilities

Note 9 - Non-current receivables

Note 10 - Trade and other receivables

Note 11 - Cash and cash equivalents

Note 12 - Equity

Note 13 - Earnings per share

Note 14 - Interest-bearing loans and borrowings

Note 15 - Non-current other payables

Note 16 - Employee benefits

Note 17 - Trade and other payables - Current

Note 18 - Financial instruments - Market and other risks

Note 19 - Operating leases

Note 20 - Provisions & Contingencies

Note 21 - Related parties

Note 22 - Group entities

Note 23 - Interest in joint ventures

Note 24 - Equity-accounted investees

Note 25 - Share-based Payment arrangements

Note 26 - Subsidiaries

Note 27 - Major exchange rates

Note 28 - Subsequent events

Note 29 - Auditors fees

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

NOTE 1 - SEGMENT REPORTING

At present, the Group distinguishes two operating segments: the operation of crude oil tankers on the international markets (tankers) and the floating production, storage and offloading operations (FSO/FpSO). These two divisions operate in completely different markets, where in the latter the assets are tailor made or converted for specific long term projects. The tanker market requires a different marketing strategy as this is considered a very volatile market, contract duration is often less than two years and the assets are to a big extent standardized. The segment profit or loss figures and key assets are presented as set out below to the executive committee on at least a quarterly basis to help the key decision makers in evaluating the respective segments.

The Group has two clients in tanker segment that represents respectively 13% and 10% of the Group's total turnover. All the other clients represent less than 10%.

The Group's internal organisational and management structure does not distinguish any geographical segments.

Consolidated statement of financial position

(in thousands of USD)	2013				2012 Restated*			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
ASSETS								
NON-CURRENT ASSETS	1,922,035	244,138	295,394	1,870,779	2,100,055	260,784	295,391	2,065,448
Property, plant and equipment	1,625,302	240,383	-	1,865,685	1,803,610	258,453	-	2,062,063
Intangible assets	32	-	-	32	78	-	-	78
Financial assets	295,412	3,755	295,394	3,773	295,404	2,331	295,391	2,344
Investments in equity accounted investees	409	-	-	409	-	-	-	-
Deferred tax assets	880	-	-	880	963	-	-	963
CURRENT ASSETS	227,337	51,159	302	278,194	263,034	35,214	817	297,431
TOTAL ASSETS	2,149,372	295,297	295,696	2,148,973	2,363,089	295,998	296,208	2,362,879
EQUITY AND LIABILITIES								
EQUITY	913,533	-112,543	-	800,990	1,010,773	-143,804	-1	866,970
Equity attributable to equity holders of the Company	913,533	-112,543	-	800,990	1,010,773	-143,804	-1	866,970
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES	966,196	379,044	295,394	1,049,846	1,089,907	391,625	295,393	1,186,139
Loans and borrowings	923,005	367,988	295,394	995,599	1,040,867	374,267	295,393	1,119,741
Other payables	41,291	11,056	-	52,347	46,875	17,358	-	64,233
Employee benefits	1,900	-	-	1,900	2,165	-	-	2,165
CURRENT LIABILITIES	269,643	28,796	302	298,137	262,409	48,177	816	309,770
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	2,149,372	295,297	295,696	2,148,973	2,363,089	295,998	296,208	2,362,879

* See significant accounting policies: 2.(e)

NOTE 1 - SEGMENT REPORTING (CONTINUED)

Consolidated statement of profit or loss

(in thousands of USD)	2013				2012 Restated*			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
Revenue	337,383	63,698	180	400,901	357,197	53,684	180	410,701
Capital gains on disposal of vessels	8	-	-	8	10,067	-	-	10,067
Other operating income	11,756	333	-	12,089	10,260	241	-	10,501
Expenses for shipping activities	-234,250	-12,316	-180	-246,386	-236,504	-10,849	-180	-247,173
Capital losses on disposal of vessels	-215	-	-	-215	-32,080	-	-	-32,080
Depreciation tangible assets	-149,216	-18,071	-	-167,287	-159,257	-18,075	-	-177,332
Depreciation intangible assets	-75	-	-	-75	-181	-	-	-181
Employee Benefits	-13,881	-	-	-13,881	-15,733	-	-	-15,733
Other operating expenses	-13,483	-589	-	-14,072	-15,300	-264	-	-15,564
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-61,973	33,055	-	-28,918	-81,531	24,737	-	-56,794
Finance income	1,998	33	-	2,031	5,364	55	-	5,419
Finance expenses	-58,123	-4,904	-	-63,027	-59,624	-8,323	-	-67,947
Net finance expense	-56,125	-4,871	-	-60,996	-54,260	-8,268	-	-62,528
Share of profit(loss) of equity accounted investees (net of income tax)	409	-	-	409	-	-	-	-
PROFIT(LOSS) BEFORE INCOME TAX	-117,689	28,184	-	-89,505	-135,791	16,469	-	-119,322
Income tax expense	-178	-	-	-178	726	-	-	726
PROFIT(LOSS) FOR THE PERIOD	-117,867	28,184	-	-89,683	-135,065	16,469	-	-118,596
Attributable to:								
Owners of the Company	-117,867	28,184	-	-89,683	-135,065	16,469	-	-118,596

Consolidated statement of cash flows

(in thousands of USD)	2013				2012 Restated*			
	Tankers	FSO	Eliminations	Total	Tankers	FSO	Eliminations	Total
Cash flows from operating activities	-12,239	38,496	-	26,257	44,577	33,254	-	77,831
Cash flows from investing activities	42,589	-	-	42,589	-101,093	51	-	-101,042
Cash flows from financing activities	-68,360	-25,016	-	-93,376	7,719	-24,306	-	-16,587
Capital expenditure	-55,630	-	-	-55,630	-204,128	51	-	-204,077
Impairment losses	-	-	-	-	-	-	-	-
Impairment losses reversed	-	-	-	-	-	-	-	-

* See significant accounting policies: 2.(e)

NOTE 2 - ASSETS AND LIABILITIES HELD FOR SALE AND DISCONTINUED OPERATIONS

Assets held for sale

The assets held for sale can be detailed as follows:
(in thousands of EUR)

Vessels

Of which in Tankers segment

Of which in FSO segment

	2013	2012
	39,414	52,920
	39,414	52,920
	-	-

(in thousands of EUR)	Estimated Sale price	Book Value	Expected Gain/Loss
Cap Isabella	52,920	85,000	-32,080
AT 31 DECEMBER 2012	52,920	85,000	-32,080

The expected loss on the disposal of the Cap Isabella was recognised in 2012. The Cap Isabella was sold in 2013. (See Note 7).

(in thousands of EUR)	Estimated Sale price	Book Value	Expected Gain/Loss
Ardenne Venture (50%)	20,850	17,904	2,946
Luxembourg	28,000	21,510	6,490
AT 31 DECEMBER 2013	48,850	39,414	9,436

The capital gain on the sale of the Ardenne Venture and Luxembourg will be taken when the vessels are delivered to the new owner. (See Note 28 - Subsequent events)

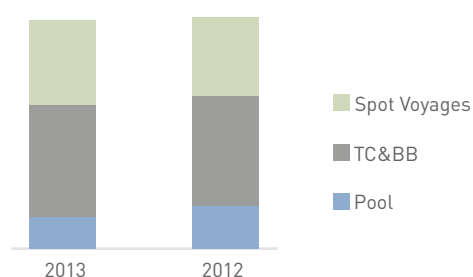
Discontinued operations

As per 31 December 2013 and per 31 December 2012 the Group had no operations that meet the criteria of a discontinued operation.

NOTE 3 - REVENUE

(in thousands of USD)	Note	2013	2012
Pool Revenue	-	55,733	74,466
Time And Bareboat charters (TC& BB)	19	196,130	194,800
Spot Voyages	-	149,038	138,727
TOTAL	-	400,901	407,993

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



NOTE 4 - EXPENSES FOR SHIPPING ACTIVITIES AND OTHER EXPENSES FROM OPERATING ACTIVITIES

Expenses for shipping activities

(in thousands of USD)	Note	2013	2012 Restated*
Operating expenses	-	-134,282	-129,787
Charter hire	19	-18,026	-24,545
Bare boat hire	19	-3,002	-
Voyage expenses	-	-91,076	-92,840
TOTAL	-	-246,386	-247,172

Employee benefits

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Wages and salaries	-9,498	-11,439
Social security costs	-2,149	-2,323
Provision for employee benefits	86	96
Equity-settled share-based payments	-183	-
Other staff costs	-2,137	-2,066
TOTAL	-13,881	-15,732
Average number of full time equivalents	97.30	102.00

Other operating expenses

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Administrative expenses	-13,761	-15,515
Claims	106	-49
Provisions	-418	-
TOTAL	-14,073	-15,564

* See significant accounting policies: 2.(e)

NOTE 5 - NET FINANCE EXPENSE

Recognised in profit or loss

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Interest income on bank deposits	136	999
Foreign exchange gains	1,895	4,420
Finance income	2,031	5,419
Interest expense on financial liabilities measured at amortised cost	-58,423	-61,033
Fair value adjustment on interest rate swaps	3,380	1,221
Other financial charges	-5,240	-3,823
Foreign exchange losses	-2,744	-4,312
Finance expenses	-63,027	-67,947
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED IN PROFIT OR LOSS	-60,996	-62,528

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

Total interest income on financial assets	136	999
Total interest expense on financial liabilities	-58,423	-61,033
Total other financial charges	-5,240	-3,823

Recognised directly in equity

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Foreign currency translation differences for foreign operations	216	78
Cash flow hedges - effective portion of changes in fair value	8,507	4,886
Cash flow hedges - reclassified to profit or loss	-	-
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED DIRECTLY IN EQUITY	8,723	4,964
Attributable to:		
Equity holders of the Company	8,723	4,964
NET FINANCE EXPENSE RECOGNISED DIRECTLY IN EQUITY	8,723	4,964
Recognised in:		
Translation reserve	216	78
Hedging reserve	8,507	4,886
	8,723	4,964

* See significant accounting policies: 2.[e]

NOTE 6 - TAX EXPENSE

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Current tax		
Current period	-58	-12
TOTAL	-58	-12
Deferred tax		
Origination and reversal of temporary differences	-120	738
TOTAL	-120	738
TOTAL TAX EXPENSE	-178	726

Reconciliation of effective tax

(in thousands of USD)	2013		2012 Restated*	
	Tankers	FSO	Tankers	FSO
Result before tax		-89,505		-119,322
Tax at domestic rate	-33.99%	30,423	-33.99%	40,558
Effects on tax of:				
Tax exempt profit / loss		-2,863		-845
Non-deductible expenses		-180		-270
Use of Unrecognised tax losses, tax credits and tax allowances		138		168
Tonnage Tax regime		-33,717		-42,620
Effects of tax regimes in foreign jurisdictions		6,021		3,735
TOTAL TAXES	0.20%	-178	-0.61%	726

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 income statement but has been shown as an administrative expense under the heading Other operating expenses (see Note 4).

