

Jaarverslag

2022



EURONAV[®]
The ocean is our environment





Inhoud

Over dit rapport 4

Aanpak geïntegreerd rapport	4
Methoden en aannames voor gegevensmeting	4
Zekerstelling	5
Verklaring door de personen verantwoordelijk voor het financieel verslag en het jaarverslag	5

Brief aan de aandeelhouders 6

Sleutelcijfers 8

Dit is Euronav 11

Financiële kalender 2023	12
Hoogtepunten 2022	12
Bedrijfsprofiel	15
Waar we actief zijn	15
Het Euronav aandeel	16
Visie en missie	17
De Euronav Groep	18
Producten en diensten	21
Intern scheepsbeheer	23
Partners van Euronav ship management	24
Marktoverzicht	25
Tankermarkten	26
Evolutie van de vloot	26
FSO en FPSO markt	27
De Euronav vloot	28

Hoe we waarde creëren 31

Bedrijfsstrategie	32
Betrokkenheid van belanghebbenden	34
Innovatie	36
Activiteiten en realisaties	39
Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2022	43

Duurzaamheidsrapport 47

Brief van de CEO	49
We gaan voluit voor duurzaamheid	50
Rapportagekaders	52
Kerncijfers duurzaamheid	52
Materialiteitsbeoordeling - Procesontwikkeling	54
Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de VN	55
Actieve samenwerkingen met financiële instellingen op het gebied van ESG	56

Milieu	58	Gedrags- en ethische code	100
Milieubenadering	58	Beleid inzake risico's van derden en anti-corruptiebeleid	100
Decarbonisatie: Bij de brug	60	Transparantie en verantwoording	100
Water and Marine Biodiversity preservation	65	Webber Research-ranglijst	101
Overzicht van initiatieven en samenwerkingsverbanden	69	GUBERNA	102
EU Onderzoek en ontwikkeling	70	Interne controle en risicobeheer	102
Sociaal en menselijk kapitaal	72	Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur	140
Menselijke benadering	72	Introductie	140
Waarden	72	Kapitaal, aandelen en aandeelhouders	140
Kerncijfers	73	Aandeelhoudersstructuur op 31 december 2022	141
Transparantie en ethisch gedrag	74	Raad van Toezicht	142
Beheer van onze impact op mens en milieu	76	Genderdiversiteit	145
Talent aantrekken	79	Comités van de Raad van Toezicht	148
Opleiding en ontwikkeling	80	Evaluatie van de Raad van Toezicht en haar comités	151
Prestatiemanagement	80	Directieraad	151
Diversiteit en gelijkheid	81	Remuneratieverslag	152
Gendergelijkheid	83	Inlichtingen vereist in het jaarverslag op grond van artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 14 november 2007	174
Communicatiekanalen	84	Winstverdeling	176
HR verwezenlijkingen en KPI's	84	Appropriation accounts	177
Initiatieven en bijdragen aan de samenleving	85	Maatregelen in verband met misbruik van voorkennis en machtsmisbruik	177
Gezondheid	88	Duurzaamheidscomité	177
Onze gezondheidsaanpak	88	Marktvooruitzichten voor 2023	178
Beleid	90	Vloot van Euronav op 31 december 2022	180
Geestelijke gezondheid	90	VLCC's en V-plus in eigendom	180
Fysieke gezondheid	91	VLCC's in naakte rompbevrachting	182
Veiligheid	92	Suezmax-schepen in eigendom	182
Veiligheid staat voorop bij Euronav	92	FSO's (Floating, Storage and Offloading) in eigendom	183
Beheerssysteem voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieubescherming (HSQE)	92	Woordenlijst	184
Vorbereiden op noodsituaties	92	GRI Content Index	192
Training	94		
Communicatiekanalen	96		
Beleid inzake gewapende bewakers en piraterij	96		
Onze veiligheidsprestatie	96		
Beveiliging	99		
Cyberbeveiliging en gegevensbescherming	99		
Deugdelijk Bestuur	100		
Aanpak	100		



Over dit rapport

Aanpak geïntegreerd rapport

Dit jaarverslag van 2022 werd opgesteld in overeenstemming met de EU-richtlijn inzake de openbaarmaking van niet-financiële en diversiteitsinformatie en is gebaseerd op het International Integrated Reporting <IR> Framework zoals ontwikkeld door het International Integrated Reporting Council (IIRC). De CSRD is op dit moment niet verplicht voor Euronav, maar de groep bereidt de aanpak voor die vanaf boekjaar 2025, begin 2026 gerapporteerd, verplicht zal zijn.

Euronav NV België, haar dochterondernemingen en joint ventures worden in dit rapport Euronav (of de Groep) genoemd, dat de activiteiten en prestaties van Euronav bestrijkt voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2022 (FY2022). Het rapport omvat ook alle belangrijke gebeurtenissen die zich na deze datum, tot de datum van publicatie, hebben voorgedaan.

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

na 54 in dit rapport. Verder worden doorheen het rapport gedetailleerde data over onze prestaties weergegeven; een volledig overzicht is te vinden op pagina 192-197.

Onze duurzaamheidsgerelateerde bekendmakingen zijn gebaseerd op de GRI (Global Reporting Initiative) standaarden, en SASB (Sustainability Accounting Standards Board). De duurzaamheidsstrategie van Euronav is ook gealigneerd met de United Nations' Sustainable Development Goals (UNSDG). Verder heeft Euronav ook informatie vrijgegeven omtrent onze duurzame en verantwoorde investeringen volgens het Carbon Disclosure Project (CDP).

Methoden en aannames voor gegevensmeting

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



Zekerstelling

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

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

Het interne controleteam heeft bij de opstelling van dit rapport voortdurend toezicht gehouden om de betrouwbaarheid van de verstrekte gegevens te verzekeren.

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

Mevrouw Grace Reksten Skaugen, Voorzitter van de Raad van Toezicht, de heer Hugo De Stoop, CEO, en mevrouw Lieve Logghe, CFO, verklaren hierbij dat voor zover hen bekend,

(a) de geconsolideerde jaarrekening voor het boekjaar afgesloten op 31 december 2021, die werd opgesteld in overeenstemming met de International Financial Reporting Standards (IFRS) zoals goedgekeurd door de Europese Unie, een getrouw beeld geeft van het vermogen, de verplichtingen, de financiële toestand en de resultaten van Euronav NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, en

(b) het geïntegreerde jaarverslag een getrouw overzicht geeft van de activiteiten, de toestand en de resultaten van Euronav NV en de in de consolidatie opgenomen ondernemingen, alsmede een beschrijving geeft van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee zij geconfronteerd kunnen worden.

Brief aan de aandeelhouders



Beste aandeelhouder,

Het afgelopen jaar was cruciaal voor de ruwe tankersector en voor Euronav in het bijzonder. De markt voor ruwe tankers is een nieuwe cyclus ingegaan die naar verwachting op middellange termijn tot duurzaam hogere vrachttarieven zal leiden.

Het cyclisch heropleving begon tijdens het tweede kwartaal in kleinere segmenten zoals het Suezmax-segment en breidde zich in het derde kwartaal van 2022 verder uit naar het VLCC-segment. Fundamentele factoren zoals vlootleeftijd die op een hoogtepunt in twintig jaar ligt en het orderboek dat op het laagste niveau in twintig jaar staan, hebben de sterke seizoenspatronen in de sector van de grote ruwe tankers ondersteund. De ontwrichting als gevolg van de Russische oorlog met Oekraïne was een betreuwenswaardige katalysator in onze markten, maar wel een die belangrijk is gebleken voor de toename van het aantal tonmijlen (de afstand waarover ruwe olie over zee wordt vervoerd) en bijgevolg voor hogere vrachttarieven.

De vrachtmarkt is het hele jaar door, kwartaal na kwartaal verbeterd, te beginnen met de ontwrichting door de invasie van Rusland eind februari. In wezen werden vergelijkbare volumes ruwe olie nu 3-4 keer verder vervoerd dan ervoor, waardoor het vlootgebruik toeneemt als onderdeel van de structurele verandering op onze markten.

Euronav heeft zich in 2022 gefocust op twee andere belangrijke doelstellingen. Ten eerste kondigden we onze duurzaamheidsdoelstelling aangekondigd om tegen 2050 een netto nulbedrijf te worden, met de ambitie om dit doel met de tijd te verbeteren. Dankzij deze doelstelling zullen we de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 40% verminderen. De Poseidon Principles zullen onze kredietverlenende banken leiden om ervoor te zorgen dat we deze ambitie waarmaken.

Ten tweede zijn we erin geslaagd om het klimaat van de stijgende activaprijzen benutten om kapitaal te recycleren uit de verkoop van oudere tankers en kapitaal te verschuiven naar jongere, minder vervuilende schepen met nieuwe technologie. Ongeveer 20% van onze vloot is in het afgelopen jaar van eigenaar veranderd - dit wijst op een lagere leeftijd van onze vloot en een betere positionering van ons bedrijf, zowel strategisch als op de dagelijkse markt.

Vanuit een zakelijk oogpunt werd 2022 gedomineerd door onze besprekingen om te fuseren met onze gerespecteerde concurrent Frontline, waarvan de hoofdeigenaar een aanzienlijk belang had opgebouwd. De beslissing om deze doelstelling na te streven was gebaseerd op de overtuiging dat een grotere onderneming beter gepositioneerd zou zijn om een uitdagende toekomst tegemoet te gaan. Als gecombineerde groep zouden Euronav en Frontline het beste van beide bedrijven kunnen samenbrengen en zo een sterkere onderneming creëren met een schaalbaar platform van meer dan 150 schepen. Onze andere grootste aandeelhouder CMB was echter van mening dat een strategie van diversificatie naar andere scheepvaartsegmenten, waarbij gebruik wordt gemaakt van emissievrije brandstoffen die beschikbaar zijn in andere scheepstypes, de beste weg vooruit zou kunnen zijn. De door de Raad van Toezicht geplande consolidatie, die de schaalgrootte zou vergroten en beter om beter tegemoet te komen aan de eisen van de

decarbonisatie en duurzame toegang tot kapitaal voor de noodzakelijke investeringen in ons ruwe tankersegment, kon niet worden geïmplementeerd.

Na de Bijzondere Algemene Vergadering van maart 2023 heeft Euronav de betrokkenheid van onze twee kernaandeelhouders erkend met twee niet-onafhankelijke vertegenwoordigers gekozen van elke zijde. Samen met drie onafhankelijke bestuurders zal de nieuwe Raad van Toezicht streven naar de meest geschikte structuur voor al onze belanghebbenden om te profiteren van de veelbelovende fundamentele vooruitzichten voor onze bestaande activiteiten op korte en middellange termijn.

Dank aan alle aandeelhouders die in ons bedrijf geloven.

Hoogachtend,

Grace Reksten Skaugen



Sleutelcijfers

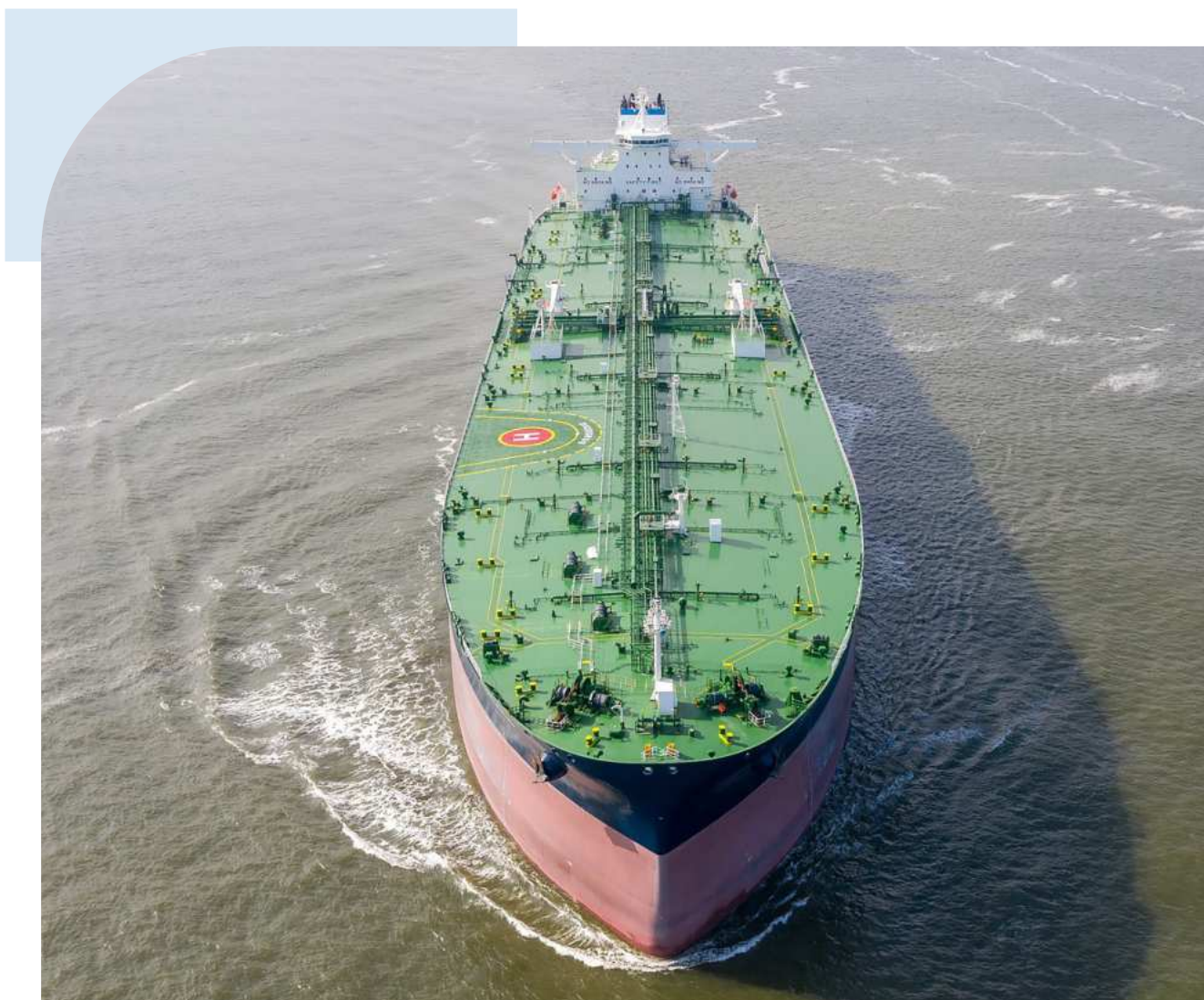
GECONSOLIDEERDE WINST- EN VERLIESREKENING 2018 - 2022

<i>(In duizenden USD)</i>	2022	2021	2020	2019	2018
Omzet (A)	854.669	419.770	1.210.341	914.711	582.582
EBITDA (B)	534.429	85.796	864.019	540.668	231.513
EBIT	311.832	(259.198)	544.268	202.966	(39.179)
Nettowinst	203.251	(338.777)	473.238	112.230	(110.070)
TCE (C) jaargemiddelde	2022	2021	2020	2019	2018
VLCC	27.600	10.273	52.902	34.834	21.827
Suezmax	30.400	29.721	38.644	37.747	30.481
Spot Suezmax	31.000	10.157	36.579	24.119	15.784
In USD per aandeel	2022	2021	2020	2019	2018
Aantal aandelen (D)	201.747.963	201.677.981	210.193.707	216.029.171	191.994.398
EBITDA	2,65	0,43	4,11	2,50	1,21
EBIT	1,55	(1,29)	2,59	0,94	(0,20)
Nettowinst	1,01	(1,68)	2,25	0,52	(0,57)
In EUR per aandeel	2022	2021	2020	2019	2018
Wisselkoers	1,0666	1,1326	1,2271	1,1234	1,1450
EBITDA	2,48	0,38	3,35	2,23	1,05
EBIT	1,45	(1,13)	2,11	0,84	(0,18)
Nettowinst	0,94	(1,48)	1,83	0,46	(0,50)
Geschiedenis van het dividend per aandeel	2022	2021	2020	2019	2018
Dividend	1,13 E,F	0,09 EF	1,40	0,35	0,12
Waarvan interim dividend	0,03	0,09	1,40	0,06	0,06

- A De Vennootschap heeft beslist om bepaalde elementen van de kosten en inkomsten te herclassificeren zonder impact op EBITDA, EBIT en netto-inkomsten. Deze vrijwillige wijziging is in 2021 ingevoerd en met terugwerkende kracht toegepast.
- B EBITDA (een niet-gedefinieerde IFRS maatstaf) vormt het operationeel resultaat vóór rentelasten, inkomstenbelastingen en afschrijvingskosten die aan ons kunnen worden toegewezen. EBITDA voorziet investeerders van betekenisvolle additionele informatie die het management gebruikt om lopende operationele activiteiten te controleren en trends te beoordelen van vergelijkende periodes. Wij geloven dat EBITDA nuttig is voor investeerders omdat de scheepvaart een kapitaalsintensieve industrie is die vaak significante financieringskosten met zich meebrengt. EBITDA mag niet worden beschouwd als een substituuut voor winst/(verlies) toerekenbaar aan ons of kasstroom uit operationele activiteiten, opgesteld in overeenstemming met IFRS zoals goedgekeurd door de Europese Unie, of als een maatstaf voor winstgevendheid of liquiditeit. De hier gebruikte definitie van EBITDA is mogelijk niet vergelijkbaar met die van andere ondernemingen.
- C Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven
- D 18.241.181 eigen aandelen niet inbegrepen in 2022 (2021 en 2020: 18.346.732 eigen aandelen)
- E Het totale brutodividend met betrekking tot 2022 van 1,13 USD is de som van het interim-dividend dat uitgekeerd werd in maart 2023 en het voorgestelde bedrag van 1,10 USD per aandeel voorgelegd aan de Jaarlijkse Aandeelhoudersvergadering van 17 mei 2023. Deze uitbetaling is een combinatie van dividend en share premium.
- F De uitbetalingsratio is berekend op basis van de Euro/Dollar wisselkoers van de dag van de aankondiging van het dividend indien van toepassing.