* See significant accounting policies: 2.(e)

NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(in thousands of USD)	Tankers	FSO	Vessels under construction	Other equipment & vehicles	Prepayment	Total PPE
AT 1 JANUARY 2012						
Cost	2,648,820	347,258	136,911	2,775	-	3,135,764
Depreciation & impairment losses	-904,399	-70,680	-	-1,870	-	-976,949
Net carrying amount	1,744,421	276,578	136,911	905	-	2,158,815
Acquisitions	-	-	203,950	127	-	204,077
Disposals and cancellations	-37,458	-	-	-10	-	-37,468
Depreciation charge	-158,896	-18,074	-	-362	-	-177,332
Transfer to assets held for sale	-	-	-86,035	-	-	-86,035
Transfers	254,877	-51	-254,826	-	-	-
Translation differences	-	-	-	4	-	4
BALANCE AT 31 DECEMBER 2012	1,802,944	258,453	-	664	-	2,062,061
AT 1 JANUARY 2013						
Cost	2,759,053	347,207	-	2,377	-	3,108,637
Depreciation & impairment losses	-956,109	-88,754	-	-1,713	-	-1,046,576
Net carrying amount	1,802,944	258,453	-	664	-	2,062,061
Acquisitions	-	-	-	325	10,000	10,325
Disposals and cancellations	-	-	-	-10	-	-10
Depreciation charge	-148,861	-18,070	-	-355	-	-167,286
Transfer to assets held for sale	-39,414	-	-	-	-	-39,414
Transfers	-	-	-	-	-	-
Translation differences	-	-	-	9	-	9
BALANCE AT 31 DECEMBER 2013	1,614,669	240,383	-	633	10,000	1,865,685
AT 31 DECEMBER 2013						
Cost	2,644,292	347,207	-	2,487	10,000	3,003,986
Depreciation & impairment losses	-1,029,623	-106,824	-	-1,854	-	-1,138,301
Net carrying amount	1,614,669	240,383	-	633	10,000	1,865,685

Disposal of assets - Gain/Losses

(in thousands of USD)	Acquisitions	Net sale price *	Book Value	Gain	Loss
Ti Guardian (Financial lease)	-	-	-	2,831	-
Algarve	-	35,775	28,571	7,204	-
Cap Isabella	-	52,920	85,000	-	-32,080
Other	-	-	-	32	-
AT 31 DECEMBER 2012	-	88,695	113,571	10,067	-32,080
AT 31 DECEMBER 2013					
Cap Isabella	215	52,920	53,135	-	-215
Other	-	-	-	8	-
AT 31 DECEMBER 2013	215	52,920	53,135	8	-215

* Sale price minus cost to sell

In the course of 2006, the Group entered into a sale and lease-back transaction on the TI Guardian. This transaction has been classified as finance lease. The excess of the sale proceeds over the carrying value at the moment of the sale amounting to USD 11,678,000 is amortized over the period of the lease term, i.e. 7

years. Furthermore, the Group had options to acquire the vessel as from the third year (2009). On 7 November 2012, the time charter contract which was running until October 2013 was terminated. As a result, the Group booked a capital gain of 2.8 million in 2012.

NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

On 24 October 2012, the Group sold the VLCC Algarve(1999 - 298,969 dwt) for a selling price of USD 35.8 million. The capital gain of USD 7.2 million was recorded in 2012, when the vessel was delivered to its new owner.

On 15 March 2013, the Group sold the Suezmax Cap Isabella (2013 - 157,648 dwt) to Belle Shipholdings Ltd. The Cap Isabella was a newbuilding from Samsung Heavy Industries. The selling price of the vessel was USD 54 million while Euronav still had a capital commitment to the yard of 55.2M USD.

As this transaction was signed before the announcement of the 2012 final figures and is the result of negotiations with various parties which started in the financial year 2012, the Group recorded the capital loss of USD -32 million already in 2012 (See Note 2 - Discontinued Operations) with a small adjustment in 2013 of USD -215k.

On 30 October 2013, the Group sold the jointly owned (50%) VLCC Ardenne Venture (2004 - 318,658 dwt) for a total amount of USD 41.7M. The vessel was delivered on 2 January 2014, and therefore the capital gain of approximately USD 2.2 million will be recognized in the first quarter of 2014. The vessel is classified as a non-current asset held for sale at 31 December 2013 (See Note 28 - Subsequent Events and Note 2 - Discontinued Operations.)

On 7 January 2014, the Group sold its oldest double-hulled VLCC Luxembourg (1999 - 299,150 dwt), for USD 28 million. The vessel is wholly owned by Euronav. As the sale process had begun in 2013, and management had good indications that the sale would

occur in the near future, the asset was transferred to non-current asset held for sale. The capital gain on that sale of about USD 6 million will be recorded at delivery. See Note 28 - Subsequent Events.

Impairment

As a result of the decline in charter rates and vessels value during 2013, the Group has performed an impairment test whereby the carrying amount of the fleet 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 for the CGU Tankers.
- WACC of 6.38%.
- 20 year useful life with residual value equal to zero for tankers.

Although management believes that the assumptions used to evaluate potential impairment are reasonable and appropriate, such assumptions are subjective to judgement.

The impairment test did not result in any need to record an impairment loss in 2013.

Even an increase of the WACC with 5% shows no need for impairment loss in 2013.

For the two FSO's (FSO Asia and FSO Africa), the Group did not see any indicators for impairment in 2012 and 2013.

Security

All tankers and FSOs financed are subject to a mortgage to secure bank loans. (see Note 14)

Vessels on order or under construction

(in thousands of USD)

	2013	2012
VLCC	-	-
Suezmax tankers	-	-
FSO	-	-
TOTAL	-	-

Other assets under construction

(in thousands of USD)

	2013	2012
Software	-	-
TOTAL	-	-

NOTE 7 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTINUED)

Prepayment

On 5 January 2014, the Group signed a contract to acquire fifteen (15) Very Large Crude Carriers (VLCC) from Maersk Tankers Singapore Pte Ltd for a total acquisition price of USD 980 million, payable as the vessels are being delivered. For this transaction the Group made a prepayment in December 2013 for a total of USD 10M. For more information on this transaction, please refer to the Note 28 - Subsequent Events.

As at 31 December 2013 the Group's total capital commitment amounts to USD 970,000,000 (2012: USD 55,250,000). These can be detailed as follows:

(in thousands of USD)	As at 31 December 2012 payments scheduled for			
	total	2013	2014	2015
Commitments in respect of VLCCs	-	-	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	55,250	55,250	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
TOTAL	55,250	55,250	-	-
of which related to joint ventures	-	-	-	-

(in thousands of USD)	As at 31 December 2013 payments scheduled for			
	total	2014	2015	2016
Commitments in respect of VLCCs	970,000	970,000	-	-
Commitments in respect of Suezmaxes	-	-	-	-
Commitments in respect of FSOs	-	-	-	-
TOTAL	970,000	970,000	-	-
of which related to joint ventures	-	-	-	-

NOTE 8 - DEFERRED TAX ASSETS AND LIABILITIES

Deferred tax assets and liabilities are attributable to the following:

(in thousands of USD)	2013			2012		
	Assets	Liabilities	Net	Assets	Liabilities	Net
Employee benefits	52	-	52	41	-	41
Unused tax losses & tax credits	828	-	828	922	-	922
	880	-	880	963	-	963
Offset	-	-	-	-	-	-
TOTAL	880	-	-	963	-	-

Deferred tax assets and liabilities have not been recognised in respect of the following items:

(in thousands of USD)	2013		2012	
	Assets	Liabilities	Assets	Liabilities
Deductible temporary differences	352	-	420	-
Taxable temporary differences	-	-16,587	-	-16,601
Tax losses & tax credits	30,148	-	31,167	-
	30,500	-16,587	31,587	-16,601
Offset	-16,587	16,587	-16,601	16,601
TOTAL	13,913	-	14,986	-

The unrecognised tax assets in respect of tax losses & tax credits are entirely related to tax losses carried forward, investment deduction allowances and excess dividend received deduction. These unrecognised tax losses and credits have no expiration date. Deferred tax assets have not been recognised because future taxable profits cannot be measured on a reliable basis.

The unrecognised tax liabilities in respect of taxable temporary differences relate to tax liabilities in respect of non distributed reserves of the Group that will be taxed when distributed. No deferred tax liability has been recognised because the Group is able to control the timing of the reversal of the temporary differences and it is not probable that they will reverse in the foreseeable future.

Movement in deferred tax balances during the year

(in thousands of USD)	Balance at 1 Jan 2012	Recognised in income	Recognised in equity	Other movements	Translation differences	Balance at 31 Dec 2012
Employee benefits	60	-21	-	-	2	41
Unused tax losses & tax credits	145	758	-	-	19	922
TOTAL	205	737	-	-	21	963

	Balance at 1 Jan 2013	Recognised in income	Recognised in equity	Other movements	Translation differences	Balance at 31 Dec 2013
Employee benefits	41	9	-	-	2	52
Unused tax losses & tax credits	922	-129	-	-	35	828
TOTAL	963	-120	-	-	37	880

NOTE 9 - NON-CURRENT RECEIVABLES

(in thousands of USD)	2013	2012
Receivable:		
Between one and two years	-	-
Between two and three years	-	-
Between three and four years	-	-
Between four and five years	2,080	-
More than five years	1,692	2,342
TOTAL	3,772	2,342

The non current receivables relates to a tax retention on the contract with Maersk Oil Qatar for the operation of the *FSO Asia* and *FSO Africa*. The retention amounts are expected to be released one year after the completion of the contract, 2017 for *FSO Asia* and 2017,2018 or 2019 for the *FSO Africa* depending on the lifting of the options. The amounts are dicounted with a rate of return of 3.07%.

NOTE 10 - TRADE AND OTHER RECEIVABLES

(in thousands of USD)	2013	2012
Trade receivables	31,931	28,720
Accrued income	14,197	12,430
Accrued intrest	18	10
Deferred charges	33,984	25,300
Other receivables	37,864	32,183
TOTAL	117,994	98,643

The other receivables relate to income to be received by the Group from Tankers International.

The increase in deferred charges relates to the bunkers on board of the vessels, which increased in 2013 due to the higher spot exposure of the Euronav Fleet resulting in increased bunker costs. Furthermore, many vessels have bunkered late December 2013.

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

NOTE 11 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

(in thousands of USD)	2013	2012
Bank deposits	47,773	92,383
Cash at bank and in hand	72,977	53,457
TOTAL	120,750	145,840
<i>Of which restricted cash</i>	17,765	15,123
Less:		
Bank overdrafts used for cash management purposes	-	-
NET CASH AND CASH EQUIVALENT IN THE CASH FLOW STATEMENT	120,750	145,840

NOTE 12 - EQUITY

Share capital and share premium

in shares	2013	2012
On issue at 1 January	51,750,000	51,750,000
Capital increase	2,473,817	-
ON ISSUE AT 31 DECEMBER- FULLY PAID	54,223,817	51,750,000

On 12 November 2013 and 19 December 2013, the Group's share capital was increased following the exercise of the conversion option of respectively 88 and 64 bonds issued in 2013 and maturing in 2018 for a total amount of USD 15.2M resulting in the issuance of 1,432,210 and 1,041,607 new ordinary shares respectively.

At 31 December 2013 the share capital is represented by 54,223,817 shares. The shares have no par value.

On 16 December 2013, Euronav raised USD 150 million via a private placement of a perpetual convertible preferred equity instrument. ("PCPs"). The instrument has been issued in January 2014 at par and will bear an interest of 6% during the first 5 years payable annually in arrears in cash or in shares at the option of the Group. The price against which the PCPs can be contributed is EUR 5.776 (or USD 7.928715 at EUR/USD exchange rate of 1.3727) per common share. The Group will have an option to force the contribution if the share price reaches a certain level over a certain period of time and the Group has completed a listing in New York (NYSE or NASDAQ). As based on the subscription agreement with the relevant investors, the funds were received in 2014 and the instrument was only issued in January 2014, the transaction had no effect on the 2013 figures. (See Note 28 - Subsequent Events)

At 31 December 2013, the authorised share capital amounts to USD 47,311,178 (2012: USD 50,000,000) or the equivalent of 43,528,067 shares (2012: 46,001,884 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.

Convertible Notes

There are no share options outstanding except the options granted to the convertible notes holders. (see Note 14 and Note 28)

Translation reserve

The translation reserve comprises all foreign exchange differences arising from the translation of the financial statements of foreign operations.

Hedging reserve

The hedging reserve comprises the effective portion of the cumulative net change in the fair value of cash flow hedging instruments related to hedged transactions that have not yet occurred. (see also Note 18)

Treasury shares

At 31 December 2013 the Group holds 1,750,000 treasury shares (31 December 2012: 1,750,000 shares).

The Group has purchased the shares at an average price of EUR 18.1605 or USD 26.321.

The treasury shares have been deducted from equity and amount to USD 46,061,831 at 31 December 2013 (31 December 2012: USD 46,061,831).

Dividends

In 2012 and 2013, the directors of the Group proposed not to pay a dividend.

Dividend limitations

The Group is subject to a dividend covenant in relation to its senior secured credit facilities: the dividend shall not exceed 50% of the net income earned in a book year or part thereof to which that dividend relates, unless the majority of the lenders of those particular facilities agree to a dividend in excess of the said 50%.

There will be a downward adjustment of the Conversion Price of the Convertible Notes in the event of a distribution of a Dividend exceeding the Threshold Amounts for a particular year as set out in the offering circular dated 21 September 2009 (available on Euronav's website).

NOTE 13 - EARNINGS PER SHARE

Basic earnings per share

The calculation of basic earnings per share at 31 December 2013 was based on a result attributable to ordinary shares of USD -89,683,000 (2012: USD -118,596,000) and a weighted average number of ordinary shares outstanding during the period ended 31 December 2013 of 50,230,438 (2012: 50,000,000), calculated as follows:

Result attributable to ordinary shares

(in thousands of USD)

	2013	2012
Result for the period	-89.683	-118.596
Weighted average	50,230.438	50,000.000
Basic earnings per share (in USD)	-1,79	-2,37

Weighted average number of ordinary shares

(in shares)	Shares issued	Treasury shares	Shares outstanding	Weighted number of shares
On issue at 31 December 2011	51,750,000	1,750,000	50,000,000	50,000,000
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-	-	-
On issue at 31 December 2012	51,750,000	1,750,000	50,000,000	50,000,000
Issuance of shares	2,473,817	-	2,473,817	230,438
Purchases of treasury shares	-	-	-	-
Withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
Sales of treasury shares	-	-	-	-
On issue at 31 December 2013	54,223,817	1,750,000	52,473,817	50,230,438

Diluted earnings per share

The potential ordinary shares relating to the issuance of the convertible notes could potentially dilute basic earnings per share in the future, but were not included in the calculation of the diluted earnings per share because they were anti-dilutive (2012 and 2013 earnings per share would increase).

Number of ordinary shares (diluted)

The table below shows the potential number of shares that could be created if all the convertible notes were to be converted into ordinary shares.

(in shares)	2013	2012
Ordinary shares outstanding (basic)	52,473,817	50,000,000
Effect of potential conversion of convertible notes	18,949,134	6,474,307
Effect of potential conversion of PCPS	-	-
NUMBER OF ORDINARY SHARES (DILUTED)	71,422,951	56,474,307

NOTE 13 - EARNINGS PER SHARE (CONTINUED)

On 31 January 2013, Euronav launched an invitation to current bondholders to exchange any and all outstanding 6.50% convertible bonds due in January 2015 for new 6.50% convertible bonds due in January 2018. The conversion price of the new convertible bond was set to EUR 5.65 or USD 7.54. At the time of the early voluntary conversion an additional number of shares will be made available at the same price as the conversion price to compensate for the unpaid coupons of the first 4 years. 1,250 2015 bonds were tendered for exchange.

The number of shares related to a potential conversion of convertible notes may vary according to any adjustment of the Conversion Price in some events such as a change of control or a distribution of a dividend exceeding certain threshold amounts or early voluntary conversion. The details of such adjustments as well as the list of events that may trigger those adjustments can be found in the offering circular of 21 September 2009 and the exchange memorandum. (available on Euronav's Website)

In the course of Q1 2014, the majority of the convertible bonds issued in 2013 and maturing in 2018, were converted to new ordinary shares. (See Note 28)

On 6 February 2014, 30 of the 60 perpetual convertible preferred equity instruments issued on 10 January 2014, were contributed in kind. (See Note 28)

In the beginning of 2012, the group performed a buyback of 68 convertible bonds issued in 2009 and maturing January 2015. These bonds were exchanged in February 2013 for new 6.50% convertible bonds due in January 2018. In the course of 2013, these bonds were sold.

The following table illustrates all the capital increases that occurred in Q1 2014 and the remaining possible dilution for the outstanding bonds and perpetual convertible equity instruments.

Capital Increase 2014	Date of transaction	Nr of instruments Converted/ Contributed	Amount in USD	Issued Ordinary shares	Total number of ordinary shares in issue
Shares outstanding on	31/12/13			54.223.817	54.223.817
Exercise Conversion Option Convertible bond 2018	10/01/14	491	49,100,000	8,163,810	62,387,627
First Capital Increase	10/01/14	NA	49,999,867	5,473,571	67,861,198
Exercise Conversion Option Convertible bond 2018	24/01/14	97	9,700,000	1,679,010	69,540,208
Exercise Conversion Option Convertible bond 2018	6/02/14	453	45,300,000	7,841,164	77,381,372
Contribution in kind of the PCPS	6/02/14	30	75,000,000	9,459,286	86,840,658
Second Capital Increase	24/02/14	NA	300,000,133	32,841,528	119,682,186
Exercise Conversion Option Convertible bond 2018	24/02/14	8	800,000	134,808	119,816,994
Exercise Conversion Option Convertible bond 2018	10/03/14	47	4,700,000	662,763	120,479,757
TOTAL					120,479,757

The above transactions resulted in the following capital structure:

	Shares issued	Treasury shares	Shares outstanding	Weighted number of shares
On issue at 31 December 2013	54,223,817	1,750,000	52,473,817	50,230,438
Issuance of shares	66,255,940	-	-	-
purchases of treasury shares	-	-	-	-
withdrawal of treasury shares	-	-	-	-
sales of treasury shares	-	-	-	-
On issue at YTD 2014	120,479,757	1,750,000	118,729,757	91,146,918

After all the conversion of the convertible bonds and the contributions in kind, the remaining outstanding instruments which can give rise to dilution are summarized as follows:

(in shares)

Ordinary shares outstanding (basic)	118,729,757
Effect of potential conversion of convertible notes	1,175,823
Effect of potential conversion of PCPS	9,459,286
Number of ordinary shares (diluted)	129,364,866

NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS

(in thousands of USD)	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Total
More than 5 years	-	97,150	-	97,150
Between 1 and 5 years	8,616	948,954	134,456	1,092,026
More than 1 year	8,616	1,046,105	134,456	1,189,177
Less than 1 year	9,894	160,268	-	170,162
AT 1 JANUARY 2012	18,510	1,206,373	134,456	1,359,339
New loans	-	763,313	-	763,313
Scheduled repayments	-18,510	-103,516	-	-122,026
Early repayments	-	-712,351	-6,800	-719,151
Other changes	-	1,566	5,038	6,604
BALANCE AT 31 DECEMBER 2012	-	1,155,385	132,694	1,288,079
More than 5 years	-	59,053	-	59,053
Between 1 and 5 years	-	927,995	132,694	1,060,689
More than 1 year	-	987,048	132,694	1,119,742
Less than 1 year	-	168,336	-	168,336
BALANCE AT 31 DECEMBER 2012	-	1,155,384	132,694	1,288,078
	Finance lease	Bank loans	Convertible notes	Total
More than 5 years	-	59,053	-	59,053
Between 1 and 5 years	-	927,995	132,694	1,060,689
More than 1 year	-	987,048	132,694	1,119,742
Less than 1 year	-	168,336	-	168,336
AT 1 JANUARY 2013	-	1,155,384	132,694	1,288,078
New loans	-	56,585	6,800	63,385
Scheduled repayments	-	-148,460	-	-148,460
Early repayments	-	-9,500	-500	-10,000
Conversion	-	-	-15,200	-15,200
Other changes	-	-252	2,028	1,776
BALANCE AT 31 DECEMBER 2013	-	1,053,757	125,822	1,179,579
More than 5 years	-	49,368	-	49,368
Between 1 and 5 years	-	820,410	125,822	946,232
More than 1 year	-	869,778	125,822	995,600
Less than 1 year	-	183,980	-	183,980
BALANCE AT 31 DECEMBER 2013	-	1,053,758	125,822	1,179,580

Bank Loans

In October 2008, a joint venture formed between Euronav and its partner Overseas Shipholding Group Inc (OSG) entered into 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, TI Asia and the Ti Africa respectively from Euronav and OSG and a project finance loan of USD 320 million which has been used to finance the conversion of the above mentioned vessels into FSO. Following the termination of the original service contract related to the FSO Africa and the signature of a new contract for the FSO Africa with the same client the Tranche of the facility related to FSO Africa was restructured. The tranche related to FSO Asia matures in

2017 and has a rate of Libor + a margin of 1.15%. After the restructuring the tranche related to FSO Africa was maturing in August 2013 with a balloon of USD 45,000,000 and had a rate of Libor + a margin of 2.25%. In 2013, the Africa Tranche was extended until 2015 at which point it will be fully repaid and the margin increased with 50bps to 2.75%. The total amount drawn under this facility (Euronav share) on 31 December 2013 was USD 98,249,785.50.

In the course of 2008, several joint venture companies formed between Euronav and a partner to build a total of 4 Suezmax Vessels have concluded pre and post-delivery senior secured credit facilities.

NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

In April 2009, Euronav entered into a **USD 300 million senior secured credit facility**. The facility consists of a term loan of USD 300 million for the purpose of financing 2 VLCC and 4 Suezmax. The facility has a maturity of 5 years at a rate equal to Libor increased with a margin of 2.50%. In the course of 2013, the facility was extended by 4 years until 2018 with the same repayment profile. The rate increased to Libor + a margin of 3.40 % The total amount drawn under this facility on 31 December 2013 was USD 211,433,333.

In June 2011, Euronav entered into a **USD 750 million forward start senior secured credit facility**. The main purpose of this facility was to repay and retire the USD 1,600 million facility signed in April 2005.

The credit facility is comprised of (i) a USD 250 million non-amortising revolving credit facility and (ii) a USD 500 million term loan facility. The credit facilities have 6 years maturity as from the date of signing at a rate of LIBOR +225 bps and have the same financial covenants as the existing facilities. On the closing date, the facilities were secured by 22 of the wholly-owned vessels of the Group's fleet, comprising of 1 ULCC, 7 VLCCs, 14 Suezmaxes. On 19 March 2012, Euronav drew down part of the revolving credit facility (RCF) and the full term loan under these facilities. Following the sale of the Algarve in October 2012, the term loan facility was prepaid with an amount of USD 18.6 million and the non-amortizing revolving loan facility was reduced by USD 10.2 million.

Short-term loans

(in thousands of USD)	2013	2012
Current portion of long-term loans	183,980	168,336
TOTAL	183,980	168,336

Undrawn borrowing facilities

At 31 December 2013, the Group has undrawn borrowing facilities amounting to EUR 15,000,000 (2012: EUR 55,000,000) expiring in January 2015. At the same date, an amount of USD 21,280,237 (2012: USD 54,780,237) was undrawn on the non-amortising revolving loan facility.

Terms and debt repayment schedule

The terms and conditions of outstanding loans were as follows:

(in thousands of USD)	Currency	Nominal interest rate	Year of maturity	31 December 2013		31 December 2012	
				Face value	Carrying value	Face value	Carrying value
Secured vessels loan	USD	libor +3.40%	2017	350,079	347,845	436,400	432,505
Secured vessels Revolving loan*	USD	libor +3.40%	2017	239,780	218,500	239,780	185,000
Secured vessels loan	USD	libor +3.40%	2018	211,433	209,510	231,433	231,433
Secured vessels loan	USD	libor +2.95%	2017	58,550	58,320	62,850	62,540
Secured FSO loan	USD	libor +1.15%	2017	78,875	78,875	91,287	91,287
Secured FSO loan	USD	libor +2.75%	2015	19,375	19,273	31,875	31,875
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +2.70%	2018	9,975	9,847	13,125	12,969
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +0.80%	2017	7,583	7,583	9,749	9,749
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +2.75%	2021	28,375	28,375	29,875	29,875
Secured Vessel loan in JV	USD	libor +2.75%	2020	21,235	21,235	23,235	23,235
Secured Vessel loan in JV	USD	libor+1.50%	2020	20,526	20,526	22,511	22,511
Secured Vessel loan in JV	USD	libor+1.225%	2020	20,281	20,281	22,406	22,406
Unsecured bank facility	EUR	euribor +1.00%	2015	25,000	13,588	55,000	-
TOTAL INTEREST-BEARING BANK LOANS				1,091,067	1,053,758	1,269,526	1,155,385

The carrying amount 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.

NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

Loan covenant

For the USD 750 million forward start senior secured credit facility, Euronav negotiated in the course of 2013 with its lenders a 2-year relaxation of the Asset Protection clause from 125% down to 110% against an increase of the margin above the LIBOR rate to 3.40%. The margin will be reduced to 3.00% at the end of the relaxation period in 2015 or whenever the Group decides to go back to the original ratio of 125%.

The OSG's Chapter 11 filing has no impact on the continued operations of the FSO joint venture, including the ability of the joint venture to continue to perform its obligations under the existing charters as well as its ability to continue to service its outstanding debt obligations and maintain continued compliance with the covenants under such debt agreements. On 12 November 2012, MOQ issued a waiver to the FSO joint venture agreeing not to exercise its rights to terminate the service contracts. The initial waiver period expired on 15 February 2013 and was subsequently extended to 15 February 2014, with MOQ having the right to terminate such waiver at an earlier date upon occurrence of certain events or after giving a 90-day notice of its intent to do so. In November 2012, the joint venture also obtained waivers

of any events of default arising as a result of the commencement of the Chapter 11 Cases from (i) the bank syndicate that funds its loan facilities, (ii) the counterparties to the interest rate swaps agreements described above, and (iii) the bank that has issued performance guarantees of the joint venture's performance of certain of its obligations under the FSO Africa and FSO Asia service contracts. The initial waiver periods on all such waivers expired on 15 February 2013 and were subsequently extended to 15 February 2014 and again extended until 15 July 2014 subject to the occurrence of certain events.

For two secured vessel loans in JV's, Euronav's negotiated in the course of 2013 with its lenders a 1-year relaxation of the Asset Protection clause from 125% down to 100% (until 31 December 2013) against an increase of the margin above the LIBOR rate to 2.75%. The margin will be reduced to 2.00% at the end of the relaxation period in 2014. The asset protection clause will be tested again in April 2014, and if necessary the Group will ask for an extension on the waiver period or opt to repay part of the facility(ies).

Convertible notes

(in thousands of USD)	Nominal interest rate	Year of maturity	31 December 2013			31 December 2012		
			Face Value	Carrying value	Classified as Equity	Face Value	Carrying value	Classified as Equity
Unsecured convertible notes	6.50%	2015	25,000	23,517	1,483	150,000	132,694	17,306
Unsecured convertible notes	6.50%	2018	109,800	102,305	7,495	-	-	-
TOTAL CONVERTIBLE NOTES			134,800	125,822	8,978	150,000	132,694	17,306

NOTE 14 - INTEREST-BEARING LOANS AND BORROWINGS (CONTINUED)

On 24 September 2009, Euronav issued **USD 150 million fixed rate senior unsecured convertible Notes**, due 2015. The Notes were issued at 100 per cent of their principal amount and bear interest at a rate of 6.5 per cent per annum, payable semi-annually in arrears. The initial conversion price is EUR 16.28375 (or USD 23.16852 at EUR/USD exchange rate of 1.4228) per share and was set at a premium of 25 per cent to the volume weighted average price of Euronav's ordinary shares on Euronext Brussels on 3 September 2009. If all of the Notes were to be converted into new ordinary shares at the initial conversion price, 6,474,307 new ordinary shares would be issued, representing 11.12% of Euronav's share capital on a fully diluted basis.

The Notes are convertible between 4 November 2009 and 24 January 2015 into ordinary shares of Euronav at the conversion price applicable at such conversion date and in accordance with the conditions set out in a trust deed in relation to the Notes. Unless previously redeemed, converted or purchased and cancelled, the Notes will be redeemed in cash on 31 January 2015 at 100 per cent of their principal amount.

The Notes were added to the official list of the Luxemburg Stock Exchange and are traded on the Luxemburg Stock Exchange's Euro MTF Market.

In the course of the first quarter 2012, the Group bought back 68 Notes of its USD 150 million fixed rate senior unsecured convertible notes, due 2015. The face value of each bond is USD 100,000 and the Group paid an average of USD 78,441.

In 2013, the Group offered to exchange the Notes against a new Note which bears 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 new Notes have a feature to compensate the bondholders for the forgiven coupons in case of conversion to shares during the first 4 years. The exchange offer resulted in USD 125 millions of bond (face value) being exchanged for new bonds, including the 68 notes acquired by the Group in 2012. (See also Note 28)

In the second quarter of 2013, Euronav bought back an additional 5 of its Notes due in 2015 for an average price of USD 92,000, while selling in the third quarter the 68 Notes due in 2018 it held after the above exchange.