GECONSOLIDEERDE BALANS 2018 - 2022

<i>(In duizenden USD)</i>	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
ACTIVA					
Vaste activa	3.362.014	3.309.116	3.235.366	3.362.594	3.606.210
Vlottende activa	607.059	459.407	451.873	802.249	521.141
TOTAAL ACTIVA	3.969.073	3.768.523	3.687.239	4.164.843	4.127.351
PASSIVA					
Eigen vermogen	2.173.465	1.960.582	2.311.786	2.311.855	2.260.523
Langlopende schulden	1.541.270	1.486.908	1.171.859	1.536.938	1,579.706
Kortlopende schulden	254.338	321.033	203.594	316.050	287.122
TOTAAL PASSIVA	3.969.073	3.768.523	3.687.239	4.164.843	4.127.351





Dit is Euronav

Financiële kalender	12
Hoogtepunten 2022	12
Bedrijfsprofiel	15
Waar we actief zijn	15
Het Euronav aandeel	16
Visie en Missie	17
De Euronav Groep	18
Producten and diensten	21
Intern scheepsbeheer	23
Partners van Euronav ship management	24
Marktoverzicht	25
Tankermarkten	26
Evolutie van de vloot	26
FSO en FPSO markt	27
Euronav vloot	28

Dit is Euronav

Financiële kalender

11 mei 2023

Bekendmaking resultaten eerste kwartaal 2023

17 mei 2023

Jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering

03 augustus 2023

Bekendmaking resultaten tweede kwartaal 2023

8 augustus 2022

Halfjaarverslag 2023 beschikbaar op website

26 oktober 2022

Bekendmaking resultaten derde kwartaal 2023

01 februari 2024

Bekendmaking resultaten vierde kwartaal 2023

Hoogtepunten 2022

11 januari 2022

Euronav heeft de Neptune Declaration on seafarer Wellbeing and crew change ondertekend.

27 januari 2022

Euronav heeft aangekondigd dat het voor het vijfde opeenvolgende jaar is opgenomen in de Bloomberg-Equality Index.

28 januari 2022

Michail Malliaros werd benoemd tot General Manager Euronav Ship Management Hellas.

18 februari 2022

Euronav kondigde aan dat walvisbeschermingsmaatregelen verplicht zouden worden voor de vloot.

22 maart 2022

Notering van Euronav Luxembourg S.A. senior unsecured bond issue 2021 met vervaldag in 2026.

7 april 2022

Euronav kondigde aan dat de Vennootschap een term sheet had ondertekend voor een combinatie met Frontline.

26 april 2022

Euronav kondigde de verkoop aan van de Suezmax Bari (2005 – 159,186 dwt)



29 april 2022

Euronav kondigde de verjonging van haar VLCC-vloot aan. De Vennootschap kocht twee Eco-VLCC's, de Chelsea (2020 – 299,995 dwt) en de Ghillie (2019 – 297,750 dwt) voor 179 miljoen USD in totaal in contanten en verkocht vier oudere S-klasse VLCC-schepen: de Sandra (2011 – 323, 527 dwt), Sara (2011 – 322,000 dwt), Simone (2012 – 315,988 dwt) en de Sonia (2012 – 314,000 dwt).

5 mei 2022

Euronav heeft haar duurzaamheidsstrategie en -doelstellingen gepresenteerd via een virtueel evenement "Euronav's Road to Decarbonisation".

23 mei 2022

Euronav heeft aangekondigd dat de Vennootschap lid is geworden van het Waterborne Technology Platform.

7 juni 2022

Euronav heeft de aankoop aangekondigd van het aandeel van haar joint-venture partner in twee FSO-schepen (floating storage and offloading unit).

13 juni 2022

Euronav heeft twee van haar oudste Suezmax-schepen verkocht, de Cap Pierre (2004 - 159,048 dwt) en de Cap Leon (2003 - 159,048 dwt).

23 juni 2022

Euronav kreeg tijdens de Marine Money Week in New York de award voor de '2021 sustainability-linked Deal of the Year'.

6 juli 2022

Euronav stond voor het vierde opeenvolgende jaar in het bovenste kwartiel van de Webber Research's ESG Scorecard voor 2022 en nam de 5de plaats in als hoogst gerangschikte ruwe tankeronderneming van de 52 rederijen.

11 juli 2022

Euronav kondigde aan dat het een definitieve combinatie-overeenkomst had ondertekend met Frontline Ltd. om een wereldwijde onafhankelijke olietankeroperator te creëren.

17 oktober 2022

Euronav kondigde de verkoop aan van de ULCC Europe (2002 – 441,561 dwt).

19 oktober 2022

Euronav kondigde de verkoop aan van de Suezmax Cap Philippe (2006 - 158,920 dwt).

24 oktober 2022

Euronav kondigde aan dat het twee nieuwe Suezmax-schepen heeft gecontracteerd voor levering in 2024.

10 november 2022

Euronav kondigde de verkoop aan van de oudere Suezmax Cap Guillaume (2006 - 158,889 dwt), als onderdeel van de vlootverjonging.

16 december 2022

Euronav heeft van het Carbon Disclosure project (CDP) voor het derde opeenvolgende jaar een B-score gekregen voor het nemen van gecoördineerde maatregelen inzake klimaatkwesties.

Duurzaamheid

Webber

31 %

vermindering van de intensiteit van de koolstofemissie

52%

lening met duurzaamheidscomponent

CDP
B-rating



met geïntegreerde
duurzaamheidscomponent



0,40

lost-time Incident Frequency Rate



78

aantal vrouwelijke
zeevarenden

166

aantal vrouwen
bedrijfsbreed

55,6 ♂

44,4 ♀

Man/vrouw
aan land



2022

Bloomberg Gender-Equality
Index

Bedrijf

8

Aantal kantoren

3.278

aantal werknemers op zee

198

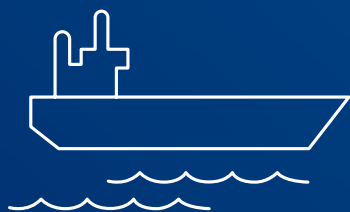
aantal werknemers aan wal

31/18

nationaliteiten op zee/aan wal



Operationele excellentie



1
V-Plus

41
VLCC

21
Suezmax

2
FSO

70
aantal schepen

1.943
aantal havenaanlopen
van schepen

16.690.929
deadweight tonnage

23.807
operationele dagen

9,1
leeftijd van de vloot
(vergeleken met globale gemiddelde)

68
bezochte landen

4.046.580
totale afstand afgelegd
door schepen

75.513.023
metrische ton
veilig afgeleverd

Financieel (in duizenden USD)

854.669 \$
omzet

3.969.073
totale activa

311.832 \$
EBIT

+ 1,01
winst per aandeel

534.429 \$
EBITDA

1,13
dividenden
per aandeel

2.173.465 \$
aandelentoekening aan aandeelhouders
van de onderneming

EURN
LISTED
EURONEXT

EURN
LISTED
NYSE

Bedrijfsprofiel

Euronav is een marktleider in het transport van ruwe olie. Als 's werelds grootste onafhankelijke beursgenoteerde tankerreedrij, bezit en beheert Euronav op 31 maart 2023 een vloot van 70 schepen (zie Euronav vloot p xx). De Venootschap, opgericht in België, heeft haar maatschappelijke zetel in Antwerpen. Euronav stelt wereldwijd ongeveer 200 vaste medewerkers aan wal tewerk. Haar kantoren zijn verspreid over Europa en Azië. Op de schepen werken om en bij 3.300 mensen. Euronav is uitgegroeid van een familiebedrijf met 17 schepen tot een internationale groep die noteert op Euronext Brussels en op de NYSE onder het symbool EURN.

De veilige en betrouwbare uitbating van onze vloot is nog nooit zo belangrijk geweest als vandaag en is prioriteit nummer één voor de Venootschap. Euronav wil een efficiënte organisatie te zijn en streeft ernaar om de hoogst kwaliteit en best mogelijke service aan haar klanten te leveren.

De langetermijnstrategie van Euronav is gebaseerd op cyclusbonden rendement door het aanpassen van haar

schuldgraad en liquiditeitspositie in overeenstemming met de inkomstenbronnen die vast (langetermijn-FSO-inkomsten en/ of tijdbetrachtingsportfolio) of variabel (poolinkomsten en inkomsten van de spotmarkt) kunnen zijn.

Duurzaamheid is een van de kernwaarden van Euronav omdat het de gezondheid en het succes op lange termijn verzekert van onze mensen, onze activiteiten en onze werkomgeving. Het vereist een engagement op het vlak van veiligheid en milieubescherming, evenals een innovatieve benadering van het gebruik van technologie en informatie.

Door aan boord van een moderne vloot officieren aan te stellen die opgeleid zijn aan de meest gerenommeerde zeevaartscholen ter wereld, wil Euronav in het topsegment van de markt opereren. De vaardigheden van haar rechtstreeks tewerkgestelde officieren op zee en kapiteins en ingenieurs aan wal creëren een concurrentievoordeel op gebied van onderhoud, operationele activiteiten en de realisatie van offshore projecten.

Waar we actief zijn



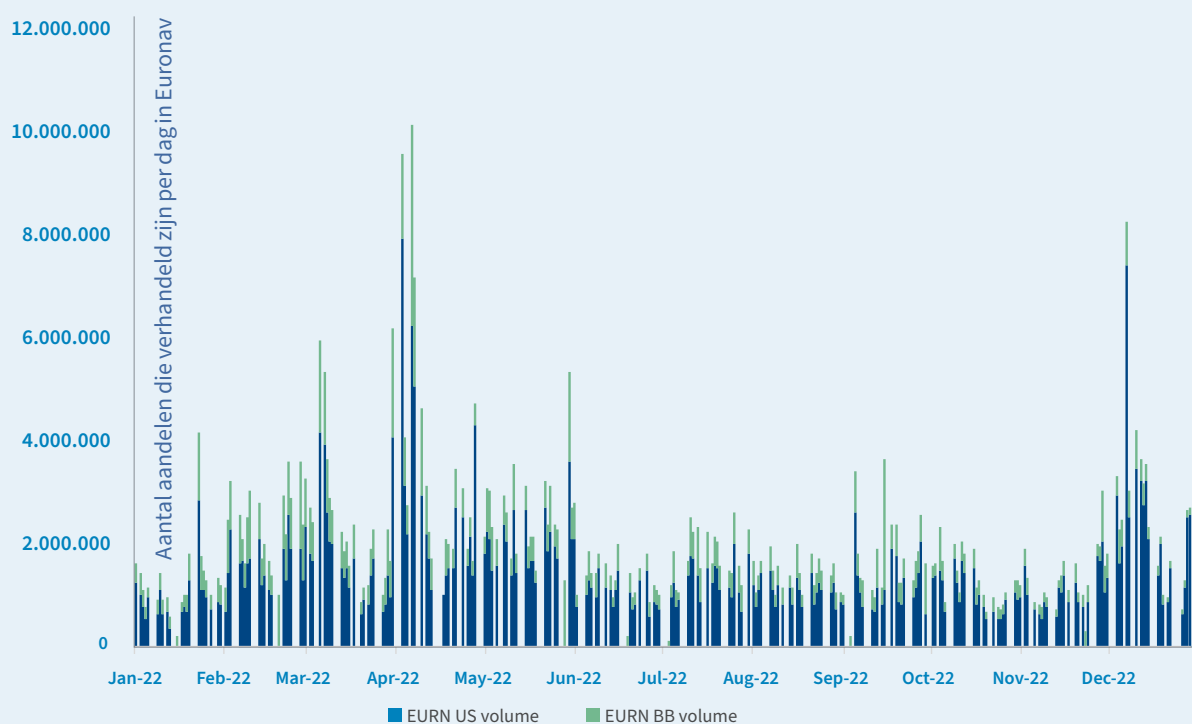
Het Euronav aandeel

Het Euronav aandeel

Figuur 1: Evolutie aandelenkoers USD 2022



Figuur 2: Dagelijks verhandeld volume aandelen 2022





Visie en missie

Visie

- De wereldwijde markt voor ruwe olietankers op een verantwoorde manier leiden.
- Elke kans grijpen om in de sector verandering teweeg te brengen in dit tijdperk van ongeëvenaarde hervormingen.
- Duurzaamheidsinitiatieven ondersteunen en stimuleren en zo de impact van de sector op het milieu tot een minimum beperken.

Missie

Voor onze maatschappij

Een essentiële energiebron op een economische, sociale en milieubewuste manier leveren, vandaag en in de toekomst.

Voor onze klanten

Werken op een manier die bijdraagt aan het succes van hun bedrijfsdoelstellingen met een dienstverlening die flexibel, hoogkwalitatief en betrouwbaar is.

Voor onze aandeelhouders en kapitaalverstrekkers

Aanzienlijke, duurzame waarde creëren door op strategische wijze financiële beslissingen en investeringsbeslissingen te plannen en tegelijkertijd onze rol als kapitaalbeheerder op een efficiënte, consistente en transparante manier te vervullen.

Voor onze werknemers

Getalenteerde, hardwerkende mensen aantrekken, inspireren en helpen zichzelf te ontwikkelen en zo bij te dragen tot de doelstellingen van het bedrijf en de bedrijfsvisie in een uitdagende en belonende omgeving.

Onze cultuur, ethiek en waarden

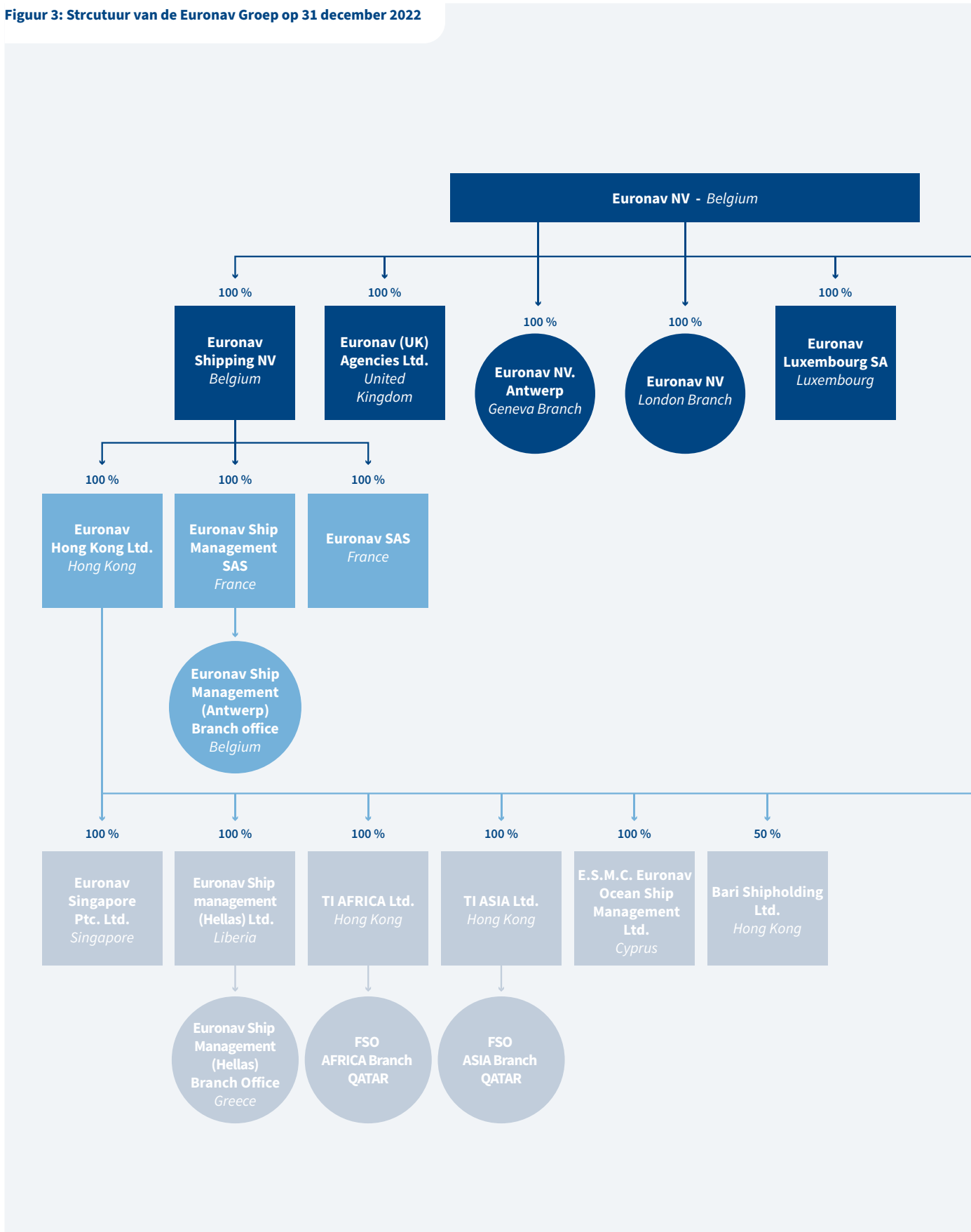
Euronav is een geïntegreerde leverancier van diensten in het zeetransport met hoge kwaliteitsstandaarden en ambitieuze doelstellingen. Om haar personeel in staat te stellen deze doelstellingen te halen, wordt de identiteit van Euronav gekenmerkt door:

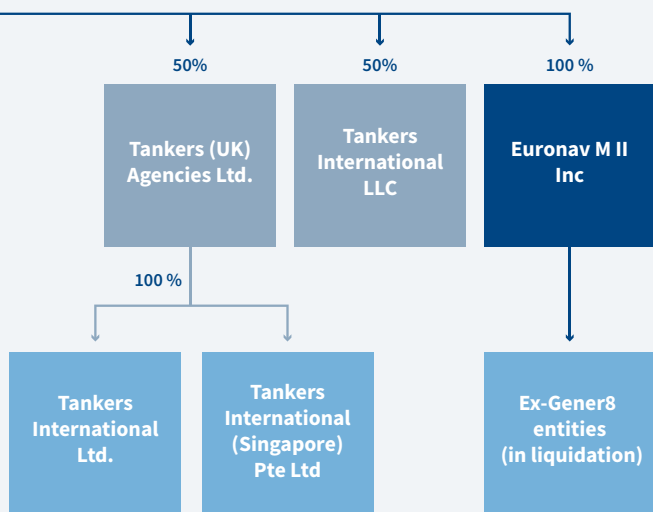
- Gemeenschappelijke cultuur met gedecentraliseerde beslissingsbevoegdheid met grote focus op de volgende 6 kernwaarden; integriteit, samenwerking, uitmuntendheid, inspirerend, duurzaamheid en aanpassingsvermogen
- Nauwe betrokkenheid en flexibiliteit waarbij een groot deel van het werk uitgevoerd wordt door zelfgestuurde, interdisciplinaire en grensoverschrijdende teams;
- Duidelijkheid in rollen, verwachtingen en bevoegdheden;
- Professionele doorgroei- en ontwikkelingskansen in lijn met bedrijfsbehoeften;
- Kwaliteit en professionalisme in zowel grote als kleine aangelegenheden;
- Communicatie en cultuur gecultiveerd door voorbeeld

We moedigen sociale verantwoordelijkheid aan en hebben waarden zoals eerlijkheid en verantwoordelijkheid opgenomen in ons bedrijfsethos. Euronav is een werkgever van gelijke kansen. Mensen worden geselecteerd, beloond en gepromoveerd op basis van prestaties en verdiensten. Euronav streeft ernaar zich volledig te houden aan de arbeidswetten en -regels op de markten waarin we actief zijn. We streven ernaar temidden vergelijkbare bedrijven een voorbeeld te stellen als werkgever en nemen deel aan fora voor een open uitwisseling van optimale werkmethoden.

De Euronav Groep

Figuur 3: Structuur van de Euronav Groep op 31 december 2022





Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd., werd opgericht in 2005 in Piraeus, Griekenland, waarna het in 2017 verhuisde naar kantoren in het centrum van Athene. Het is een bijkantoor van een volle dochteronderneming van Euronav NV en houdt zich bezig met het beheer van de olietankers van Euronav en het toezicht op de bouw van de nieuwbouwschepen. Het scheepsbeheer omvat bemanningsbeheer, technische ondersteuning, aankoopbeheer, boekhouding, het verzekeren van gezondheid, veiligheid, milieubescherming en kwaliteit, alsook juridisch advies, ondersteuning bij claimafhandeling en IT- ondersteuning aan de vloot.

Euronav Ship Management SAS

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

Euronav (UK) Agencies Ltd. en Euronav NV, Londense vestiging

Dankzij haar aanwezigheid in Londen kan Euronav nauw samenwerken met de belangrijkste in Londen gevestigde klanten en internationale makelaars. Aangezien Londen één van de belangrijkste centra van tankeractiviteiten is, worden de meeste commerciële activiteiten georganiseerd door het lokale team ter ondersteuning van het hoofdkantoor.

Euronav Hong Kong Ltd.

Euronav Hong Kong Ltd. is de holdingmaatschappij van vijf 100%-dochterondernemingen en twee 50% joint ventures (waarvan er één wordt ontbonden). De 100%-dochterondernemingen die onder Euronav Hong Kong Ltd. vallen, zijn (i) Euronav Ship Management (Hellas) Ltd. (zie korte samenvatting hierboven), (ii) Euronav Singapore Pte. Ltd., (iii) E.S.M.C. Euro-Ocean Ship Management (Cyprus) Ltd., een scheepsmanagementbedrijf dat instaat voor het beheer van de bemanning van de FSO's, (iv) TI Asia Ltd. en (v) TI Africa Ltd (deze laatste twee waren voorheen een joint venture van 50% met International Seaways Inc. (INSW), maar Euronav Hong Kong Ltd. heeft het belang van INSW in juni 2022 gekocht en is nu volledige eigenaar). TI Asia Ltd.

en TI Africa Ltd. zijn eigenaars van respectievelijk de FSO Asia en de FSO Africa, beide momenteel werkzaam in het Al Shaheen veld voor de kust van Qatar. Sinds 30 juni 2020 is Euronav Luxembourg SA niet langer een dochteronderneming van Euronav Hong Kong Ltd., maar in volle eigendom van Euronav NV.

In november 2019 werden twee joint venture contracten ondertekend met Ridgetuf LLC die resulteerden in twee 50% joint venture-bedrijven Bari Shipholding Limited (eigenaar van de Suezmax Bari) en Bastia Shipholding Limited (eigenaar van de Suezmax Bastia). Op 30 september 2020 werd de Suezmax Bastia met succes verkocht en geleverd aan derde partijen, Messrs. Seven Island Shipping Limited. Op 21 april 2022 werd de Suezmax Bari verkocht en geleverd aan een derde partij.

Euronav Shipping NV

Na de overname van vijftien VLCC's in januari 2014, werden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV opgericht als dochterondernemingen van Euronav NV, respectievelijk in januari en februari 2014. De Euronav Groep centraliseerde geleidelijk haar scheepsmanagementactiviteiten in Euronav Shipping NV. In de loop van 2019 werden de twee Franse dochterondernemingen Euronav SAS en Euronav Ship Management SAS (inclusief het Antwerpse kantoor), alsook de dochteronderneming in Hongkong Euronav Hong Kong Ltd., ondergebracht in Euronav Shipping NV. Met het oog op de verdere vereenvoudiging en standaardisering van de groepsstructuur, fuseerden Euronav Shipping NV en Euronav Tankers NV met ingangsdatum 1 juli 2021, waarbij Euronav Shipping NV de overblijvende vennootschap is.

Euronav Luxembourg S.A.

Euronav Luxembourg S.A werd opgericht te Luxemburg in mei 1995 en is een 100% dochteronderneming van Euronav NV. Euronav Luxembourg S.A. houdt zich bezig met de aankoop, de verkoop, de bevrachting en het nautisch beheer van schepen. De vennootschap exploiteert 4 schepen, waarvan één op de spotmarkt en drie schepen onder tijdbefrachtiging. De vennootschap verricht ook financiële activiteiten binnen de groep. In 2021 gaf de Vennootschap een Nordic Bond uit die de bestaande Nordic Bond uit 2017 verving.

Euronav MI II Inc.

In het vierde kwartaal van 2017 integreerde Euronav NV een nieuwe 100%-dochteronderneming, Euronav MI Inc., onder de bestaande wetgeving van de Republiek van de Marshall-eilanden, met het oog op de nakende fusie (de 'fusie') met Gener8 Maritime Inc. ('Gener8'). Volgend op de fusieovereenkomst gesloten tussen Euronav en Gener8 op 20

december 2017, fuseerde Euronav MI Inc. met en in Gener8 op het tijdstip van het voltrekken van de fusie op 12 juni 2018, waarbij Gener8 de overlevende vennootschap werd, in 100% eigendom van Euronav NV. Tegelijk werd de naam van de overlevende vennootschap gewijzigd naar Euronav MI II Inc.

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

Tankers UK Agencies Ltd. (TI Pool)

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

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

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

Euronav NV, Antwerp, bijkantoor Genève

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

Producten en diensten

Tankvaart

Euronav is een verticaal geïntegreerde eigenaar, uitbater en beheerder, die naast het vervoer van ruwe olie met haar moderne tankervloot ook een volledig pakket transportdiensten kan aanbieden. 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. Op 31 maart 2023 hadden de schepen van de kernvloot van Euronav (in eigendom en beheerd) een gemiddelde leeftijd van 9,1 jaar. Euronav baat haar vloot uit zowel op de spotmarkt als onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten.

VLCC-Vloot

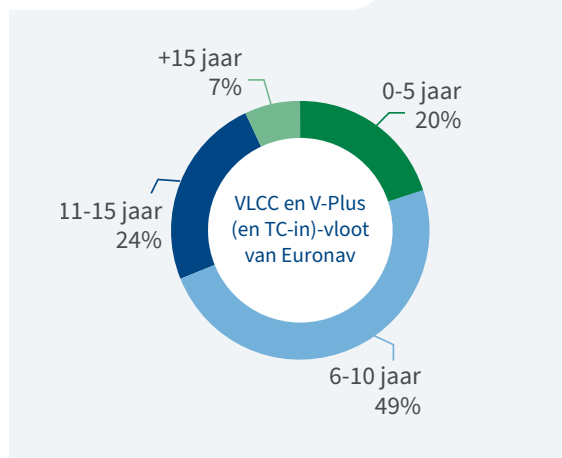
De Tankers International (TI) Pool

De volledige VLCC-vloot in eigendom van Euronav vaart onder Belgische, Franse, Griekse, Liberiaanse of Marshallse vlag. Euronav is een stichtend lid van de TI Pool die werd opgericht in januari 2000. De TI Pool werd opgericht door Euronav en andere vooraanstaande tankerredereijen om tegemoet te komen aan de wereldwijde transportvereisten van internationale oliemaatschappijen en andere belangrijke bevrachters. De TI Pool beheert een van de grootste moderne vloten ter wereld met 66 VLCC's onder haar controle. Op 31 maart 2023 maakten 39 VLCC's, die eigendom zijn van Euronav, deel uit van de pool.

Via deelname aan een pool genieten zowel Euronav als haar klanten van de schaalvoordelen die inherent zijn aan een dergelijke structuur. Verder slaagt de TI Pool erin de inkomsten van de schepen te verhogen door een betere benutting van de vloot (verhoging van het aantal dagen geladen in vergelijking met het aantal dagen in ballast) door gebruik te maken van gecombineerde reizen, bevrachtingsovereenkomsten en andere schaalvoordelen die mogelijk worden gemaakt door de omvang en kwaliteit van haar moderne VLCC-vloot. Door samen te werken, streeft de TI Pool er altijd naar een moderne, hoogst kwalitatieve VLCC beschikbaar te hebben op de juiste plaats, op het juiste moment.



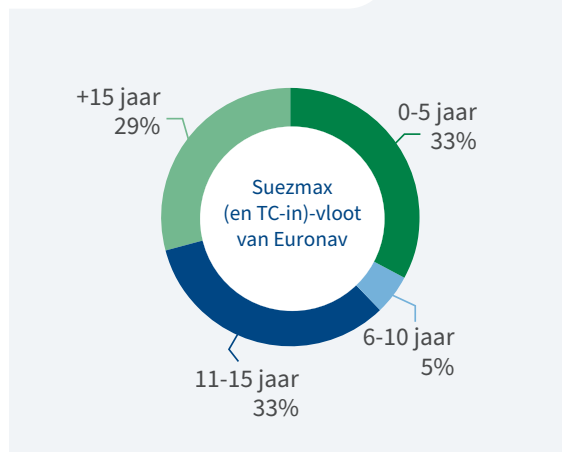
Figuur 4: Gemiddelde leeftijdsprofiel van onze VLCC-vloot



Suezmax-vloot

De Suezmax-vloot in volle eigendom van Euronav vaart onder de Belgische, Griekse of Liberiaanse vlag. Het schip in de 50%-50% joint venture vaart onder de vlag van de Marshallse eilanden. Het varen onder een nationale vlag, samen met operationele en onderhoudsnormen op het gebied van leeftijd en presentatie, die hoger zijn dan de industriestandaard, laat Euronav toe haar vloot gedeeltelijk onder tijdbevrachtingsovereenkomsten te verhuren. Het inzetten van een deel van haar Suezmax-vloot onder tijdbevrachtingsovereenkomsten op lange termijn laat de Vennootschap toe te genieten van een bron van stabiele, zekere en zichtbare inkomsten. Een ander deel van de Suezmax-vloot wordt verhandeld op de spotmarkt. Op 31 maart 2023 bezit Euronav 21 Suezmax-schepen (met nog vijf bijkomende nieuwbouwschepen in aanbouw, die opgeleverd zullen worden in Q3 & Q4 2023 en Q1 & Q3 2024), en momenteel worden nog 2 Suezmax-schepen in tijdbevrachting ingezet; 13 schepen worden verhandeld op de spotmarkt, terwijl 8 schepen worden gecharterd.

Figuur 5: Gemiddelde leeftijdsprofiel van onze Suezmax-vloot





FSO markt

FSO's zijn drijvende opslag- en loseenheden voor gebieden waar de offshore-productieplatformen geen of onvoldoende opslagmogelijkheden hebben (vast platform, mobile offshore production Units (MOPU), SPAR (Spar Buoy), Tension leg platform (TLP), semi-sub), en geen pijpleidingsinfrastructuur hebben naar de kust of een andere terminal. Ze zijn ideaal voor dergelijke situaties door hun enorme opslagcapaciteit en de mogelijkheid om aan te meren in bijna elke waterdiepte. Ze hebben daarnaast geen productiefaciliteit (zoals bij FPSO's) waardoor ze relatief gemakkelijk te converteren zijn.

FSO's bieden opslag in het veld (variërend van 60.000 tot 3 miljoen vaten) en lossen in verschillende situaties. De meesten van hen slaan olie op, hoewel er ook enkele LPG- of LNG-FSO's zijn.

De kosten van een geconverteerde FSO liggen tussen 30 miljoen USD en 200 miljoen USD, afhankelijk van de grootte, de locatie van het olieveld, de aanlegplaats en de levensduur. Een nieuwbouw FSO kan variëren van 100 miljoen USD tot 300 miljoen USD.

Er is een gevestigde markt voor de huur van FSO's als hulpmiddel bij het commercieel uitbaten van offshore of afgelegen olievelden. De offshoresector is een zeer technische industrie met veel risicofactoren, maar de opbrengst is evenredig.

De eerste keer dat Euronav zich op de FSO-markt begaf, was met de inzet van VLCC's in de Golfregio en in West-Afrika in 1998. Euronav nam deel aan de aanbesteding van Maersk Oil Qatar (MOQ) vanwege de specifieke activa die we in joint venture met International Seaways Inc. (INSW) bezaten: twee van de enige vier V-Plus-schepen (ook ge-

kend als ULCC's - Ultra Large Crude Carriers) in de wereld, de TI Asia (die toebehoorde aan Euronav) en de TI Africa (die toebehoorde aan INSW). In 2017 werden de veldactiviteiten van Al-Shaheen (Qatar) overgedragen van MOQ naar NOC (North Oil Company - zie hieronder) en werden de FSO-contracten verlengd tot 2022.

In november 2020 verlengde de joint venture van Euronav met INSW de contracten voor de FSO Africa en FSO Asia voor een periode van 10 jaar. Dit is een directe verderzetting van de huidige contractuele dienstverlening met North Oil Company (NOC), de operator van het Al-Shaheen olieveld sinds 2017, waarvan Qatar Petroleum Oil & Gas Limited en Total E&P Golfe Limited aandeelhouders zijn. De verlengde FSO-contracten lopen nu tot respectievelijk 21 juli 2032 en 21 September 2032.

In 2022 kondigde Euronav aan dat het de enige eigenaar was geworden van de FSO's die voorheen werden beheerd in haar 50-50 joint venture met INSW. Euronav verkreeg de volledige controle over het project in juni 2022.

De FSO Africa en FSO Asia zijn beide hoog gespecificeerde activa voor de lange termijn. Beide eenheden zijn in 2010 in gebruik genomen op het Al Shaheen-olieveld en hebben een potentiële levensduur (zonder grote wijzigingen) tot en met 2042.

Offshore platformen zijn uniek vanwege de specifieke bouwkundige vereisten en de extra engineering die nodig zijn voor het ontwerpen, het transporteren, het installeren en het exploiteren van platformen in afgelegen offshore-omgevingen, in tegenstelling tot productie- en opslagfaciliteiten aan wal. Elke eenheid is specifiek ontworpen voor de milieu- en geologische kenmerken van het veld.