During 2013, 152 Notes of the USD 125M bond due in 2018, were converted into ordinary shares. (See Note 12)

(in thousands of USD)	2013	2012
Carrying amount of liability at the beginning of period	132,694	134,456
Interest	2,448	4,678
Amortisation of transaction costs	-1,023	360
Buyback of Convertible Note	-470	-6,800
Sale of Convertible Note	5,898	-
Conversion of Convertible Note	-13,725	-
CARRYING AMOUNT OF LIABILITY AT THE END OF THE PERIOD	125,822	132,694

NOTE 15 - NON-CURRENT OTHER PAYABLES

(in thousands of USD)	Fair Value derivatives	Sellers Credit	TOTAL
More than 5 years	-	-	-
Between 1 and 5 years	24,233	40,000	64,233
BALANCE AT 31 DECEMBER 2012	24,233	40,000	64,233
	Fair Value derivatives	Sellers Credit	TOTAL
More than 5 years	-	-	-
Between 1 and 5 years	12,347	40,000	52,347
BALANCE AT 31 DECEMBER 2013	12,347	40,000	52,347

The amount of Other payables represents the long-term portion of amounts payable in relation to Interest Rate Swaps (see also Note 18) and sellers credit obtained by the Group.

NOTE 16 - EMPLOYEE BENEFITS

The amounts recognised in the balance sheet are as follows:

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
NET LIABILITY AT BEGINNING OF PERIOD	-2,166	-1,832
Recognized in profit or loss	86	96
Recognized in other comprehensive income	263	-386
Foreign currency translation differences	-83	-44
NET LIABILITY AT END OF PERIOD	-1,900	-2,166
Present value of funded obligations	-1,495	-1,345
Fair value of plan assets	1,215	911
	-280	-434
Present value of unfunded obligations	-1,620	-1,732
NET LIABILITY	-1,900	-2,166
Amounts in the balance sheet:		
Liabilities	-1,900	-2,166
Assets	-	-
NET LIABILITY	-1,900	-2,166

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 2014: USD 112,902.

Due to the adoption of IAS 19 revised, the 2012 figures were restated.

NOTE 17 - TRADE AND OTHER PAYABLES - CURRENT

(in thousands of USD)	2013	2012 Restated*
Trade payables	32,068	14,756
Staff costs	2,298	2,324
Dividends payable	10	14
Derivatives	-	-
Accrued expenses	32,030	22,873
Accrued Interest	13,964	10,831
Deferred income	12,548	13,329
Other payables	21,218	77,307
TOTAL	114,136	141,434

The amount under other payables relates to the option fee received in cash to sell both the Antarctica (2000 - 315,981 dwt) and the Olympia (2008 - 315,981 dwt) for delivery latest first half 2015. In 2012, it also included the remaining payment to Samsung Shipyard for the delivery of the Cap Isabella which was paid in 2013.

The increase in trade payables and accrued expenses mainly relates to the increase in spot exposure of the Euronav Fleet resulting in increased bunker costs. Furthermore, many vessels have bunkered late December 2013.

* See significant accounting policies: 2.[e]

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS

Accounting classifications 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.

(in thousands of USD)	Note	Carrying Amount			Fair value					
		Fair value - Hedging instruments	Loans and receivables	Other financial liabilities	Total	Level 1	Level 2	Level 3	Total	
31 December 2012										
Financial assets measured at fair value										
Non-current other receivables	9	-	2,342	-	2,342	-	-	-	-	-
		-	2,342	-	2,342	-	-	-	-	-
Financial assets not measured at fair value *										
Trade and other receivables	10	-	98,644	-	98,644	-	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	11	-	145,840	-	145,840	-	-	-	-	-
		-	244,484	-	244,484	-	-	-	-	-
Financial liabilities measured at fair value										
Interest rate swaps used for hedging		24,079	-	-	24,079	-	24,079	-	24,079	-
Forward exchange contracts used for hedging		154	-	-	154	-	154	-	154	-
	15	24,233	-	-	24,233	-	24,233	-	24,233	-
Financial liabilities not measured at fair value *										
Secured bank loans	14	-	-	1,155,384	1,155,384	-	1,214,526	-	1,214,526	-
Unsecured bank loans		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unsecured convertible bonds	14	-	-	132,694	132,694	124,328	-	-	124,328	-
Trade payables	17	-	-	141,434	141,434	-	-	-	-	-
Sellers Credit	15	-	-	40,000	40,000	-	-	-	-	-
		-	-	1,469,512	1,469,512	124,328	1,214,526	-	1,338,854	-
31 December 2013										
Financial assets measured at fair value										
Non-current other receivables	9	-	3,772	-	3,772	-	-	-	-	-
		-	3,772	-	3,772	-	-	-	-	-
Financial assets not measured at fair value *										
Trade and other receivables	10	-	117,994	-	117,994	-	-	-	-	-
Cash and cash equivalents	11	-	120,750	-	120,750	-	-	-	-	-
		-	238,744	-	238,744	-	-	-	-	-
Financial liabilities measured at fair value										
Interest rate swaps used for hedging		12,347	-	-	12,347	-	12,347	-	12,347	-
Forward exchange contracts used for hedging		-	-	-	-	-	-	-	-	-
	15	12,347	-	-	12,347	-	12,347	-	12,347	-
Financial liabilities not measured at fair value *										
Secured bank loans	14	-	-	1,040,170	1,040,170	-	1,066,067	-	1,066,067	-
Unsecured bank loans		-	-	13,588	13,588	-	-	-	-	-
Unsecured convertible bonds	14	-	-	125,822	125,822	169,120	-	-	169,120	-
Trade payables	17	-	-	114,136	114,136	-	-	-	-	-
Sellers Credit	15	-	-	40,000	40,000	-	-	-	-	-
		-	-	1,333,716	1,333,716	169,120	1,066,067	-	1,235,187	-

* The Group has not disclosed the fair values for financial instruments such as sellers credit and trade and other receivables and payables, because their carrying amounts are a reasonable approximation of fair values.

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

Measurement of fair values

Valuation techniques and significant unobservable inputs

Level 1 fair value was determined on the actual trading of the unsecured convertible bonds, due in 2015 and 2018 and the trading price on 31 December 2013. The following tables show the valuation techniques used in measuring Level 2 fair values, as well as the significant unobservable inputs used.

Financial instruments measured at fair value

Type	Valuation Techniques	Significant unobservable inputs
Forward exchange contracts and interest rate swaps for which no hedge accounting applies	<i>Market comparison technique:</i> The fair values are based on broker quotes. Similar contracts are traded in an active market and the quotes reflect the actual transactions in similar instruments.	Not applicable
Interest rate swaps for which hedge accounting applies	<i>Fair value calculation:</i> The fair values are computed by calculating the present value of the future cash flows (Fixed and floating), which depends on the forward rates. The forward rates are calculated on the interest rate curves such as LIBOR.	Not applicable

Financial instruments not measured at fair value

Type	Valuation Techniques	Significant unobservable inputs
Debt Securities	Discounted cash flow	Not applicable
Other financial liabilities*	Discounted cash flow	Not applicable

Transfers between Level 1 and 2

There were no transfers in either direction in 2012 and 2013.

Financial risk management

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

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

We also refer to the risk section of the annual report (Pages 31 - 33) where we have defined the risks associated to our business.

Credit risk

Trade and other receivables

The Group has no formal credit policy. Credit evaluations - when necessary - are performed on an ongoing basis. At the balance sheet date there were no significant concentrations of credit risk. In particular, the clients representing 13% and 10% of turnover (see Note 1) only represented 0.37% of the total trade and other receivables at 31 December 2013. The maximum exposure to credit risk is represented by the carrying amount of each financial asset, including derivative financial instruments, in the balance sheet.

The ageing of trade and other receivables is as follows:

(in thousands of USD)	2013	2012
Not past due	110,970	89,436
Past due 0-30 days	4,892	181
Past due 31-365 days	1,229	8,287
More than one year	903	740
TOTAL	117,994	98,644

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

For the ageing of the non-current receivables, please refer to Note 9.

Past due amounts are not impaired as collection is still considered to be likely and management is confident the outstanding amounts can be recovered. It is worth noting that at 31 December 2013 27.59% of the total trade and other receivables relates to TI Pool which is 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 120,750 thousand at 31 December 2013 (2012: USD 145,840 thousand). The cash and cash equivalents are held with bank and financial institution counterparties, which are rated A- to AA+, based on rating agency S&P. (See Note 11)

Derivatives

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

Guarantees

The Group's policy is to provide financial guarantees only for subsidiaries and Joint Ventures. At 31 December 2013, the Group has issued a guarantee to certain banks in respect of credit facilities granted to 6 Joint Ventures (See Note 21).

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. Despite the crisis on the financial markets since the summer of 2008, the liquidity risk of the Group remains under control. The sources of finance have been diversified with the first issuance of a convertible bond in September 2009 and the bulk of the loans are irrevocable, long-term and maturities are spread over different years.

The following are the remaining contractual maturities of financial liabilities:

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)
Contractual cash flows 31 December 2012

(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	14	1,155,385	1,242,234	197,199	983,705	61,330
Convertible notes	14	132,694	170,328	9,750	160,578	-
Current trade and other payables	17	141,434	141,434	141,434	-	-
Non-current other payables	15	40,000	40,000	-	40,000	-
		1,469,513	1,593,996	348,383	1,184,283	61,330
Derivative financial liabilities						
Interest rate swaps		24,079	24,933	-	24,933	-
Forward exchange contracts		154	154	154	-	-
	15	24,233	25,087	154	24,933	-

Contractual cash flows 31 December 2013

(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	14	1,053,757	1,160,198	218,618	890,263	51,317
Convertible notes	14	125,822	165,193	8,730	156,463	-
Current trade payables	17	114,136	114,136	114,136	-	-
Non-current trade payables	15	40,000	40,000	-	40,000	-
		1,333,715	1,479,527	341,484	1,086,726	51,317
Derivative financial liabilities						
Interest rate swaps	15	12,347	13,118	1,442	11,676	-
Forward exchange contracts	15	-	-	-	-	-
		12,347	13,118	1,442	11,676	-

* The Group has not disclosed the fair values for financial instruments such as sellers credit and trade and other receivables and payables, because their carrying amounts are a reasonable approximation of fair values.

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

As disclosed in Note 14, 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. The interest payments on variable interest rate loans in the table above reflect market forward interest rates at the reporting date and these amounts may change as market interest rate change.

The future cash flows on derivative instruments may be different from the amount in the above table as interest rates and exchange rates change. Except for these financial liabilities, it is not expected that the cash flows included in the maturity analysis could occur significantly earlier, or at significantly different amounts.

(in thousands of USD)	Note	Interest swaps with hedge accounting	Interest swaps with no hedge accounting	Forward exchange contracts used for hedging	TOTAL
Dirty value	-	-20,949	-14,570	-46	-35,565
Accrued Interest	-	842	4,383	-	5,225
CLEAN VALUE AT 01 JANUARY 2012	-	-20,107	-10,187	-46	-30,340
Effective portion recognized directly in OCI	-	4,886	-	-	4,886
Ineffective portion recognized in profit or loss	-	-	1,329	-108	1,221
Dirty value	-	-16,006	-8,927	-154	-25,087
Accrued Interest	-	785	69	-	854
CLEAN VALUE AT 31 DECEMBER 2012	15	-15,221	-8,858	-154	-24,233
Dirty value	-	-16,006	-8,928	-154	-25,088
Accrued Interest	-	785	69	-	854
CLEAN VALUE AT 01 JANUARY 2013	-	-15,221	-8,858	-154	-24,233
Effective portion recognized directly in OCI	-	8,507	-	-	8,507
Ineffective portion recognized in profit or loss	-	-	3,226	154	3,380
Dirty value	-	-7,417	-5,701	-	-13,118
Accrued Interest	-	703	68	-	771
CLEAN VALUE AT 31 DECEMBER 2013	15	-6,714	-5,633	-	-12,347

Market risk

Tanker market risk

The Spot Tanker freight market is one of the most volatile markets in the world and the Group cannot predict what the market will be. In order to manage the risk associated to this volatility, the Group has adopted a balanced strategy of operating part of its fleet on the spot market and the other part under fixed time charter contract. The proportion of vessels operated on the spot will vary according to the many factors affecting both the spot and fixed time charter contract markets. For more details on this policy and the risks associated with our business, please refer to Section 5 of the Corporate Governance Statement chapter of the Annual Report.

A Spot tanker freight market (VLCC and Suezmax) increase (decrease) of 1,000 USD per day would have increased (decreased) 2013 profit or loss by the amounts shown below (effect in thousands of USD):

2013 Profit or loss		2012 Profit or loss	
1000 USD increase	1000 USD increase	1000 USD increase	1000 USD increase
6,836	-6,836	7,149	-7,149

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

Interest rate risk

The Group hedges 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. The Group uses various interest rate related derivatives (IRS, caps and floors) to achieve an appropriate mix of fixed and floating rate exposure as defined by the Group.

The Group, through several of its JV companies in connection to the FSO conversion project of the TI Asia and TI Africa has 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 8 years starting respectively in July 2009 and September 2009 for FSO Asia and FSO Africa.

Following the termination of the original service contract related to the FSO Africa on 22 January 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 is expected to occur and affect profit or loss as from 2009 throughout 2017. Fair value at 31 December 2013: USD -5,632,334 (2012: USD - 8.858.507)

However the hedge related to the financing of FSO Asia still qualifies

fully as 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 and the ineffective portion is recorded in profit or loss accounts. Fair value at 31 December 2013: USD -5,423,358 (2012: USD -8,499,589).

The Group, in connection to the USD 300 million facility raised in April 2009 has also entered in several Interest Rate Swap instruments for a combined notional value of USD 300 million. These IRSs are used to hedge the risk related to any fluctuation of the Libor rate and qualify for hedging instruments in a cash flow hedge relationship under IAS 39. These instruments are measured at their fair value; effective changes in fair value are recognised in equity and the ineffective portion is recognised in profit or loss. These IRS have a duration of 5 years matching the repayment profile of that facility. Fair value of these instruments at 31 December 2013: USD -1,291,121 (2012: USD -6,721,015).

The senior unsecured convertible bond loan of USD 25 million, was issued at a fixed rate of 6.5% per annum.

The senior unsecured convertible bond loan of USD 109.8 million, was issued at a fixed rate of 6.5% per annum.

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

(in thousands of EUR)	Carrying amount	
	2013	2012
Fixed rate instruments		
Financial assets	-	-
Financial liabilities	125,822	132,694
	125,822	132,694
Variable rate instruments		
Financial liabilities	1,053,758	1,155,384

Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

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

Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

A change of 50 basis points in interest rates at the reporting date would have increased (decreased) equity and profit or loss by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular foreign currency rates, remain constant. The analysis is performed on the same basis for 2012.

NOTE 18 - FINANCIAL INSTRUMENTS - MARKET AND OTHER RISKS (CONTINUED)

(in thousands of USD)	Profit or loss		Equity	
	50 bp increase	50 bp decrease	50 bp increase	50 bp decrease
31 DECEMBER 2012				
Variable rate instruments	-6,102	6,102	-	-
Interest rate swaps	1,335	-1,353	2,629	-2,260
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	-4,767	4,749	2,629	-2,260
31 DECEMBER 2013				
Variable rate instruments	-5,510	5,510	-	-
Interest rate swaps	900	-922	1,164	-902
CASH FLOW SENSITIVITY (NET)	-4,610	4,588	1,164	-902

Currency risk

The Group's exposure to currency risk is related to its operational expenses (excluding depreciations) expressed in Euros. In 2013 about 55% (2012: 51%) of the Group's total operational expenses were incurred in Euros. Revenue and the financial instruments are expressed in USD only.

(in thousands of USD)	31 December 2013		31 December 2012	
	EUR	USD	EUR	USD
Trade payables	-5,541	-21,926	-1,314	-12,905
Operational Expenses	-48,117	-49,210	-45,223	-54,243
NET EXPOSURE	-53,658	-71,136	-46,537	-67,148

For the average and closing rates applied during the year, please refer to Note 26.

Sensitivity analysis

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

(in thousands of USD)	2013	2012
Equity	74	442
Profit or loss	-8,179	-7,794

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

Master netting or similar agreements

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

Capital management

Euronav is continuously optimising 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: the ratio of stockholders' Equity to total assets should be no less than 30% and has been met at year end. When analysing the Group's capital structure, the same debt/equity classification as applied in the IFRS reporting is used. Within this context, the Group concluded a convertible notes offering in September 2009 (see Note 14).

NOTE 19 - OPERATING LEASES

Leases as lessee

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 9 months under non-cancellable leases are as follows:

Future minimum lease payments

(in thousands of USD)	2013	2012
Less than 1 year	-11,812	-19,301
Between 1 and 5 years	-914	-7,889
More than 5 years	-	-
TOTAL	-12,726	-27,190

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

The decrease in leases relates to two existing time charters contracts that will terminate in the beginning of 2014.

Amounts recognized in profit and loss

(in thousands of USD)	2013	2012
Bareboat charter	-3,001	-
Time charter	-18,025	-24,545
	-21,026	-24,545

Non-cancellable operating lease rentals for office space with an average duration of 6 years and 4 months are payable as follows:

(in thousands of USD)	2013	2012
Less than 1 year	-1,135	-1,145
Between 1 and 5 years	-3,113	-3,814
More than 5 years	-643	-783
TOTAL	-4,891	-5,742

Leases as lessor

The Group leases out some of its vessels under time charter agreements (operating leases). The future minimum lease receivables with an average duration of 10 months under non-cancellable leases are as follows:

Future minimum lease receivables

(in thousands of USD)	2013	2012
Less than 1 year	142,813	179,284
Between 1 and 5 years	184,787	314,074
More than 5 years	-	-
TOTAL	327,600	493,358

NOTE 19 - OPERATING LEASES (CONTINUED)

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.

Amounts recognized in profit and loss

(in thousands of USD)	2013	2012
Bareboat charter	-	-
Time charter	189,596	192,304
	189,596	192,304

NOTE 20- PROVISIONS & CONTINGENCIES

The Group is involved in a number of disputes in connection with its day-to-day activities, both as claimant and defendant. Such disputes and the associated expenses of legal representation are covered by insurance. Moreover, they are not of a magnitude that lies outside the ordinary, and their scope is not of such a nature that they could 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 22) and joint ventures (see Note 23) and with its directors and executive officers.

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:

(in thousands of EUR)	2013	2012
Total remuneration	1,189	1,040

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:

(in thousands of EUR)	2013	2012
Total fixed remuneration	953	938
of which		
Cost of pension	32	32
Other benefits	51	52
Total variable remuneration	700	225

All amounts mentioned refer to the executive committee in its official composition throughout 2013.

NOTE 21 - RELATED PARTIES (CONTINUED)

The remuneration of the CEO can be summarised as follows:

(in thousands of GBP)

Total fixed remuneration

of which

Cost of pension

Other benefits

Total variable remuneration

	2013	2012
Total fixed remuneration	345	336
of which		
Cost of pension	50	50
Other benefits	11	10
Total variable remuneration	268	61

Within the framework of a stock option plan, the board of directors has on 16 December 2013 granted options on its 1,750,000 treasury shares to the members of the executive committee for no consideration. 525,000 options were granted to the CEO and 1,225,000 options were granted to the other members of the executive committee. The exercise price of the options is EUR 5.7705. All of the beneficiaries have accepted the options granted to them. At the date of this report 2/3 of the options have been vested and 1/3 will be vested only if certain conditions (stock price and business related) are met. A maximum of fifty per cent of the options will be exercisable at the latest as from 1 January 2015. The other fifty per cent of the options can be exercised as from 1 January 2016. (See Note 25)

Relationship with CMB

In 2004, Euronav split from CMB and currently both have Saverco as a reference shareholder. CMB renders some administrative and general services on an at arms' length basis. In 2013 CMB invoiced a total amount of USD 61,895 (2012: USD 265,000).

Relationship with Saverco

Saverco, a reference shareholder from Euronav, has rendered some services on an at arms' length basis to Euronav. In 2013, Saverco invoiced a total amount of USD 25,533 (2012 : USD 27,000)

Relationship with Chartwell Management Inc.