Intern scheepsbeheer

Het overgrote deel van de vloot wordt beheerd door drie volle dochterondernemingen: Euronav Ship Management SAS, Euronav SAS en Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.. Euronav opende ook een kantoor in Singapore, Euronav Singapore Pte Ltd., om de ondersteunende diensten voor schepen die regelmatig Aziatische havens aandoen te verbeteren.

Het personeel van Euronav omvat zeevaartofficieren, bemanningsleden, walpersoneel, bekwame en ervaren kapiteins en scheepsingenieurs, alsook afgestudeerden van maritieme universiteiten en hogescholen. Dit geeft de Vennootschap een concurrentievoordeel op het gebied van hoogwaardig onderhoud en exploitatie van de schepen, evenals projectontwikkeling en -uitvoering.

Euronav beheert zelf het overgrote deel van haar vloot van moderne ruwe olietankers, gaande van het type Suezmax, tot Very Large en V-Plus schepen (ook bekend als Ultra Large Crude Oil Carriers), en FSO (Floating Storage and Offloading). De vloot van Euronav opereert wereldwijd op plaatsen met erg moeilijke weersomstandigheden en zeegebieden, zoals de Noord-Atlantische Oceaan en Oost-Canada, en voor bevrachters die zeer hoge eisen stellen. De schepen zijn uitgerust met geavanceerde management software en communicatiesystemen die de samenwerking tussen schip en wal verbeteren. De bemanning staat in voortdurend contact met het walpersoneel via regelmatige bezoeken aan boord van de schepen, besprekingen tijdens briefings en debriefings bij het aan- en afmonsteren, conferenties die aan land of aan boord worden georganiseerd, en trainingssessies. De breedband satellietcommunicatiefaciliteiten van de schepen bieden internetconnectiviteit die op elk moment de mogelijkheid biedt voor live communicatie met het walpersoneel. Het managementteam, de scheepsinspecteurs/superintendenten, interne en externe scheepvaartauditors, 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 onze Vennootschap als onze schepen hebben talloze interne en externe audits, Tanker Management and Self-Assessment (TMSA) -evaluaties en doorlichtingsbeoordelingen, asloek havenstaatcontrole-inspecties met succes doorstaan.

Onze diensten worden geleverd met veel respect voor gezondheids-, veiligheids-, beveiligings-, milieu- en kwaliteitsnormen die van toepassing zijn in de maritieme transportsector. Euronav zet zich in omde veiligheid, betrouwbaarheid en kwaliteit bij de uitbating van haar vloot te garanderen. We zijn toegewijd aan een cultuur van teamwork waarin mensen samenwerken volgens gedefinieerde plichten en verantwoordelijkheden voor het algehele succes van de Vennootschap, aan land en op zee.

Euronav past prestatieplanning en -beoordeling, opleiding en ontwikkeling toe, stimuleert de promotie van binnen-uit en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid aan bekwame professionals om zich bij de Vennootschap aan te sluiten. Ons beleid is gericht op het voortdurend verbeteren van de prestaties, het belonen van inspanningen, het vergroten van de betrokkenheid en het koesteren en aantrekken van talent.

Euronav handhaaft een geïntegreerde benadering van scheepsbeheer met de volgende kwaliteiten :

- Bewezen ervaring in het beheer van olietankers;
- Ervaren officieren en bemanning met bewezen professionele kwaliteiten;
- Professionele verstandhoudingen gebaseerd op verdienste en vertrouwen;
- Toewijding om de kwaliteit van het leven en werken op zee te verbeteren;
- Veiligheids- en kwaliteitsgarantie inclusief training, audits en vetting;
- Ontwerp- en onderhoudsnormen voor verhoogde veiligheid en operationele prestaties, evenals activawaarde
- Moderne en efficiënte computergestuurde management- en trainingssystemen;
- Een personeelsbeleid gericht op samenwerking teneinde gemeenschappelijke doelen te bereiken;
- Praktijkgericht technisch beheer ondersteund door de recentste softwareplatformen en communicatiesystemen;
- Toewijding voor de bescherming en opwaardering van activa op lange termijn en tegelijkertijd onderzoek, evaluatie en implementatie van innovatie voor milieuprestaties (emissiereductie en biodiversiteit); en
- Open communicatie en transparantie in verslaggeving

Dienstenpakket

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

- Volledige technische bijstand;
- Een crew met ervaren gemotiveerde officieren en bemanningsleden;
- Een uitgebreid geïntegreerd gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits-, en milieumanagementsysteem; gecertificeerd voor ISO 9001, 14001, 45001, 50001;

- Afhandeling van verzekeringsclaims;
- Wereldwijde afnemer van scheepsbrandstof, uitrusting en diensten om optimale synergie, prijszetting en kwaliteit te verzekeren;
- Financiële diensten, IT, personeelsbeleid en juridische diensten ter ondersteuning van de kwaliteit van de activa van de Groep;
- Projectmanagement voor:
 - Supervisie van schepen in aanbouw, inclusief pre- en post-contractuele advisering en technische ondersteuning;
 - Droogdokken, conversies en upgrade van activa met het oog op emissiereductie (bv. coating van de romp, enz.) en naleving van nieuwe regels en voorschriften, en/of verbeterde operationele efficiëntie;
- Commercieel management;
- Operationeel (post-fixture) management.

Euronav gebruikt een aantal duidelijk gedefinieerde toonaangevende en achterblijvende kernprestatie-indicatoren (KPI's) voor haar dienstverlening inzake scheepsbeheer, alsook van gestandaardiseerde inspectieverslagen die nauwkeurig geëvalueerd worden om makkelijker prestaties te kunnen meten zoals:

- Gezondheids- en veiligheidsprestaties;
- Milieuprestaties;
- Beveiligingsprestaties (inclusief cyberbeveiliging)
- Retentie en welzijn van bemanning en personeel aan land;
- IT en innovatieve oplossingen

- Vaarprestaties/navigatieprestaties;
- Betrouwbaarheid van de schepen;
- Energie-efficiëntie van de schepen;
- Inspecties door oliemaatschappijen en havens;
- Gepland en toestandsafhankelijk onderhoud;
- Droogdokplanning, upgrades en reparaties
- De efficiëntie van aanbestedingen
- Operationeel concurrentievermogen

Wij volgen trends en stellen maatregelen vast door middel van driemaandelijke evaluatievergaderingen van het management, tweemaandelijke 'Table Top'-oefeningen, maandelijkse vergaderingen over veiligheid en milieubescherming, tweewekelijkse coördinatievergaderingen van het management en wekelijkse coördinatievergaderingen voor het vlootbeheer..

Partners van Euronav Ship Management

Aanvullend op de vloot in eigen beheer onderhoudt Euronav ook goede relaties en samenwerkingen met hoogkwalitatieve scheepsmanagers die een deel van onze vloot beheren. Een toegewijd Euronav-team beheert deze relaties en verzekert dat de geleverde diensten overeenstemmen met de door Euronav gehanteerde standaarden. Door samen te werken met externe scheepvaartpartners ontstaan er mogelijkheden tot interactie en het delen van ervaringen tussen Euronav Ship Management en haar partners terwijl ze tegelijkertijd een groeipotentieel en flexibiliteit bieden.



Marktoverzicht

Velen verwachtten dat het jaar 2022 het jaar zou worden waarin de olie- en tankermarkten zich eindelijk zouden herstellen. Na twee jaar die werden ontsierd door COVID-beperkingen en een zwakke vraag naar olie, begon het jaar met meer vrijheid van verkeer voor mensen over de hele wereld en met een engagement van de Organisatie van olie-exporterende landen (OPEC) om de olieleveringen voortdurend op te voeren. Dit veranderde in februari toen het conflict in Oekraïne de wereld in beroering bracht.

Na het begin van het conflict gingen veel deelnemers aan de olie- en tankermarkten over tot zelfsanctionering. Hierdoor ontstond een tekort aan tankertonnage in bepaalde delen van de wereld, terwijl sommige afnemers Russische ruwe olie begonnen te mijden. Russische ruwe olie werd buiten Europa geduwd en vond zijn weg naar afnemers in het Verre Oosten, voornamelijk in China en India. Europa ging zich elders bevoorraden, voornamelijk in de VS, West-Afrika en het Midden-Oosten. Dit veroorzaakte een verandering in de handelspatronen voor alle segmenten van grotere tankers, waaronder VLCC's, die nu vanuit het Atlantische bekken naar Europa begonnen te varen op handelsroutes die normaal uitsluitend door kleinere tankers, zoals Suezmax- en Aframax-tankers, werden gebruikt. De kleinere tankers werden op langere routes ingezet en brachten Russische vaten naar het Verre Oosten, waardoor de beschikbare tonnage afnam en de prijs uiteindelijk steeg. Hierdoor werd het VLCC-segment concurrerend in het Atlantische bekken.

Toen de oliemarkten verkrapten, begonnen de VS met een programma voor het vrijgeven van hun strategische oliereserves. Dit ondersteunde een hoger dan normale uitvoer van ruwe olie uit het land en genereerde een aanhoudende vraag naar tankers. De vrijgave van 180 miljoen vaten begon in mei en duurde tot het einde van het jaar. In de eerste maanden van het programma bereikte een groot deel van de olie de Europese markten. In de tweede helft van het jaar kwam China echter met volle kracht terug met de afname van Amerikaanse vaten die via langere routes naar het Verre Oosten werden vervoerd. Dit viel samen met het feit dat China tijdens de zomermaanden zijn strenge coronabeperkingen ophief en tegelijk de quota voor de export van producten versoepelde, waardoor raffinaderijen meer ruwe olie nodig hadden.

De lockdowns waaraan we gewend waren geraakt op zowel de tanker- als de oliemarkt waren grotendeels vergeten. Tegen het einde van 2022 had de wereldwijde vraag naar olie zich hersteld tot bijna het niveau van vóór de coronacrisis. De uitzondering was China, waar door de invoering van een nul-corona-beleid de lockdowns langer duurden dan in de rest van de wereld.

Aan de aanbodzijde hield de OPEC+-alliantie vast aan haar plan om elke maand tot oktober dagelijks 400.000 vaten extra te leveren. De alliantie kondigde aan om vanaf november dagelijks 2,0 miljoen vaten minder te leveren, wat in reële termen neerkomt op een verlaging van bijna 1,0 miljoen vaten per dag wanneer rekening wordt gehouden met de onderproductie. De onderproductie was grotendeels toe te schrijven aan Rusland, om voor de hand liggende redenen, en aan West-Afrika na jaren van onderinvestering in faciliteiten.

Wat het tonnageaanbod betreft, hebben we te maken met een zeer grote tankervloot, voornamelijk doordat er nauwelijks schepen de vloot verlaten. Het gebrek aan projecten voor recycling en ombouw van schepen is vooral te wijten aan de groeiende 'dark fleet': schepen die gesanctioneerde producten vervoeren. De dark fleet is gegroeid als gevolg van het conflict in Oekraïne, waardoor er met sloopwaardige schepen lucratievere tarieven te verdienen vallen.

Wat voor de tankermarkt uitermate spannend is, is het orderboek, of beter gezegd het ontbreken daarvan. Het gerapporteerde VLCC-orderboek staat op 26 tankers en het Suezmax-orderboek op 11 schepen, wat in beide segmenten minder dan 3% van de huidige handelsvloot is.

Dat het orderboek nagenoeg leeg is, is te wijten aan drie factoren. Ten eerste was de werfcapaciteit schaars omdat andere scheepvaartsegmenten, namelijk containers, gas en droge bulk, de laatste jaren gegroeid zijn. De orderactiviteit volgde op hogere tarieven, waardoor werfcapaciteit voor de tankersector werd ingepikt. Ten tweede zijn de nieuwbouwprijzen aanzienlijk gestegen als gevolg van het gebrek aan capaciteit op scheepswerven in combinatie met de stijgende materiaalkosten. Ten derde zijn eigenaars bezorgd over de onzekerheid over de toekomstige aandrijving en het risico om zich vast te leggen op huidige ontwerpen die mogelijk snel verouderd zullen zijn. Al deze factoren zullen naar verwachting leiden tot een gebrek aan orders in de komende jaren.

De VLCC-fundamentals en de bredere tankermarkten zien er rooskleurig uit, maar het macro-economische beeld is veel onzekerder. De hete hangijzers blijven: de energiecrisis, de sterk stijgende inflatie en een schijnbaar onvermijdelijke recessie. Historisch gezien varieert het effect van een recessie op de vraag naar olie sterk van de ene crisis tot de andere, waarbij de coronajaren het ergst waren. In een 'normale' recessie daalt de vraag doorgaans met 1,0 tot 5,0 miljoen vaten per dag. De coronacrisis resulteerde echter in een terugval van 15,8 miljoen vaten per dag. Niemand kan de precieze impact van een mogelijke wereldwijde recessie voorspellen, maar het lijkt erop dat de tankermarkt beter dan vroeger gepositioneerd is om eventuele gevolgen op te vangen.

Tankermarkten

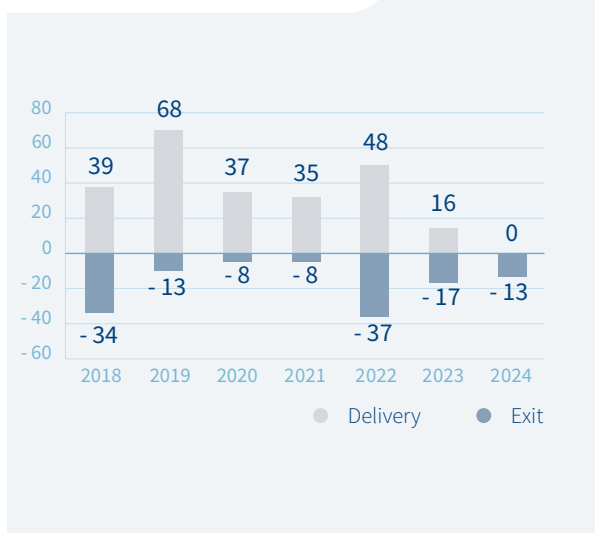


Evolutie van de vloot

De markt voor grote ruweolietankers groeide met 4,1 % in het VLCC-segment en met 5,5 % in het Suezmax-segment. Deze groei weerspiegelt de scheepscontracten van twee jaar geleden. De toekomst ziet er positief uit voor tankerredereijen, waar de orderboek-vlootverhouding momenteel historisch laag is (VLCC 3 %, Suezmax 2,5 %). In 2022 werden bijna geen schepen besteld: slechts twee VLCC- en zes Suezmax-tankers. De combinatie van hoge prijzen (voor een nieuwe VLCC werd 120 miljoen USD gevraagd, de hoogste prijs sinds 2008), onzekerheid over de regelgeving en orderboeken van scheepswerven die volstaan met bestellingen voor containerschepen en LNG-tankers, zorgt voor onzekerheid die weegt op de bestelling van nieuwe schepen. Aan het eind van het jaar waren wereldwijd 885 VLCC-schepen en 656 Suezmax-schepen in de vaart, met een gemiddelde leeftijd die op het hoogste niveau in 20 jaar stond (VLCC: gemiddeld 10,9 jaar / Suezmax: gemiddeld 10,7 jaar). In het kalenderjaar 2022 werden 41 VLCC's aan de wereldvloot toegevoegd en werden er slechts zes uit de vaart genomen. Voor de Suezmax-schepen was het patroon vergelijkbaar: 42 nieuwe schepen en eveneens zes uit de vaart genomen. Door de geringe orderactiviteit en het verouderende vlootprofiel gaan we voor beide tankersegmenten de komende jaren een periode tegemoet waarin de groei van de vloot zeer beperkt zou kunnen zijn.