Chartwell Management Inc. and Euronav both have Ceres as final reference shareholder. Chartwell Management Inc. rendered some general services on an at arms' length basis. In 2013, Chartwell Management Inc. invoiced a total amount of EUR 40,603 (2012:0)

Transactions with subsidiaries and joint ventures

On 15 March 2013, the Group sold the Suezmax Cap Isabella (2013 – 157,648 dwt) to Belle Shipholdings Ltd. Peter Livanos, 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 14 March 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 will also share in any surplus if the vessel value exceeds a certain threshold. The selling price of the vessel was USD 54 million.

As this transaction was signed before the announcement of the 2012 final figures and is the result of negotiations with various parties which started in the financial year 2012, the Group recorded the capital loss of USD -32 million already in 2012.

The Group has supplied funds in the form of shareholder's advances to some of its Joint Venture subsidiaries at pre-agreed conditions which are always similar for the other party involved in the Joint Venture in question. (see Note 23)

Guarantees

The Group has provided guarantees to financial institutions that have provided credit facilities to 6 of its Joint Ventures. The total of the related outstanding bank loans amounts to USD 188M.

NOTE 22 - GROUP ENTITIES

	Country of incorporation	Consolidation method	Ownership interest	
			2013	2012
Africa Conversion Corp.	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Asia Conversion Corp.	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Euronav (UK) Agencies Limited	UK	full	100.00%	100.00%
Euronav Luxembourg SA	Luxembourg	full	100.00%	100.00%
Euronav nv	Belgium	full	100.00%	100.00%
Euronav sas	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management sas	France	full	100.00%	100.00%
Euronav Ship Management Ltd	Liberia	full	100.00%	100.00%
<i>Euronav Ship Management Hellas (branch office)</i>				
Euronav Hong Kong	Hong Kong	full	100.00%	100.00%
Euro-Ocean Shipmanagement (Cyprus) Ltd	Cyprus	full	100.00%	100.00%
Fiorano Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Fontvieille Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Great Hope Enterprises Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Kingswood Co. Ltd	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
Larvotto Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Moneghetti Shipholding Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Seven Seas Shipping Ltd	Marshall Islands	proportional	50.00%	50.00%
TI Africa Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
TI Asia Ltd	Hong Kong	proportional	50.00%	50.00%
Tankers International LLC	Marshall Islands	equity	41,10%	NA

NOTE 23 - INTEREST IN JOINT VENTURES

The Group has several interests in joint ventures. Included in the consolidated financial statements are the following items that represent the Group's interest in assets and liabilities, revenues and expenses of the joint ventures:

Consolidated statement of financial position

(in thousands of USD)	2013				2012			
	Subsidiaries & associates	Joint ventures	Eliminations	Total	Subsidiaries & associates	Joint ventures	Eliminations	Total
ASSETS								
NON-CURRENT ASSETS	1,839,694	424,006	392,921	1,870,779	1,976,001	470,894	381,447	2,065,448
Property, plant and equipment	1,445,433	420,252	-	1,865,685	1,593,503	468,560	-	2,062,063
Intangible assets	32	-	-	32	78	-	-	78
Financial assets	392,940	3,754	392,921	3,773	381,457	2,334	381,447	2,344
Investments in equity accounted investees	409	-	-	409	-	-	-	-
Deferred tax assets	880	-	-	880	963	-	-	963
CURRENT ASSETS	191,583	88,863	2,252	278,194	247,426	51,918	1,913	297,431
TOTAL ASSETS	2,031,277	512,869	395,173	2,148,973	2,223,427	522,812	383,360	2,362,879
EQUITY & LIABILITIES								
EQUITY	917,570	-116,580	-	800,990	1,007,072	-140,102	-	866,970
Equity attributable to equity holders of the Company	917,570	-116,580	-	800,990	1,007,072	-140,102	-	866,970
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-
NON-CURRENT LIABILITIES	869,099	573,668	392,921	1,049,846	972,587	595,000	381,448	1,186,139
Loans and borrowings	835,908	552,612	392,921	995,599	933,547	567,642	381,448	1,119,741
Other payables	31,291	21,056	-	52,347	36,875	27,358	-	64,233
Employee benefits	1,900	-	-	1,900	2,165	-	-	2,165
CURRENT LIABILITIES	244,608	55,781	2,252	298,137	243,768	67,914	1,912	309,770
TOTAL EQUITY & LIABILITIES	2,031,277	512,869	395,173	2,148,973	2,223,427	522,812	383,360	2,362,879

NOTE 23 - INTEREST IN JOINT VENTURES (CONTINUED)

Consolidated statement of profit or loss

(in thousands of USD)	2013				2012			
	Subsidiaries & associates	Joint ventures	Eliminations	Total	Subsidiaries & associates	Joint ventures	Eliminations	Total
Turnover	304,621	97,591	1,311	400,901	320,836	95,342	5,477	410,701
Capital gains on disposal of vessels	8	-	-	8	10,067	-	-	10,067
Other operating income	11,520	569	-	12,089	10,478	243	220	10,501
Expenses for shipping activities	-206,526	-41,170	-1,310	-246,386	-210,558	-42,308	-5,693	-247,173
Capital losses on disposal of vessels	-215	-	-	-215	-32,080	-	-	-32,080
Depreciation and amortisation expense	-136,957	-30,405	-	-167,362	-147,061	-30,452	-	-177,513
Employee benefits	-13,881	-	-	-13,881	-15,733	-	-	-15,733
Other operating expenses	-13,284	-789	-1	-14,072	-15,065	-503	-4	-15,564
RESULT FROM OPERATING ACTIVITIES	-54,714	25,796	-	-28,918	-79,116	22,322	-	-56,794
Finance income	1,992	39	-	2,031	5,349	70	-	5,419
Finance expenses	-54,637	-8,390	-	-63,027	-55,507	-12,440	-	-67,947
Net finance expense	-52,645	-8,351	-	-60,996	-50,158	-12,370	-	-62,528
Share of profit(loss) of equity accounted investees (net of income tax)	409	-	-	409	-	-	-	-
PROFIT(LOSS) BEFORE INCOME TAX	-106,950	17,445	-	-89,505	-129,274	9,952	-	-119,322
Income tax expense	-178	-	-	-178	726	-	-	726
PROFIT(LOSS) FOR THE PERIOD	-107,128	17,445	-	-89,683	-128,548	9,952	-	-118,596
Attributable to:								
Owners of the Company	-107,128	17,445	-	-89,683	-128,548	9,952	-	-118,596
Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTE 24 - EQUITY-ACCOUNTED INVESTEEES

(in thousands of USD)	2013	2012
Interest in joint venture	-	-
Interest in associates	409	-

(in thousands of USD)

Tankers International LLC

AT 31 DECEMBER 2012	
Percentage ownership interest	NA
Non-Current assets	-
Current Assets	-
<i>of which cash and cash equivalents</i>	-
Non-Current Liabilities	-
Current Liabilities	-
NET ASSETS (100%)	-
CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE	
Revenue	-
Depreciations and amortisation	-
Interest Expense	-
Income tax expense	-
Profit and total comprehensive income (100%)	-
GROUP'S SHARE OF PROFIT AND TOTAL COMPREHENSIVE INCOME	-
AT 31 DECEMBER 2013	
Percentage ownership interest	41.10%
Non-Current assets	-
Current Assets	2,135
<i>of which cash and cash equivalents</i>	78
Non-Current Liabilities	-
Current Liabilities	1,139
NET ASSETS (100%)	996
CARRYING AMOUNT OF INTEREST IN JOINT VENTURE	
Revenue	996
Depreciations and amortisation	-
Interest Expense	-
Income tax expense	-
Profit and total comprehensive income (100%)	996
GROUP'S SHARE OF PROFIT AND TOTAL COMPREHENSIVE INCOME	409

NOTE 25 - SHARE-BASED PAYMENT ARRANGEMENTS

Description of share-based payment arrangements:

At 31 December 2013, the Group had the following share-based payment arrangements

Share option programmes (Equity-settled)

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

The key terms and conditions related to the grants under these programmes are as follows:

The company intends to use its treasury shares to settle all the options.

Grant date/employees entitled	Number of instruments	Vesting Conditions	Contractual life of Options
Options granted to key management personnel			
16 December 2013	583,000	Share price to be at least EUR 7.5	5 years
16 December 2013	583,000	Share price to be at least EUR 8.66	5 years
16 December 2013	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 shares are not listed on a US listing exchange, then only 2/3 of the shares will be exercisable and will have to meet the first 2 vesting conditions listed above.

Measurement of Fair Value

The fair value of the employee share options has been measured using the Black-Scholes formula. Service and non-market performance conditions attached to the transactions were not taken into account in measuring fair value.

The inputs used in measurement of the fair values at grant date for the equity-settled share-based payments plan were as follows:

(Figures in EUR)	2013			2012		
	Option 1	Option 2	Option 3	Option 1	Option 2	Option 3
Fair value at grant date	2.270	2.260	2.120	-	-	-
Share price at grant date	6.070	6.070	6.070	-	-	-
Exercise price	5.770	5.770	5.770	-	-	-
Expected volatility (weighted average)	40%	40%	40%	-	-	-
Expected life (Days) (weighted average)	303	467	730	-	-	-
Expected dividends	-	-	-	-	-	-
Risk-free interest rate	1%	1%	1%	-	-	-

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

Expenses recognised in profit or loss

For details on related employee benefits expense see Note 4.

NOTE 25 - SHARE-BASED PAYMENT ARRANGEMENTS

Reconciliation of outstanding share options

The number and weighted-average exercise prices of options under the share option programmes are as follows:

(Figures in EUR)	Number of options 2013	Weighted average exercise price 2013	Number of options 2012	Weighted average exercise price 2012
Outstanding at 1 January	-	-	-	-
Forfeited during the year	-	-	-	-
Exercised during the year	-	-	-	-
Granted during the year	1,750,000	5.770	-	-
OUTSTANDING AT 31 DECEMBER	1,750,000	5.770	-	-
Exercisable at 31 December	-	-	-	-

NOTE 26 - SUBSIDIARIES

In 2013 no new subsidiaries were established, nor were there any sales or liquidations of subsidiaries.

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	
	2013	2012	2013	2012
EUR	1.3791	1.3194	1.3259	1.2909
GBP	1.6542	1.6167	1.5629	1.5873

NOTE 28 - SUBSEQUENT EVENTS

On 16 December 2013 the board of directors announced that the Group has raised USD 150M via a private placement of a perpetual convertible preferred equity instrument. This instrument was issued on 13 January 2014 and this transaction therefore had no impact on the 2013 consolidated financial statements.

On 2 January 2014 the VLCC Ardenne Venture (2004 - 318,658 dwt) was delivered to its new owners after the sale announced on 14 November 2013 for USD 41.7M. The capital gain of approximately USD 2.2 million will therefore be recognized in the first quarter of 2014.

On 3 January 2014 the Group entered into a contract to acquire fifteen (15) Very Large Crude Carriers (VLCC) from Maersk

Tankers Singapore Pte Ltd for a total acquisition price of USD 980 million payable as the vessels are being delivered. The vessels have an average age of 4 years. The vessels will be operated in the Tankers International VLCC Pool of which Euronav is a founding member.

Each vessel will be sold under the industry standard sale form as a stand-alone asset with deliveries taking place between late January and June 2014 with the exception of one vessel currently under charter, which will be delivered towards the end of the year. On 20 and 25 February 2014 Euronav successfully took delivery of the first two vessels, respectively the *Nautulus* and *Nucleus*.

NOTE 28 - SUBSEQUENT EVENTS (CONTINUED)

The transaction was financed by a USD 350 million capital increase, a 7-year bond for a total amount of USD 235 million and a USD 500 million senior secured credit facility.

The USD 350 million raise of new capital consisted of a USD 50 million capital increase under the authorised capital, for which 5,473,571 new ordinary shares were issued on 10 January 2014, and a USD 300 million capital increase which was approved by the extraordinary shareholders' meeting on 24 February 2014 and which resulted in the creation of 32,841,528 new ordinary shares.

On 4 February 2014 Euronav announced the issuance of a USD 235 million 7-year bond to the same investors who participated in the capital increase of 10 January 2014 and the signing of a commitment letter for a USD 500 million senior secured credit facility.

The USD 500 million senior secured credit facility was fully underwritten in equal part by DnB, Nordea and SEB and was successfully syndicated on 25 March 2014. The credit facility has a 6-year maturity as from closing the syndication and will bear interest at a rate based on LIBOR plus a margin of 2.75%.

On 7 January 2014 the Group sold its oldest double-hulled VLCC Luxembourg (1999 – 299,150 dwt), for USD 28 million. The vessel is wholly owned by Euronav. The capital gain on that sale of about USD 6 million will be recorded at delivery. The net cash proceeds available to Euronav after the mandatory repayment of its debt obligation will be USD 5 million. The vessel is foreseen to be delivered to its new owner between 1 May 2014 and mid-June 2014.

On 6 February 2014 30 of the 60 perpetual convertible preferred equity instruments issued on 15 December 2013, were contributed in kind, resulting in the issuance of 9,459,286 ordinary shares.

In the course of Q1 2014 the majority of the remaining convertible bonds issued in 2013 and maturing in 2018 were converted in new ordinary shares, as the following table illustrates:

(Figures in EUR)	10 January 2014	23 January 2014	6 February 2014	24 February 2014	10 March 2014 *
Nr of Bonds converted	491 00	97 00	453 00	8 00	47 00
Issued Shares	8,163,810,00	1,679,010,00	7,841,164,00	134,808,00	662,763,00

* The bonds and conversion notices were received after the optional redemption notice, given on 20 February 2014 by the executive committee of Euronav NV.

The above conversions have reduced the total number of outstanding convertible bonds maturing in 2018 to 2. In addition, the Group sent out a notice to the holders of convertible bonds issued in 2013 to redeem the outstanding convertible bonds on 2 April 2014.

On 27 February 2014 Euronav bought back 13 bonds of the unsecured convertible bond due in 2015. The face value of each bond is USD 100,000 and the Group paid an average of USD 103,445.

On 1 March 2014 Euronav Ship Management Antwerp (ESMA) took over the ship management of the vessel FSO Africa, owned by TI Africa LTD. Her sister vessel FSO ASIA is already in management of ESMA as from the conversion of the vessel into an FSO in 2009. The transition of management was carried out as planned. ESMA will receive a ship management fee for these services.

In March 2014 the company agreed to extend the period of the purchase option on the Antarctica (2009 – 315,981 dwt) and the Olympia (2008 – 315,981 dwt) by one month, until April 30th 2014.

NOTE 29 - AUDITORS FEES

The worldwide audit and other fees in respect of services provided by statutory auditor KPMG can be summarised as follows:

(in thousands of USD)	2013	2012
Audit services for the annual financial statements	-404	-364
Audit related services	-16	-
Tax services	-31	-40
Other non-audit assignments	-	-20
TOTAL	-451	-424

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 Marc Saverys, 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 31 December 2013, which have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) issued by the International Accounting Standards Board (IASB) as adopted by the European Union, give a true and fair view

of the assets, liabilities, financial position and profit or loss of the Group and the entities included in the consolidation as a whole, and that the management report includes a fair overview of the important events that have occurred during the financial year and of the major transactions with the related parties, and their impact on the consolidated financial statements, together with a description of the principal risks and uncertainties they are exposed to.

STATUTORY AUDITOR'S REPORT TO THE GENERAL MEETING OF EURONAV NV AS OF AND FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2013

In accordance with the legal requirements, we report to you in the context of our statutory auditor's mandate. This report includes our report on the consolidated financial statements as of and for the year ended December 31, 2013, as defined below, as well as our report on other legal and regulatory requirements.

Report on the consolidated financial statements - unqualified opinion

We have audited the consolidated financial statements of Euronav NV ("the Company") and its subsidiaries (jointly "the Group"), prepared in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium. These consolidated financial statements comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2013 and the consolidated statements of profit or loss and comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information. The total of the consolidated statement of financial position amounts to USD'000 2.148.973 and the consolidated statement of comprehensive income shows a loss for the year of USD'000 89.683.

Board of directors' responsibility for the preparation of the consolidated financial statements

The board of directors is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium, and for such internal control as the board of directors determines, is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Statutory auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the statutory auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the statutory

auditor considers internal control relevant to the Group's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by the board of directors, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We have obtained from the Company's officials and the board of directors the explanations and information necessary for performing our audit. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our unqualified opinion.

Unqualified opinion

In our opinion, the consolidated financial statements give a true and fair view of the Group's equity and consolidated financial position as at December 31, 2013 and of its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, and with the legal and regulatory requirements applicable in Belgium.

Report on other legal and regulatory requirements

The board of directors is responsible for the preparation and the content of the annual report on the consolidated financial statements.

In the context of our mandate and in accordance with the Belgian standard which is complementary to the International Standards on Auditing (ISAs) as applicable in Belgium, our responsibility is to verify, in all material respects, compliance with certain legal and regulatory requirements. On this basis, we provide the following additional statement which does not modify our opinion on the consolidated financial statements:

- The annual report on the consolidated financial statements includes the information required by law, is consistent, in all material respects, with the consolidated financial statements and does not present any material inconsistencies with the information that we became aware of during the performance of our mandate.

Kontich, April 3, 2014

KPMG Réviseurs d'Entreprises / Bedrijfsrevisoren

Statutory Auditor

represented by

Serge Cosijns
Réviseur d'Entreprises
Bedrijfsrevisor

Jos Briers
Réviseur d'Entreprises/
Bedrijfsrevisor

STATUTORY FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2013

The annual accounts of Euronav NV are given hereafter in summarised form. In accordance with the Company Law, the annual accounts of Euronav NV, together with the annual report and the auditor's report are deposited with the National Bank of

Belgium. The documents can be obtained upon demand at the registered offices of the Company. The auditor did not express any reservations in respect of the annual accounts of Euronav NV.

BALANCE SHEET OF EURONAV NV

for the period ended 31 December 2013.

ASSETS

(in USD)	2013	2012
FIXED ASSETS	1,830,111,859	1,967,639,378
II. Intangible assets	15,945	73,462
III. Tangible assets	1,477,747,065	1,609,094,831
IV. Financial assets	352,348,849	358,471,085
CURRENT ASSETS	165,302,794	185,992,201
V. Amounts receivable after one year	-	-
VII. Amounts receivable within one year	56,056,138	52,998,025
VIII. Investments	55,130,115	88,762,099
IX. Cash at bank and in hand	24,797,849	20,986,628
X. Deferred charges and accrued income	29,318,692	23,245,449
TOTAL ASSETS	1,995,414,653	2,153,631,579

LIABILITIES

(in USD)	2013	2012
CAPITAL AND RESERVES	877,041,935	1,005,415,264
I. Capital	58,936,522	56,247,701
II. Share premium account	365,574,165	353,062,999
IV. Reserves	100,626,275	100,626,275
V. Accumulated profits	351,904,973	495,478,289
PROVISIONS FOR LIABILITIES AND CHARGES	6,949,457	154,124
VII. Provisions and deferred taxes	6,949,457	154,124
CREDITORS	1,111,423,261	1,148,062,191
VIII. Amounts payable after one year	898,991,592	978,262,477
IX. Amounts payable within one year	171,700,212	139,321,769
X. Accrued charges and deferred income	40,731,457	30,477,945
TOTAL LIABILITIES	1,995,414,653	2,153,631,579

INCOME STATEMENT OF EURONAV NV

for the period ended 31 December 2013.

(in USD)	2013	2012
I. Operating income	315,525,547	336,667,478
II. Operating charges	379,786,136	389,122,557
III. Operating result	-64,260,589	-52,455,079
IV. Financial income	2,309,431	6,432,635
V. Financial charges	47,410,104	46,825,882
VI. Result on ordinary activities before taxes	-109,361,262	-92,848,326
VII. Extraordinary income	-	-
VIII. Extraordinary charges	32,059,197	-
IX. Result for the year before taxes	-141,420,459	-92,848,326
X. Income taxes	2,152,858	1,109,141
XI. Result for the year	-143,573,317	-93,957,467
XII. Result for the year available for appropriation	-143,573,317	-93,957,467

APPROPRIATION ACCOUNT

(in USD)	2013	2012
A. Result to be appropriated	351,904,973	495,478,289
B. Transfers to capital and reserves	-	-
C. Result to be carried forward	351,904,973	495,478,289
D. Distribution of result	-	-

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

Marc Saverys
De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerpen - Belgium

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