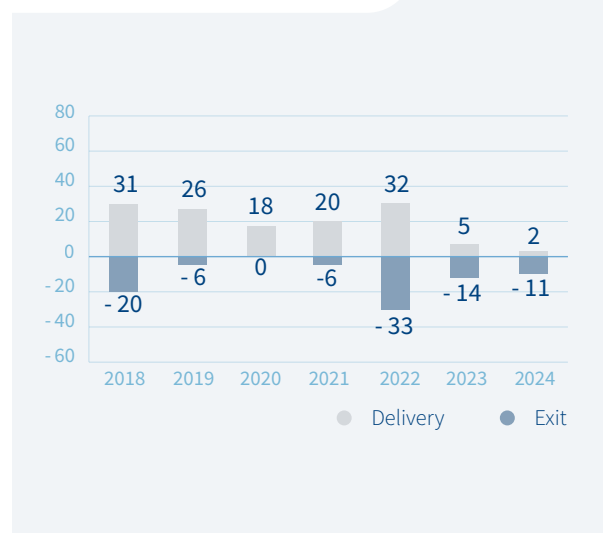
Figuur 6: VLCC-vlootontwikkeling

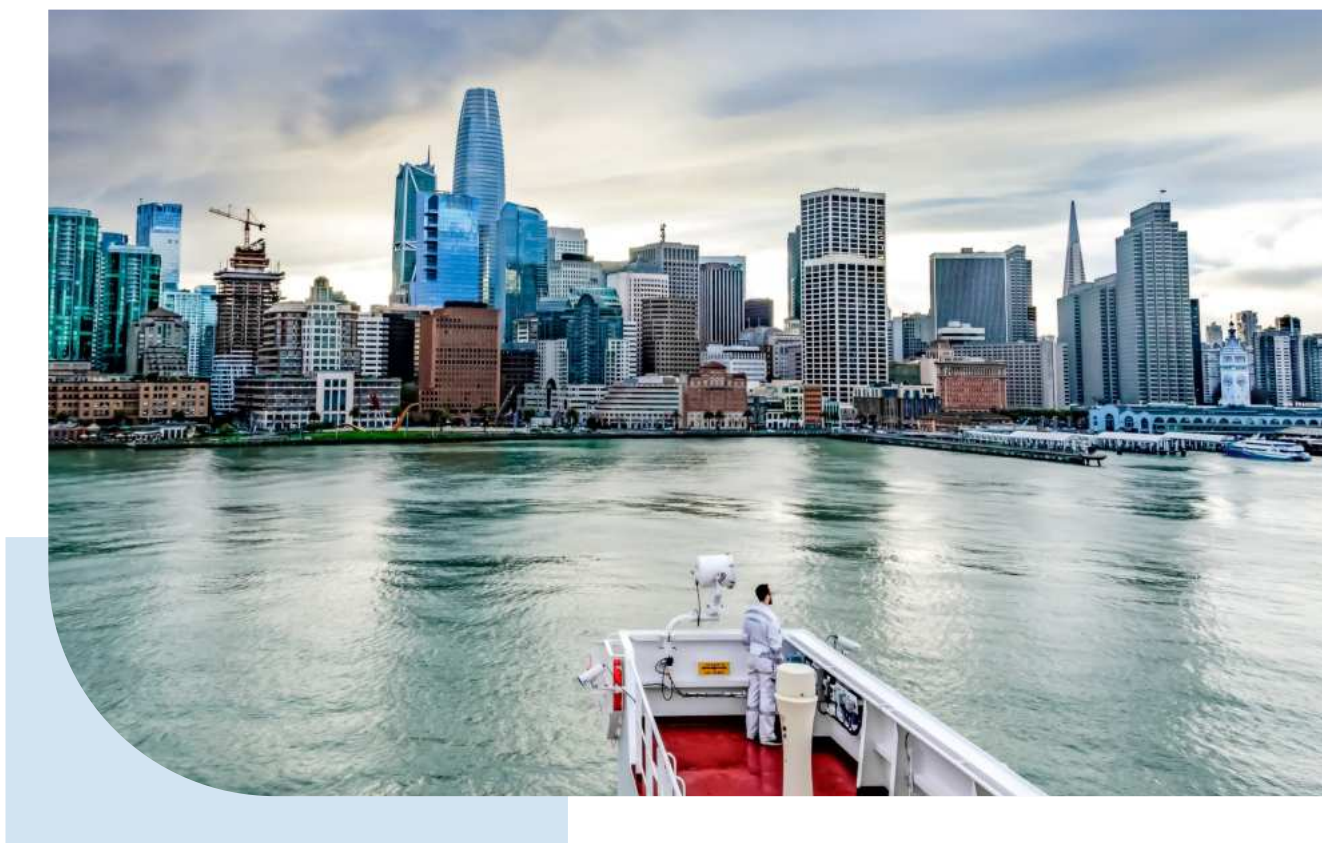
Bron: Clarksons



Figuur 7: Suezmax-vlootontwikkeling

Bron: Clarksons





FSO en FPSO markt

In januari 2023 waren er wereldwijd 410 drijvende productiesystemen in bedrijf of beschikbaar, waaronder 164 FPSO's* en 107 FSO's* (97 voor olie en 10 voor LNG). Dit omvat niet de 18 FPSO's die beschikbaar zijn voor hergebruik. Daarnaast zijn er twee FPSO's die buiten dienst zijn voor langdurige reparaties.

59 drijvende productiesystemen, 7 FSO's en 5 Mobile Offshore Production Units zijn momenteel in bestelling. Dit is 20 meer dan in januari 2022, wat te danken is aan de heropleving van de bestellingen als gevolg van de hogere olieprijs, projecten die wegens de coronacrisis werden opgeschort en de vraag naar FSRU's (drijvende opslag- en hervergassingsinstallaties) in Europa. Voor de rest van 2023 zijn 24 productie-eenheden gepland voor levering (11 FPSO's, 10 FSRU's, 2 FLNG's, 1 SEMI). Gezien de mogelijke vertragingen in verband met COVID-19 en de toeleveringsketen is het mogelijk dat sommige van deze bestellingen naar 2024 verschuiven.

Momenteel worden er 182 floater-projecten beoordeeld – in de plannings-, biedings- of definitiefontwerpfase – waarvoor mogelijk een drijvend productie- of opslagsysteem nodig is. Van deze projecten bevinden er zich 59 in de biedings- of definitiefontwerpfase en nog eens 83 in de plan-

ningsfase. De belangrijkste hardwarecontracten voor deze projecten zijn gepland tussen 2024 en 2026. Er lopen echter nog studies om de economische levensvatbaarheid van de projecten te beoordelen, met name die in diep water en ruwe omgevingen. De overige 40 projecten bevinden zich in de beoordelingsfase.

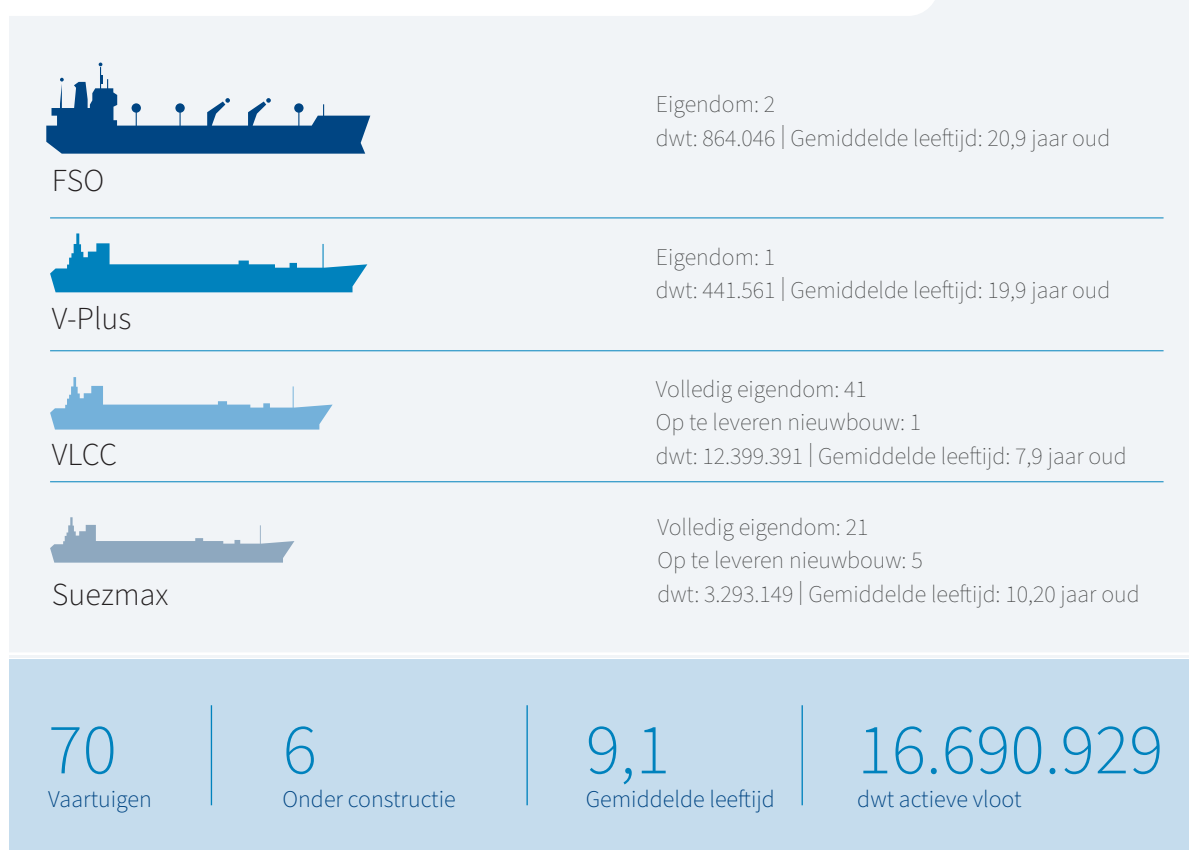
Dit jaar blijft Afrika de meest actieve regio voor toekomstige projecten, met 41 potentieel vereiste floaters in de planningsfase gevolgd door Zuidoost-Azië met 35 projecten. Brazilië heeft 30 projecten, waarvoor 37 drijvers nodig kunnen zijn, aangezien voor velden als Buzios en Mero meerdere eenheden nodig zullen zijn. De volgende grootste regio's zijn de Golf van Mexico met 19 projecten en Noord-Europa met 12 projecten. De overige regio's hebben veel minder potentiële projecten: Australië en Zuidwest-Azië/Midden-Oosten hebben elk 11 projecten, het Middellandse Zeegebied heeft 8 projecten, Zuid-Amerika 7, Canada en China elk 4.

Meer dan 70 % van de faciliteiten die drijvende productiesystemen bouwen en ombouwen, is in Azië gevestigd. Cosco en Keppel zijn de drukste werven met elk zes of meer projecten in uitvoering.

* Drijvend opslag- en verladingsplatform / Drijvend productie-, opslag- en verladingsplatform.

De Euronav-vloot

Figuur 8: Euronav's tonnageprofiel, inclusief de schepen onder charter op 31 maart 2023



**Het grootste deel van de VLCC-vloot van Euronav wordt geëxploiteerd in de Tankers International (TI) Pool op de reisvrachtmarkt. De TI Pool is één van de grootste moderne vloten wereldwijd en omvatte op 31 maart 2023 64 schepen, waarvan er 38 eigendom zijn van Euronav.*

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

Euronav baat de overgrote meerderheid van haar schepen zelf uit waardoor haar vloot zich in het topsegment van de markt voor tankerproducten en -diensten bevindt. De voordelen van intern scheepsbeheer situeren zich op het vlak van onderhoud, verbeterde klantenservice en risicobeheer.

Meer dan ooit willen bevrachters immers alleen handelen met rederijen die superieure kwaliteit leveren en dat niet alleen voor langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, maar zeker ook voor individuele opdrachten op de spotmarkt.







Hoe we waarde creëren

Bedrijfsstrategie	32
Betrokkenheid van belanghebbenden	34
Innovatie	36
Activiteiten en realisaties	39
Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2022	43



Hoe we waarde creëren

Bedrijfsstrategie

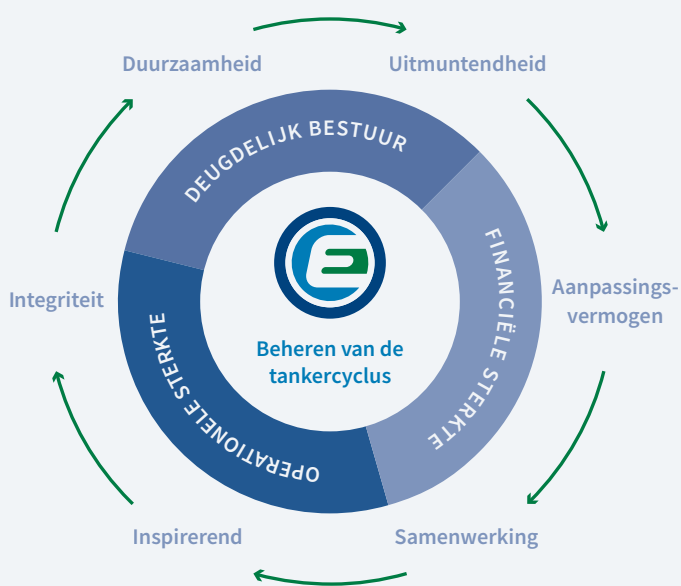
Het doel van onze bedrijfsstrategie is het nastreven van waardecreatie op lange termijn en alignering met het kern-doel en de waarden van Euronav, rekening houdend met de belangen van alle belanghebbenden. Er zijn vier belangrijke pijlers die de uitvoering en implementatie van onze strategie ondersteunen.

Deugdelijk bestuur

De Raad van Toezicht is het hoogste toezichtsorgaan van de Vennootschap. Het is verantwoordelijk voor het algemeen beleid en de strategie van de Vennootschap en heeft de bevoegdheid om alle handelingen te stellen die haar exclusief zijn toegewezen door het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen. De Raad van Toezicht stelt alle verslagen en voorstellen op in overeenstemming met boek 12 en 14 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen. Het houdt toezicht op de Directieraad bij het nemen van beslissingen met betrekking tot het dagelijks bestuur van de Vennootschap. Euronav is van mening dat sterke normen inzake deugdelijk bestuur de sleutel zijn tot het creëren van waarde voor de aandeelhouders. Zowel de Raad van Toezicht als de Directieraad hanteren de hoogste normen inzake ethiek, diversiteit en bestuur en tegelijkertijd een duurzame aanpak van ESG bevorderen.

Financiële sterkte

Euronav opereert in een sterk cyclische sector. Er zijn verschillende macrofactoren die buiten onze controle liggen, zoals een gefragmenteerde aanbodzijde en ongeveer 20 tot 30 klanten voor onze gestandaardiseerde dienstverlening. Bijgevolg beheert de onderneming haar balans op een zeer conservatieve manier. Dit houdt in dat we voldoende liquiditeit hebben om onze activiteiten gedurende twee jaar van aanhoudend lage vrachttarieven te beheren. Binnen onze financiële structuur hebben we ook een zelfopgelegde limiet van 50% maximale leverage op een loan-to-value basis. Onze strategie voor kapitaal is om tijdens de cyclus waar mogelijk op anticyclische basis te investeren, zoals weergegeven in figuur 9. De netto-inkomsten die tijdens de cyclus van onze activa wordt verkregen, worden elk kwar-





taal uitgekeerd als dividend of inkoop van eigen aandelen met een minimum van 12 cent USD per aandeel per jaar, gegeven de vaste inkomstenbijdrage van activa zoals de FSO.

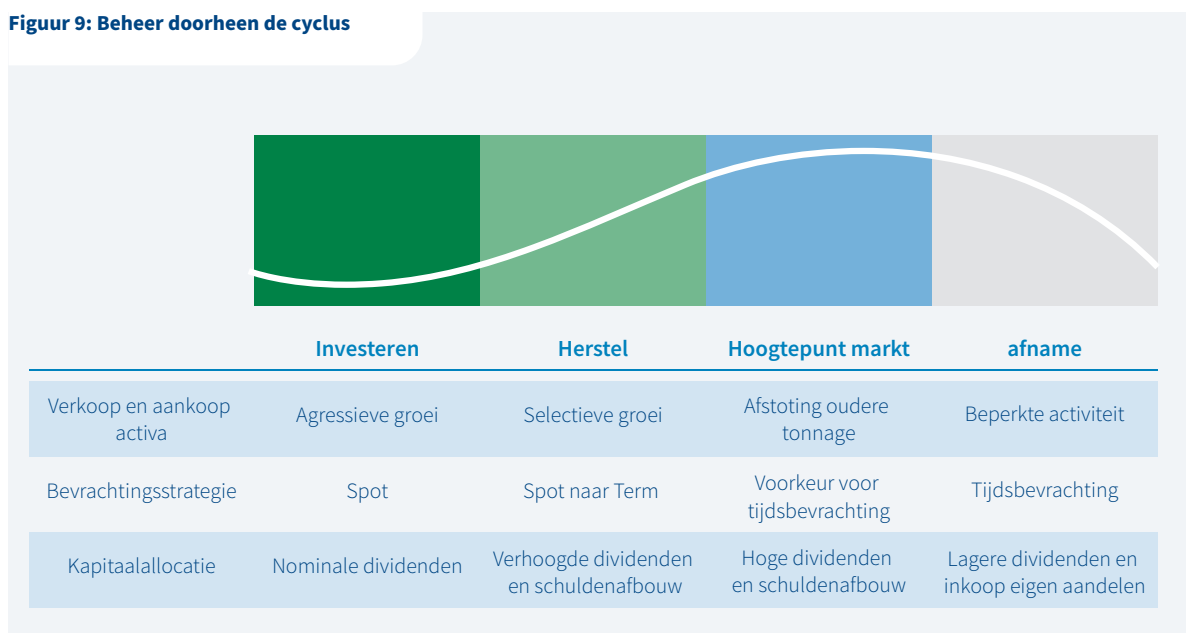
Operationele expertise

Euronav hanteert een geïntegreerde aanpak voor het beheer van haar vloot. Wij geloven dat de voordelen van verticale integratie enorme voordelen bieden voor de kwaliteit van de dienstverlening aan onze klanten en voor de duurzaamheid van ons bedrijf, omdat het de gezondheid en het succes van onze mensen, ons bedrijf en het milieu waarin we werken op lange termijn garandeert. Dankzij deze expertise kunnen wij ons ondubbelzinnig inzetten voor vei-

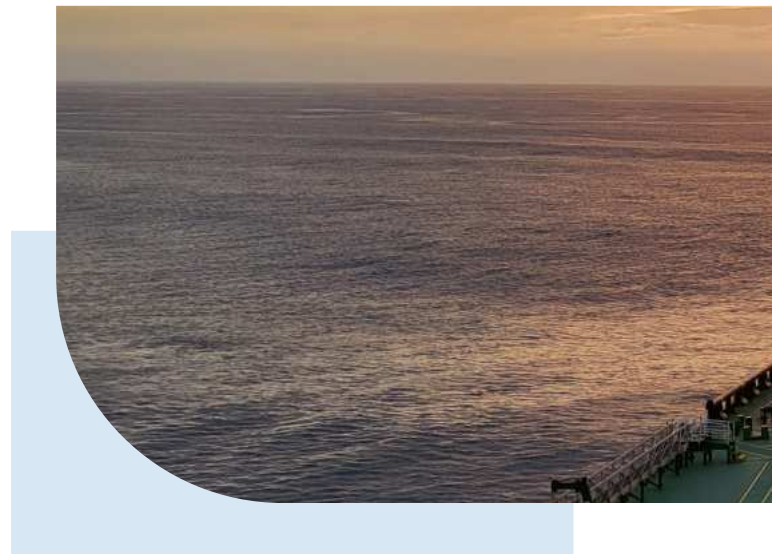
ligheid en gezonde milieupraktijken, evenals voor de innovatieve benadering van het gebruik van technologie en informatie. Kortom, operaties zijn een kernonderdeel van het DNA van Euronav. Met de versnellende krachten van de wereldwijde energietransitie zijn dit motto en de toepassing van duurzaamheid in alle facetten van onze tankeractiviteiten nog nooit zo belangrijk geweest. We zijn er trots op dat we onze activiteiten op een duurzame basis beheren en steeds meer binnen de richtlijnen of kaders van initiatieven zoals de Poseidon Principles.

Euronav hanteert een geïntegreerde aanpak voor het beheer van onze vloot. Hoewel we ongeveer 12% van ons vlootbeheer uitbesteden, beheren we het grootste deel van onze vloot zelf vanuit ons kantoor in Athene.



Figuur 9: Beheer doorheen de cyclus



De markt van ruwe tankers is duidelijk afhankelijk van de ruwe markt en de vraag naar olie. De meeste gerespecteerde sectorcommentatoren verwachten nog steeds een piek in de vraag naar olie in het komende decennium, maar dat het verbruik in de loop van de tijd licht zal dalen. Dit betekent dat de tankermarkt ten minste in de komende 20-30 jaar een sleutelrol zal blijven spelen naarmate de energietransitie vordert.



Betrokkenheid van belanghebbenden

	 Customers	 Investeerders en aandeelhouders	 Zeevaarders en werknemers
Samenstelling	<ul style="list-style-type: none"> • Vrachteigenaren • Pools • Scheepseigenaren • Bevrachters • Handelaren • Rafinaderijen • NOC & IOC 	<ul style="list-style-type: none"> • Obligatiebeleggers • Institutionele beleggers • Retailbeleggers • Industrie-analisten 	<ul style="list-style-type: none"> • Zeevaarders • Onshore employees • Scheepsmakelaars
Engagement	<ul style="list-style-type: none"> • Bevrachtingspartijen • Strategische afstemming • Delen van gegevens • Operationele feedback • Pers. ontmoetingen • Pool-engagements 	<ul style="list-style-type: none"> • Earnings call / kwartaal • Conferenties voor investeerders • Website en persberichten • Pers. ontmoetingen • Roadshows 	<ul style="list-style-type: none"> • Gerichte conferenties • Trainings- en introductieprogramma's • Veiligheidscomités • Betrokkenheid met leidinggevenden • Evaluatiegesprekken
Topics	<ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit van de dienstverlening • Kosten • Leeftijd van het schip • Efficiëntie • Toekomstige brandstoffen 	<ul style="list-style-type: none"> • Operationele prestaties • Strategische doelen • Bestuur • ESG-naleving • Operationele efficiëntie 	<ul style="list-style-type: none"> • Rotatie zeevaarders • Problemen met de geestelijke gezondheid • Veiligheid • Gelijke kansen • Ethisch gedrag • Arbeidsvoorwaarden



Maatschappij



NGO / Voortrekker



Milieu

- Lokale gemeenschappen
- Liefdadigheidsinstellingen
- Academische wereld
- Media

- NGOs
- Politieke organen
- Regelgevende instanties, bijv. IMO
- Industriegroepen zoals ITOFF

- Regelgevende instanties (EU)
- Vlaggenstaten
- Wereldwijde regelgever vb: IMO
- Industriegroepen zoals ITOFF

- Sociale initiatieven
- Openbaarmaking veiligheidsinformatie
- Realiseren van lokale samenwerkingen

- Rechtstreekse ontmoetingen
- Conferenties
- Paneldiscussies

- NGO's
- Regelgevende instanties
- Lobbygroepen
- Scheepvaartinstituten
- Banken
- Poseidon Principles

- Ondersteunende initiatieven
- Donatie aan het goede doel
- Pastorale zorg voor lokale medewerkers

- Nakoming
- Toekomstige regelgeving
- Autoriteit boven wetgeving
- Vorm en effecten van toekomstige regelgeving

- Schaal en reikwijdte van emissiereducties
- Reductietraject
- Regelgeving
- Initiatieven eg koolstofopname
- CO₂-prijszetting

Innovatie

Aanpak

Als marktleider zien wij het als onze taak om een pionier te zijn in de maritieme industrie en te innoveren in elk onderdeel van ons bedrijf. Een van onze onderliggende drijfveren is dat we een voorloper willen worden op het gebied van digitalisering en tegelijkertijd de werking van het bedrijf willen verbeteren.

Digitalisering en innovatie staan centraal in de bedrijfsstrategie van Euronav en vormen een garantie voor onze toekomstige relevantie terwijl we samen met onze klanten evalueren en ons richten op het concurrentievermogen.

Als marktleider in ons segment erkennen wij onze verantwoordelijkheid om innovatie gericht op de decarbonisatie van het olietransport te ondersteunen en tegelijkertijd waarde te beschermen en te creëren met het kapitaal dat onze aandeelhouders ons hebben toevertrouwd.

Innovatie is ook het fundament van ons vlootbeheer. Zo investeren we in de nieuwste technologieën en bestellen we ecoschepen om de ambitieuze emissiedoelstellingen van onze decarbonisatiestrategie (p. 60) te halen.

Euronav heeft een eigen IT-innovatieteam dat, met de steun van zorgvuldig geselecteerde externe partners, streeft naar uitmuntendheid en uitstekende innovatieve oplossingen. De afgelopen jaren zijn binnen de organisatie verschillende innovatieve projecten opgestart, zowel aan boord van onze schepen als in onze kantoren.

Projecten

Fleet Automatic Statistics and Tracking (FAST)

In 2021 creëerde het team een robuuste basis voor het platform waarmee het zowel aan boord als aan wal onmiddellijk inzicht kan krijgen in het verbruik, de vracht aan boord en de bunkerbrandstof en inzage kan krijgen in rapporten en documenten. Het plan voor 2022 was om verder te bouwen op dat fundament en het platform te verbeteren door meer en slimmere functionaliteiten toe te voegen en te integreren met partneroplossingen.

Hoogtepunten van FAST in 2022

We hebben samengewerkt met Theyr, dat een geavanceerd optimalisatiealgoritme met meerdere doelstellingen heeft ontwikkeld. Ons FAST-platform is geïntegreerd met de oplossing van Theyr, waardoor onze schepen en operators de route kunnen optimaliseren op basis van weersvoorspellingen, resulterend in een lager brandstofverbruik. Daarnaast zijn we geïntegreerd met de Dynamic Performance Models-oplossing van Toqua. De sensorgegevens die aan boord van onze schepen worden vastgelegd, worden nu gebruikt om dynamische prestatie modellen op te stellen. Deze laten ons toe het brandstofverbruik van onze schepen met veel meer zekerheid te voorspellen, waardoor het potentieel van de oplossing voor routebepaling op basis van weersomstandigheden wordt verdubbeld.

We hebben meer bewustzijn gecreëerd en de tijd om in actie te komen verkort door een meldings- en waarschuwingfunctie te implementeren. Zowel aan boord van onze schepen als op verschillende afdelingen aan wal worden mensen op basis van sensorgegevens op de hoogte gebracht van belangrijke gebeurtenissen.

Het uitrollen van FAST wordt eenvoudiger met FAST Light, een afgeslankte cloudversie van FAST. Voor deze versie zijn geen hardware en sensoren nodig. Hierdoor kunnen schepen die wachten op de installatie van hardware en sensoren al toegang krijgen tot het uniforme FAST-platform.

De werklast in verband met de rapportage aan boord is ook verminderd doordat verschillende bestaande pagina's van het platform met betrekking tot onze dagelijkse middagrapportage en onze vrachtgegevens zijn verbeterd.

FAST 2023

We gaan een boeiend jaar tegemoet met verschillende geplande ontwikkelingen voor het FAST-platform.

Voor de externe rapportage en de interne opvolging van kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) ontwikkelen we mo-



menteel een milieurapportage-instrument waarmee de bemanning over alle milieugerelateerde zaken kan rapporteren. De ontwikkeling van deze functie garandeert ook gegevens van hoge kwaliteit die gemakkelijk kunnen worden gedeeld met externe instanties die toezien op de naleving van milieuregeling (IMO DCS, EU MRV, CII, ...).

Een andere functie is Port Call Optimisation, dat gericht zal zijn op het digitaliseren van de planning van havenaanlopen. Momenteel is dit proces in hoge mate gebaseerd op e-mails, telefoongesprekken en vergaderingen. Port Call Optimisation zal het proces transparanter maken, de samenwerking tussen schip en wal verbeteren en de kosten van havenaanlopen verminderen door de kosten bij de planning van activiteiten in een bepaalde haven te visualiseren. Het zal ook een tijdschema voor activiteiten in verband met havenaanlopen omvatten, wat de veiligheid en transparantie van alle geplande activiteiten ten goede zal komen.

Met onze module voor trajectoptimalisatie willen we verder gaan dan de huidige routebepaling op basis van weersomstandigheden en willen we bij het berekenen en nemen van beslissingen over de meest kosteneffectieve routes rekening houden met de volledige commerciële reis van ons schip.

Ons prestatieteam zal FAST gebruiken om inzichten in de scheepsprestaties te delen met de bemanning, waardoor een betere samenwerking mogelijk wordt en acties kunnen worden ondernomen om de energie-efficiëntie te optimaliseren.

2023 wordt ook het jaar waarin we ons richten op het verbeteren van de prestaties van het platform om verbeterde realtime gegevensvisualisatie mogelijk te maken zodat we de grote hoeveelheden sensorgegevens nog beter kunnen benutten.

Robotics Process Automation

In 2020 zijn we gestart met onze eerste Robotics Process Automation (RPA)-projecten. RPA is een softwaretechnologie waarbij softwarerobots worden geprogrammeerd om repetitieve handelingen te automatiseren. Veel RPA-processen werken momenteel met een minimum aan toezicht en beheer en zijn een waardevol hulpmiddel voor walpersoneel maar ook voor kapiteins aan boord. Ze voeren ook alledaagse en repetitieve IT-taken uit die vroeger tijdrovend waren en tot frustraties leidden. RPA heeft bijgedragen tot de beperking van het aantal voltijdsequivalenten (VTE's) en tot de stroomlijning van procedures in de inkoop-, boekhoud- en bemanningsafdelingen. Huidige automatiseringen omvatten het bijwerken van luchtvrachtbrieven, automatische

validatie van gescande facturen, automatische aanmaak van offerteaanvragen en bestelbonnen, automatische aanmaak van bestelbonnen voor smeermiddelen, enz.

Voorraadbeheerproject

Voorraadbeheer is een lastige maar cruciale taak aan boord van schepen. Het is vanuit zowel operationeel als financieel oogpunt essentieel dat de reserveonderdelen die een schip aan boord heeft correct worden beheerd en dat de voorraad ervan nauwkeurig wordt bijgehouden. Daarom heeft Euronav in februari 2020 het Inventory Management Project (IMIP) opgestart. Het project wordt ondersteund door nieuwe technologieën zoals labelprinters en mobiele smartphone/scanners op de schepen.

Na de succesvolle lancering van het project en de vlootbrede implementatie in 2021 zijn we erin geslaagd de processen op alle schepen te stroomlijnen. Zo is de voorraadwaarde aan boord van onze schepen is nu geoptimaliseerd; de meeste aankooporders die aan boord worden ontvangen, worden nu geregistreerd door het scannen van QR-codes en de gemiddelde tijd die nodig is om een reserveonderdeel aan boord te vinden, is verminderd door een goede registratie in het ERP-systeem. De volgende stap in het project is het rationaliseren van de voorraad aan boord.

Wij organiseren vaak opleidingen en bezoeken aan boord en houden nauwlettend toezicht met behulp van op maat gemaakte dashboards als aanvulling op het voorraadbeheer. Onze belangrijkste expeditiepartner heeft ook het voorraadbeheer verbeterd door de reserveonderdelen in een van de hoofdmagazijnen te taggen voordat ze aan boord worden geleverd. Dit proefproject is een groot succes gebleken en we zullen hierop voortbouwen door deze praktijk verder uit te breiden met ons labelingsysteem aan wal vóór levering aan boord.

Initiatieven en partnerschappen

Plug and Play

In 2021 werd Euronav medeoprichter van Plug and Play Maritime, een open innovatieprogramma opgericht door Plug and Play, 's werelds grootste innovatieplatform. Plug and Play Maritime streeft naar het opbouwen van een innovatief start-up-ecosysteem dat gericht is op de zeevaartsector. Het programma moet internationale start-ups in contact brengen met de stichtende partners (Euronav, de stad Antwerpen, CMB, DXC Technology en Port of Antwerp) en met nieuwe leden zoals Lino Lines om hun technologieën te testen en de toekomst van de maritieme sector gestalte te geven als wereldspelers op het gebied van O&O en innovatie.

Na de officiële lancering in juni 2021 zetten Euronav en de andere stichtende partners hun Plug and Play Maritime-project voort met een open innovatieprogramma van twaalf weken, dat twee keer per jaar wordt uitgevoerd.

Het open innovatieprogramma vormt de basis van Plug and Play Maritime. Elk programma verwelkomt meer dan 20 geselecteerde internationale start-ups die inspelen op de specifieke technologische behoeften van de stichtende partners. Het doel is start-ups en businessunits van de partners in staat te stellen samen te werken aan proefprojecten en 'proof of concepts' die leiden tot productieklare implementaties. Er wordt naar gestreefd om voor elke start-up ten minste één gezamenlijk project af te ronden en te presenteren op de EXPO Day, het slotevenement aan het eind van elk programma.

In juni 2022 organiseerde Plug and Play de eerste hybride EXPO-dag met de start-ups. Op die dag presenteerde Euronav de projecten die het met zelf gekozen start-ups en zijn eigen innovatieve platform FAST had opgezet, aan een publiek van ongeveer 250 mensen.

Inmiddels hebben we ons tweede jaar afgetrapt en de eerste lichter start-ups voor 2022 geselecteerd. Na grondige screening van een top 100 van start-ups in de maritieme sector, gingen we tijdens een tweede selectiedag in september 2022 in gesprek met onze geselecteerde start-ups in de kantoren van Maritime Campus Antwerp.



Euronav neemt deel aan door de EU gefinancierde O&O-projecten ter ondersteuning van de decarbonisatie van de scheepvaart

Het koolstofvrij maken van de scheepvaart wordt naar verwachting een project van lange adem dat veel geld zal kosten. Daarom moet de scheepvaartsector de handen ineen slaan met andere moeilijk koolstofvrij te maken sectoren om de overgang naar een emissievrije scheepvaart te versnellen.

We beseffen dat samenwerking en innovatie de sleutel zijn tot het identificeren van O&O-lacunes en het opvullen ervan door nieuwe, emissievrije technologieën op grote schaal te ontwikkelen. Om dit te bereiken, hebben we voor het eerst deelgenomen aan twee nieuwe onderzoeks- en innovatieprojecten die door de Europese Unie in het kader van het programma Horizon Europa worden gefinancierd.

Het project OPTIWISE is gericht op het verbeteren en demonstreren van energiebesparingen met behulp van windaandrijving en hydrodynamische verbeteringen in de voortstuwing. De EU heeft opgeroepen tot een energiebesparing van 10 % via windaandrijving en 20 % door windaandrijving te combineren met andere hydrodynamische verbeteringen. Het OPTIWISE-consortium wil holistische ontwerp- en controlemethoden ontwikkelen en gebruiken voor nieuwe scheepsconcepten die gebruikmaken van windaandrijving. Het verwacht met deze methoden 30 % tot 50 % minder energie te verbruiken dan conventionele schepen en tegelijkertijd de operationele haalbaarheid in een realistisch windklimaat te waarborgen. De rol van Euronav in het project bestaat erin een operationele 'use case' te ontwikkelen via simulaties, experimentele modelproeven en metingen. Het concept is gebaseerd op een tanker met vleugelzeilen. Meer informatie is te vinden op <https://www.optiwise-project.eu/>

Het project Digital Twin 4Green Shipping (DT4GS) zal realistische digitale voorstellingen van schepen creëren met als doel de navigatie, de machines, de romp en het energiebeheer te optimaliseren. Het project zal stakeholders in de scheepvaart in staat stellen het volledige spectrum van Digital Twin-innovaties actief te omarmen ter ondersteuning van slimme groene scheepvaart, zowel bij de modernisering van bestaande schepen als bij de bouw van nieuwe schepen. Euronav zal de proeftuin voor tankers van het project leiden en bijdragen tot de ontwikkeling van operationele scheepsprofielen om het Digital Twin-model te voeden. Het project verwacht meer vertrouwen te wekken in technische en economische voorspellingen met betrekking tot groene brandstoffen en technologie.

Euronav zal in de loop van de projecten OPTIWISE en DT4GS samenwerken met partners als MARIN, INLECOM, Wartsila, AYRO, DANAOS, Starbulk, RINA, ANEMOI en andere gewaardeerde industriële en onderzoeksspelers in de maritieme sector. Beide projecten zijn in juni 2022 van start gegaan en hebben een looptijd van drie jaar.

Maritime Campus Antwerp (MCA)

Euronav is een partner van Maritime Campus Antwerp (MCA). Het doel van MCA is om binnen en buiten de maritieme sector samenwerkingsverbanden tot stand te brengen met een wereldwijde focus op innovatie en duurzaamheid. MCA brengt de industrie, de technologiesector, het bedrijfsleven en de innovatie-industrie samen.

De MCA-gemeenschap is een ecosysteem waarin verschillende stakeholders (de private en publieke sector, de onderzoekssector en particulieren) innoveren in de maritieme sector. In de MCA-gemeenschap wordt iedereen samengebracht en geïnformeerd om de belangrijkste aandachtsgebieden te bepalen.

Deze aandachtsgebieden worden door betrokken MCA-leden en andere relevante partners omgezet in meer gerichte en open innovatie-uitdagingen en worden voorgelegd aan een breed spectrum van partijen om input te vergaren en samenwerkingen op te zetten.

Het afgelopen jaar heeft Euronav kennis en expertise uitgewisseld en de relaties met het ecosysteem van MCA versterkt, bijvoorbeeld door evenementen bij te wonen en presentaties te geven. Meer informatie is te vinden op <https://mca.be/nl>.

Gezamenlijk ontwikkelingsprogramma

In 2021 maakte Euronav NV bekend dat het ging samenwerken met Hyundai Heavy Industries (HHI, de grootste scheepsbouwer ter wereld) en de classificatiebureaus Lloyd's Register en DNV om de ontwikkeling van VLCC- en Suezmax-schepen die niet alleen op gewone scheepsbrandstof maar ook op ammoniak (NH₃) kunnen varen te helpen versnellen. De initiële looptijd van het gezamenlijke ontwikkelingsprogramma is drie jaar.

Het programma brengt gespecialiseerde partijen samen, zorgt ervoor dat Euronav en zijn partners controle houden over de beoogde ontwikkelingen, speelt in op de noodzaak om nieuwe technologieën toe te passen, streeft uitdagende doelstellingen op het gebied van emissiereductie na en handhaaft de hoogste veiligheidsnormen in een fluctuerende markt. Het programma zal ervoor zorgen dat Euronav en zijn partners controle krijgen, maar toch flexibiliteit behouden bij het ontwikkelen van toekomstige specificaties voor een nieuwe generatie ruweolietankers. Voor de stakeholders van Euronav is het cruciaal dat emissienormen worden nageleefd.

Het huidige project en andere projecten in de sector zijn een essentiële eerste stap om een markt voor koolstofvrije bunkerbrandstoffen op te bouwen. En aangezien de capaciteit voor de bouw van grote ruweolietankers waarschijnlijk beperkt zal zijn tot minstens 2025, zijn we van mening dat dit Euronav een concurrentievoordeel zal opleveren binnen zijn bestaande duurzaamheidsstructuur.

Activiteiten en realisaties

Overzicht van het jaar 2022

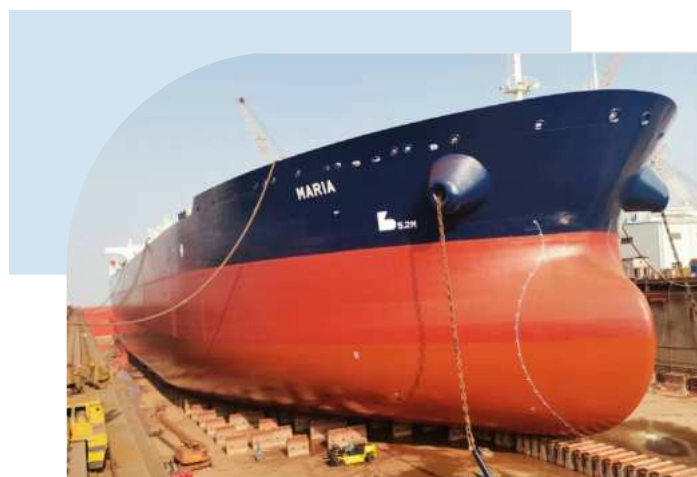
Het eerste kwartaal

Tijdens het eerste kwartaal van 2022 realiseerde de Venootschap een nettoverlies van 43,4 miljoen USD of 0,22 USD per aandeel (eerste kwartaal 2021: een nettoverlies van 71 miljoen USD of 0,35 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation - een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 42,9 miljoen USD (eerste kwartaal 2021: 33,1 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse langetermijnbevrachtingstarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de Venootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroegen ongeveer 13.750 USD per dag (eerste kwartaal 2021: 14.000 USD per dag). De gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingcontracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroegen 48.300 USD per dag (eerste kwartaal 2021: 39.500 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks verhandeld door Euronav op de spotmarkt bedroeg ongeveer 15.500 USD per dag (eerste kwartaal 2021: 11.500 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.500 USD per dag (eerste kwartaal 2021: 29.500 USD per dag).

Januari

In januari 2022 vervoegden twee nieuwbouw Suezmax-schepen, Cedar and Cypress onze vloot. Cedar werd geleverd op 7 januari en Cypress op 20 januari. Beide schepen werden gebouwd op Daehan Shipbuilding (DHSC) in Zuid-Korea.

Op 26 januari 2022 kondigde Euronav aan dat de Venootschap een meerwaarde van 18 miljoen USD op de verkoop van van activa zou boeken bij de heroplevering van vier VLCC's, die plaatsvindt op de vervalldag van een vijfjarige sale



& leaseback overeenkomst. De vier VLCC's zijn: de Nautilus (2006; 307,284 dwt), Navarin (2007; 307,284 dwt), Neptun (2007; 307,284 dwt) en Nucleus (2007; 307,284 dwt).

Op 27 januari 2022 werd Euronav voor het vijfde opeenvolgende jaar opgenomen in de jaarlijkse Bloomberg Gender-Equality Index (GEI).

Op 28 januari 2022, kondigde Euronav aan dat Stamatis Bourboulis op het einde van het tweede kwartaal zou aftreden als General Manager van Euronav Ship Management Hellas (ESMH) en lid van de Directieraad van Euronav NV. Michail Malliaros, toen Fleet Personnel manager, heeft de rol van General Manager Euronav Ship Management Hellas op zich genomen.

Februari

Op 18 februari 2022 heeft Euronav maatregelen ter bescherming van walvissen verplicht gemaakt voor haar vloot. De Noord-Atlantische rechte walvis en de potvis in de oostelijke Middellandse Zee zijn door de International Union for Conservation of Nature (IUCN) geclassificeerd als "bedreigd" en er is duidelijk bewijs dat beide soorten negatieve gevolgen ondervinden van scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepsaanvaringen. Om het risico voor deze dieren te beperken en de populatie een kans op overleven te geven, is het van essentieel belang dat schepen uit de buurt van kritieke habitats worden gehouden. Om deze bedreigde dieren te beschermen werkt Euronav samen met de Great Whale Conservancy (GWC), een milieu-NGO die zich inzet voor de bescherming van grote walvissen en hun habitat, om te onderzoeken hoe scheepsaanvaringen kunnen worden vermeden. Een eerste resultaat is de opname van de vrijwillige maatregelen van de Canadese oostkust, de wateren rond Californië (VS) en de Helleense geul in de Instructie voor Kapiteins van 2022, waardoor de maatregelen de facto verplicht worden voor haar schepen.

In februari 2022 kondigden president Biden en enkele Europese leiders verschillende economische sancties aan tegen Rusland in verband met de voornoemde conflicten in de regio Oekraïne. Gezien de rol van Rusland als een belangrijke wereldwijde exporteur van ruwe olie en aardgas wordt onze industriesector getroffen door economische sancties zoals handelstarieven en handelsembargo's die de handelsactiviteiten beperken.

Maart

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

invloed hebben op onze activiteiten op de volgende gebieden:

- **Vrachttarieven:** als gevolg van de zelfregulering door oliehandelaren, raffinaderijen en verschepers van Russische petroleumproducten, is de markt op korte termijn geëvolueerd naar een groter tonnage en andere vrachtspecificaties. De prognose op langere termijn is dat het aantal tonmijlen kan toenemen door de aanpassing van handelsstromen om de raffinaderijen en de markten te compenseren voor het gebrek aan Russische oliestromen. De Vennootschap heeft haar activiteiten met Russische klanten opgeschort, wat een niet-significant deel van de omzet van de Vennootschap vertegenwoordigt (minder dan 5%).
- **Bunkerbrandstofkosten:** de prijs van scheepsbrandstoffen is als gevolg van het conflict gestegen en zal naar verwachting hoog blijven in de nabije toekomst. Dit komt doordat Rusland de bunkermarkten voorziet van 20% van de wereldwijde vraag naar brandstof in de HSFO-, VLSFO- en MGO-markten. Deze prijsstijgingen zullen een negatieve invloed hebben op de kostenstructuur van de schepen, waardoor het duurder wordt om vracht te verschepen op langeafstandsreizen. De spreiding tussen HSFO en VLSFO was vóór de invasie op een hoog niveau, maar begint zich te herstellen nu de HSFO van Russische oorsprong van de markt is gehaald en de leveringen in Europa en het Middellandse-Zeegebied worden aangescherpt.

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

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

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

Op 18 maart 2022 kondigde de Vennootschap aan dat de Financiële Toezichhoudende Autoriteit van Noorwegen de basisprospectus met bijlagen heeft goedgekeurd, op-

gesteld door Euronav Luxembourg SA (“Euronav Luxembourg”) in verband met de notering op de Oslo Stock Exchange van Euronav Luxembourg’ 200 miljoen USD senior ongedekte obligaties, met vervaldatum september 2026. De 200 miljoen USD senior ongedekte obligaties, uitgegeven door Euronav Luxembourg en gegarandeerd door de Vennootschap, zijn genoteerd op de beurs van Oslo vanaf 22 maart 2022.

De recente ontwikkelingen in Oekraïne en de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten hebben bijgedragen tot verdere economische instabiliteit op de wereldwijde financiële markten en in de internationale handel. Ten tijde van het schrijven van dit verslag was de oorlog in Oekraïne nog steeds aan de gang en de Vennootschap erkent dat elke escalatie tussen de landen van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en Rusland gevolgen kan hebben voor de scheepvaartsector.

Op 22 maart 2022, werd de Euronav Luxembourg S.A. senior unsecured bond issue 2021/2026 genoteerd.

Het tweede kwartaal

Voor het tweede kwartaal van 2022 noteerde de Vennootschap een nettoverlies van 4,9 miljoen USD of (0,02) USD per aandeel (eerste jaarthelft 2021: een nettoverlies van 89,7 miljoen USD of 0,44 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 74,9 miljoen USD (tweede kwartaal 2021: 22,6 miljoen USD). Voor het tweede kwartaal van 2021 bedroegen de gemiddelde dagelijkse langetermijnbevrachtingstarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, ongeveer 17.000 USD per dag (tweede kwartaal 2021: 11.250 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 45.500 USD per dag (tweede kwartaal van 2021: 51.250 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks verhandeld door Euronav op de spotmarkt bedroeg ongeveer 20.000 USD per dag (tweede kwartaal 2021: 10.500 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.500 USD per dag (tweede kwartaal 2021: 29.750 USD per dag).

April

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



Euronav en Frontline respectievelijk ongeveer 59% en 41% van de gecombineerde groep bezitten. Een combinatie blijft onderworpen aan een akkoord omtrent de transactiestructuur, een bevestigend zorgvuldigheidsonderzoek, overeenstemming over de voorwaarden van de mogelijke combinatieovereenkomst, de vereiste goedkeuringen van de raden van bestuur, aandeelhouders, klanten, kredietverleners en/of regelgevende instanties, overleg met werknemers en andere gebruikelijke voorwaarden.

Op 26 April 2022, kondigde Euronav de verkoop aan van de Suezmax Bari (2005 – 159,186 dwt). Het schip werd verkocht voor 21,5 miljoen USD. Er werd een meerwaarde op de verkoop geboekt van ongeveer 6,5 miljoen USD.

Op 29 April 2022 kondigde Euronav de verjonging van haar VLCC-vloot aan. De Vennootschap kocht twee eco-schepen aan, de Chelsea (2020– 299,995 dwt) en de Ghillie (2019 – 297,750 dwt), voor een totaalprijs van 179 miljoen USD. Deze schepen zijn zusterschepen van onze D-klasse schepen VLCC Delos (2021 – 300.200 dwt), Diodorus (2021 – 300.200 dwt), Doris (2021 – 300.200 dwt) en Dickens (2021 – 299.550 dwt). Al deze schepen werden gebouwd in Korea bij DSME, zijn uitgerust met scrubbers en zijn van de laatste generatie eco-type VLCC’s. Op dezelfde dag verkocht Euronav vier oudere S-klasse VLCC’s voor een totale prijs van 198 miljoen USD. De vier schepen zijn de Sandra (2011 – 323.527 dwt), Sara (2011 – 322.000 dwt), Simone (2012 – 315.988 dwt) en de Sonia (2012 – 314.000 dwt). De vier schepen waren niet-eco VLCC’s met een significant hoger verbruik en koolstofvoetafdruk dan moderne eco-VLCC’s.

Mei

Op 5 mei 2022 heeft Euronav haar decarbonisatiestrategie en -doelstellingen gepresenteerd tijdens een virtueel evenement met de naam Euronav's Road to Decarbonisation. De presentatie is beschikbaar via <https://euronav.connectid.cloud/register>.

Op 23 mei 2022, kondigde Euronav aan dat het lid is geworden van het Waterborne Technology Platform. Waterborne TP is opgericht als een industriegericht technologieplatform met als doelstelling een voortdurende dialoog tot stand te brengen tussen alle belanghebbenden binnen het vervoer over water. Dit is een breed doelpubliek bestaande uit o.a. classificatiebureaus, scheepsbouwers, reders, fabrikanten van maritieme uitrusting, infrastructuur- en dienstverleners, universiteiten of onderzoeksinstituten, en EU-instellingen, inclusief de lidstaten.

Juni

Op 7 juni 2022, kondigde Euronav aan dat het de volle eigenaar is geworden van het FSO-platform dat de Vennootschap in een 50-50 joint venture had met International Seaways, Inc. ("INSW"). De twee geconverteerde ULCC's, de FSO Asia en FSO Africa, werden aangekocht voor een totaalbedrag van 300 miljoen USD. Euronav betaalde ongeveer 140 miljoen cash rekening houdende met het bedrijfskapitaal en de schuldpositie. Het huidige contract loopt tot Q3 2032.

Op 13 juni 2022, verkocht Euronav haar twee oudste Suezmax-schepen: de Cap Pierre (2004 - 159,048 dwt) en de Cap Leon (2003 - 159,048 dwt). De gecombineerde meerwaarde op deze verkopen bedroeg 18,4 miljoen USD. Beide schepen zijn schuldenvrij.

Op 23 juni 2022, kreeg Euronav de 2021 sustainability-linked Deal of the Year award tijdens de Marine Money Week in New York, voor de kredietfaciliteit van 80 miljoen euro die we met een aantal commerciële banken hebben ondertekend en die een partnerschap met de Vlaamse overheid omvat. De Deal of the Year awards van Marine Money erkennen de wereldwijde bankiers, financiële adviseurs en juridische teams die transacties uitvoeren die volgens hen uitzonderlijk zijn. Hun selectiecriteria waren onder meer waardecreatie voor belanghebbenden, creativiteit, het overwinnen van uitdagingen bij de uitvoering en innovatie.

Het derde kwartaal

Tijdens het derde kwartaal van 2022 behaalde de Vennootschap een nettowinst van 16,4 miljoen USD hetzij 0,08 USD per aandeel (derde kwartaal 2021: een nettoverlies van 105,9 miljoen USD hetzij 0,53 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 99,6 miljoen USD (derde kwartaal 2021: 9,1 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse

se langetermijnbevrachtingstarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 22.250 USD per dag (derde kwartaal 2021: 9.000 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 47.000 USD per dag (derde kwartaal van 2021: 50.250 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks verhandeld door Euronav op de spotmarkt bedroeg ongeveer 34.000 USD per dag (derde kwartaal 2021: 10.250 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.500 USD per dag (derde kwartaal 2021: 29.500 USD per dag).

July

Op 6 juli 2022 kondigde Euronav aan dat het in het hoogste kwartaal was geplaatst van het enige grote rapport over deugdelijk bestuur in de scheepvaart, dat sinds 2016 wordt uitgevoerd door Webber Research (voorheen Wells Fargo). De Vennootschap werd in de scorekaart voor 2022 als 5de van de 52 scheepvaartmaatschappijen van verschillende sectoren (containers, bulk, tankers) genoteerd.

Het vierde kwartaal

Tijdens het vierde kwartaal van 2022 boekte de Vennootschap een nettowinst van 234,7 miljoen USD, hetzij 1,16 USD per aandeel (vierde kwartaal 2021: een nettoverlies van 72,2 miljoen USD, hetzij 0,36 USD per aandeel). De proportionele EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) over dezelfde periode bedroeg 317,7 miljoen USD (vierde kwartaal 2021: 38,5 miljoen USD). De gemiddelde dagelijkse langetermijnbevrachtingstarieven of TCE (Time Charter Equivalent) behaald door de vloot van de Vennootschap uitgebaat binnen de TI Pool, bedroeg ongeveer 57.400 USD per dag (vierde kwartaal 2021: 12.500 USD per dag). Het gemiddelde TCE van de VLCC-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingscontracten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 34.400 USD per dag (vierde kwartaal van 2021: 46.900 USD per dag). De gemiddelde dagelijkse TCE van de Suezmax-vloot rechtstreeks verhandeld door Euronav op de spotmarkt bedroeg ongeveer 57.800 USD per dag (vierde kwartaal 2021: 11.300 USD per dag). De TCE van de Suezmax-vloot van Euronav onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten, inclusief winstdeelname indien van toepassing, bedroeg 30.400 USD per dag (vierde kwartaal 2021: 30.400 USD per dag).

October

Op 17 oktober 2022 kondigde Euronav aan dat het de ULCC (Ultra Large Crude Carrier) Europe (2002- 441.561 dwt) heeft verkocht. Het schip is schuldenvrij en de verkoop leverde een meerwaarde op van 34,7 miljoen USD. Het schip

werd tijdens het vierde kwartaal geleverd aan haar nieuwe eigenaar en zal ingezet worden voor opslag.

Op 19 October 2022 kondigde Euronav aan dat het de Suezmax Cap Philippe (2006 – 158.920 dwt) heeft verkocht, wat een meerwaarde opleverde van 12,9 miljoen USD. Het schip is schuldenvrij en werd geleverd aan haar nieuwe eigenaars op donderdag 13 oktober. Euronav blijft haar vloot actief beheren in afwachting van nieuwe regelgevingen zoals de EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) die vanaf januari 2023 van kracht is.

Op 24 October 2022 kondigde Euronav aan dat het een overeenkomst heeft gesloten met Daehan Shipbuilding Co. Ltd. voor twee Suezmax nieuwbouwschepen. De schepen zullen zusterschepen zijn van Cedar (2022 -157.310 dwt) en Cypress (2022 –157.310 dwt), die gebouwd werden op dezelfde werf. De levering van beide schepen wordt verwacht in het derde kwartaal van 2024.

De schepen zijn de nieuwste generatie eco-Suezmax-tankers en zijn uitgerust met zowel scrubbers als ballastwater-behandelingssystemen. De schepen hebben de structurele notatie LNG Ready, en beide partijen werken nauw samen om ook de structurele notatie van Ammoniak en Methanol Ready te bekomen. Dit biedt de optie om op een later moment over te schakelen op andere brandstoffen.

November

Op 10 November 2022 kondigde Euronav aan dat het de Suezmax Cap Guillaume (2006 - 158.889 dwt) verkocht. Deze verkoop leverde een meerwaarde op van 14,3 miljoen USD. Het schip is schuldenvrij en werd tijdens het vierde kwartaal geleverd worden aan haar nieuwe eigenaren.

December

Op 16 december 2022 kondigde CDP (Carbon Disclosure Project) de CDP-score van alle deelnemende bedrijven aan. CDP is een wereldwijde non-profitorganisatie die al meer dan 20 jaar 's werelds meest toonaangevende platform voor milieuopenbaarmaking beheert. In 2022 deelden meer dan 13.000 bedrijven wereldwijd gegevens over hun milieu-impact met betrekking tot klimaatverandering, bossen en water met het CDP. Euronav heeft van het Carbon Disclosure Project (CDP) een B-score gekregen voor het nemen van gecoördineerde actie op het gebied van klimaatkwesties. Dat onze organisatie voor het derde opeenvolgende jaar de B-score behaalt, toont onze toegenomen verantwoordelijkheid en transparantie in combinatie met een verstrekte strategie en acties om klimaatverandering tegen te gaan. Euronav is ook toegetreden tot de All Aboard Alliance, een platform van het Global Maritime Forum om diversiteit, gelijkheid en inclusiviteit in de scheepvaartindustrie en vooral aan boord te bevorderen.



Gebeurtenissen na balansdatum 31 december 2022

Op 14 december 2022 verkocht de Vennootschap de Suezmax Cap Charles (2006 - 158.881 ton draagvermogen) voor 40,5 miljoen USD. Dit schip werd geboekt als een niet-vlot-tend actief aangehouden voor verkoop per 31 december 2022. Het schip werd op 16 februari 2023 aan zijn nieuwe eigenaar geleverd. In het eerste kwartaal van 2023 werd een meerwaarde van 22,1 miljoen USD opgenomen in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening.

Op 11 januari 2023 nam Euronav de nieuw gebouwde VLCC Cassius (2023 - 299.158 ton draagvermogen) en op 28 februari 2023 de nieuw gebouwde VLCC Camus (2023 - 299.158 ton draagvermogen), in ontvangst die in april 2021 werden aangekocht.

De invloed van de oorlog tussen Rusland en Oekraïne liet zich voelen op de volgende gebieden van onze bedrijfsactiviteiten, en zal dat blijven doen:

Vrachttarieven – De structurele verbetering van de tonmijlen door de Russische dislocatie heeft een positief effect gehad op de vrachttarieven. De Vennootschap heeft haar activiteiten met Russische klanten, die in het verleden een onbeduidend deel van de omzet van de Vennootschap vertegenwoordigden, opgeschort.

Prijs van bunkerbrandstof – Als gevolg van het risico op de markt en de zelfsanctionering van Russische oliestromen steeg de prijs van scheepsbrandstoffen. Ook in de nabije toekomst zal hij hoog blijven. Dit komt omdat Rusland de bunkermarkten voorziet van 20 % van de wereldwijde vraag naar hoogzwavelige stookolie (HSFO), zeer laagzwavelige stookolie (VLSFO) en gasolie voor de scheepvaart (MGO). Deze prijsstijgingen zullen een negatief effect hebben op de kostenstructuur van de schepen, waardoor het duurder wordt om vracht te verschepen over lange afstan-

den. De spread tussen HSFO en VLSFO was vóór de invasie groot, maar is aan een correctie begonnen nu de aanvoer in Europa en het Middellandse Zeegebied krappert begint te worden door het wegvallen van HSFO van Russische oorsprong.

De Vennootschap erkent dat de risico's op het gebied van cyberbeveiliging zijn toegenomen en heeft daarom passende risicobeperkende maatregelen genomen.

Bemanningsproblemen – aangezien we officieren en bemanning hebben die uit Rusland en Oekraïne afkomstig zijn, konden we ons uitdagende bemanningswisselingen voorstellen, maar de impact bleef zeer beperkt.

Op 11 juli 2022 maakte Euronav bekend dat het met Frontline een definitieve overeenkomst had gesloten voor een aandelen-voor-aandelencombinatie op basis van een ruilverhouding van 1,45 aandelen Frontline voor elk aandeel Euronav (de 'Combinatieovereenkomst'), die unaniem werd goedgekeurd door alle leden van de raad van bestuur van Frontline en alle leden van de raad van toezicht van Euronav. Op 9 januari 2023 kondigde Frontline aan dat het eenzijdig had besloten de Combinatieovereenkomst af te blazen. Euronav stelde vast dat een eenzijdige actie

met het oog op de beëindiging van de Combinatieovereenkomst ongegrond is krachtens de voorwaarden van de Combinatieovereenkomst en dat Frontline geen bevredigende reden heeft aangevoerd voor zijn beslissing om de beëindiging voort te zetten. Op 18 januari 2023 kondigde Euronav aan dat het een verzoek om dringende voorlopige en bewarende maatregelen had ingediend in verband met de eenzijdige actie van Frontline om de beëindiging van de Combinatieovereenkomst door te zetten. Euronav verzocht deze beëindiging op te schorten in afwachting van een beslissing ten gronde die in de eerste plaats de nakoming van de Combinatieovereenkomst nastreeft. Op 30 januari 2023 kondigde Euronav aan dat het een verzoek tot arbitrage ten gronde heeft ingediend met betrekking tot de eenzijdige actie van Frontline om de beëindiging van de Combinatieovereenkomst door te zetten. Op 7 februari 2023 is uitspraak gedaan in de lopende spoedarbitrageprocedure. De noodarbiter heeft het verzoek van Euronav om voorlopige en tussentijdse maatregelen afgewezen op grond van de specifieke en procedurele regels die van toepassing zijn op de noodprocedures en in het bijzonder op grond van een gebrek aan urgentie voor Euronav om de gevraagde voorlopige en tussentijdse maatregelen te verkrijgen. Ondertussen is Famatown Finance Limited, een



verbonden partij van de grootste aandeelhouder van Frontline, aandelen van Euronav blijven vergaren. Het totaal van deze transacties betekent dat Famatown (samen met Frontline) 50.426.748 aandelen in Euronav bezit, of 24,99 % van de uitstaande aandelen (exclusief eigen aandelen). De raad van toezicht van Euronav heeft Famatown proactief benaderd om zijn intenties te begrijpen en is van plan een constructieve dialoog te blijven voeren, zoals Euronav dat ook doet met alle aandeelhouders en belanghebbenden van Euronav. CMB NV en haar verbonden ondernemingen ('CMB') bezitten gezamenlijk 25 % van de stemgerechtigde aandelen van Euronav (exclusief eigen aandelen). Op 16 januari 2023 ontving Euronav een brief van CMB, met het verzoek dat de raad van toezicht een algemene vergadering van Euronav zou bijeenroepen om de volledige huidige raad van toezicht te vervangen. Er zal een bijzondere algemene vergadering ('BAV') van aandeelhouders worden bijeengeroepen in overeenstemming met het Belgische Wetboek van vennootschappen en verenigingen. Euronav merkt op dat de agendapunten ertoe strekken de volledige huidige raad van toezicht, die uitsluitend uit onafhankelijke leden bestaat, te vervangen door leden die door CMB worden voorgedragen. Gezien de belangrijke impact die een dergelijke verandering kan hebben op Euronav, zijn ac-

tiviteiten en al zijn aandeelhouders en stakeholders, heeft de raad van toezicht van Euronav een voorstel gedeeld met zijn aandeelhouders, waarbij een eerlijke vertegenwoordiging wordt aanbevolen van beide minderheidsaandeelhouders, CMB en Frontline/Famatown, door twee extra niet-onafhankelijke leden van de raad van toezicht voor elk van hen voor te stellen.

Op 23 maart 2023, hield Euronav een BAV om te stemmen over de voorstellen ingediend door Famatown Finance Ltd en CMB NV. De aandeelhouders stemden voor het behoud van onafhankelijke bestuurders Grace Reksten Skaugen, Anita Odedra, Carl Trowell. Zij keurden een door CMB voorgestelde agendapunt goed om de mandaten van de andere onafhankelijke bestuurders Anne-Hélène Monsellato en Steven Smith te beëindigen. In overeenstemming met de aanbevelingen van de Raad van Toezicht keurden de aandeelhouders ook de benoemingen van vier nieuwe bestuurders goed: John Fredriksen en Cato H. Stonex, die Famatown vertegenwoordigen; en Marc Saverys en Patrick De Brabandere, die CMB vertegenwoordigen.

Bestuurder	Audit- en Risicocomité	Duurzaamheidscomité	Remuneratiecomité	Corporate Governance en Nominatiecomité	Raad van Toezicht
Carl Trowell			x	Voorzitter	x
Anita Odedra	x	x	x	x	x
Grace Skaugen	x	x	Voorzitster	x	Voorzitster
Marc Saverys					x
Patrick De Brabandere	Voorzitter		x	x	x
Cato Stonex			x	x	x
John Fredriksen					x

Op 10 maart 2023, sloot Euronav een overeenkomst met de Verenigde Naties voor de verkoop van de Nautica, een VLCC, als onderdeel van een ruimere bergingsoperatie voor de FSO Safer in Jemen. Het schip zal de FSO Safer (1976 – 406,639 dwt) vervangen en daar blijven. Euronav zal, ook na de overdracht van de olie, nog enkele maanden helpen bij de exploitatie van het schip.

Op 28 en 29 maart 2023 vond de rechtszitting over de Sienna-claim plaats. De Directieraad is van mening dat het gevestigde standaardwerkwijzen heeft gevolgd en dat het geldige verdedigingsargumenten heeft. Op basis van een extern juridisch advies meent de Directieraad dat het sterke argumenten heeft dat het risico van een uitstroom minder dan waarschijnlijk is en daarom wordt er geen voorziening opgenomen.





Duurzaamheidsrapport

Brief van de CEO	49
Duurzaamheid bij Euronav	50
Milieu	58
Sociaal en menselijk kapitaal	72
Gezondheid	88
Veiligheid	92
Beveiliging	99
Deugdelijk Bestuur	100
Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur	140
Marktvooruitzichten voor 2023	178
Vloot van Euronav op 31 december 2022	180
Woordenlijst	184
GRI Content Index	192



Brief van de CEO

Als bedrijf maakt duurzaamheid deel uit van ons DNA. Duurzaamheid is geen statisch concept maar het is dynamisch en verandert voortdurend naarmate technologie en wetenschap voortschrijden en de regelgeving strenger wordt om milieudoelstellingen zoals de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering te halen. Het afgelopen jaar is maar al te goed gebleken dat voortdurende aanpassing aan veranderende omstandigheden noodzakelijk is. De wereld zal tijdens de energietransitie nog vele jaren ruwe olie en het veilige transport ervan nodig hebben. In ons tankersegment moeten de hoogst mogelijke normen in acht worden genomen om relevant te blijven naarmate de wereldwijde vraag naar energie verschuift naar andere hernieuwbare bronnen.

De energietransitie is een grote uitdaging, het conflict tussen Rusland en Oekraïne dient als een belangrijke herinnering dat de energiezekerheid niet in het gedrang mag komen. Langetermijnplanning, investeringen in nieuwe technologieën en samenwerking zijn essentieel om tijdens de overgang een toereikende energievoorziening te waarborgen.

Onze klanten, leveranciers en financiers eisen ook allemaal een stevige inzet voor de hoogst beschikbare duurzaamheidsnormen. Euronav heeft de intentie om deze maatstaven waar mogelijk te overtreffen. Goed bestuur is de sleutel tot de implementatie van een duurzaam bedrijfsmodel en Euronav heeft altijd de hoogste ethische en sociale normen toegepast op onze zakelijke transacties. Euronav gaat echter over meer dan ideeën en zinnen.

Wij streven naar een creatieve, ondersteunende en stimulerende omgeving voor al onze werknemers en als een van de toonaangevende wereldwijde platformen voor het zeevervoer van ruwe olie, geloven wij dat het zowel een verantwoordelijkheid als een kans is om de energietransitie aan te sturen door waar mogelijk als groene kampioen te handelen.

In 2022 hebben wij onze duurzaamheidsinfrastructuur verder ontwikkeld (zie grafiek), naast het kernstuk van onze aankondiging van 5 mei in verband met onze toewijding om tegen 2050 een bedrijf te zijn dat geen koolstof uitstoot. Deze gestructureerde aanpak heeft vele tastbare mijlpalen, te beginnen met een ambitieuze vermindering van onze CO2 uitstoot met 40% per schip tegen 2030. Voor de finan-

ciering van ons bedrijf geldt nu dat voor een meerderheid van de financiering vereisten zijn opgenomen inzake emissie-reductie.

De focus van Euronav op het leiden van een duurzaam en verantwoordelijk platform zal tastbare voordelen opleveren voor al onze stakeholders en de maatschappij in het algemeen. Scheepvaart speelt een cruciale rol bij de decarbonisatie, aangezien het nu al het meest efficiënte transportmiddel is in termen van uitstoot.

Bij Euronav kijken we ernaar uit om die uitdaging aan te gaan.

Als CEO van dit bedrijf ben ik trots op de vooruitgang die tot nu toe is geboekt, maar nog meer gemotiveerd door elke kans die we hebben om verder te presteren.

Hugo



Duurzaamheid bij Euronav

We gaan voluit voor duurzaamheid

De afgelopen jaren is de scheepvaartsector zich gaan realiseren dat emissiereductie een noodzaak is. De regelgeving verandert snel: de EEXI/CII van de IMO, de opname van de maritieme sector in de EU-regeling voor de handel in emissierechten en de vele nieuwe normen voor duurzaamheidsrapportage zullen druk blijven uitoefenen om de emissies te verminderen.

Dit traject vereist: de identificatie van toekomstige brandstoffen en zware investeringen in infrastructuur zodat ze op een groene manier kunnen worden geproduceerd en geleverd, en een rechtvaardige overgang zodat alle belanghebbenden ervan kunnen profiteren.

Naar verwachting zal de IMO aan het eind van haar MEPC 80-vergadering in juni 2023 een nieuwe 2050-strategie bekendmaken. Dit zou de ontwikkeling en de invoering van nieuwe brandstoffen moeten versnellen en dus de uitstoot eerder dan later moeten verminderen.

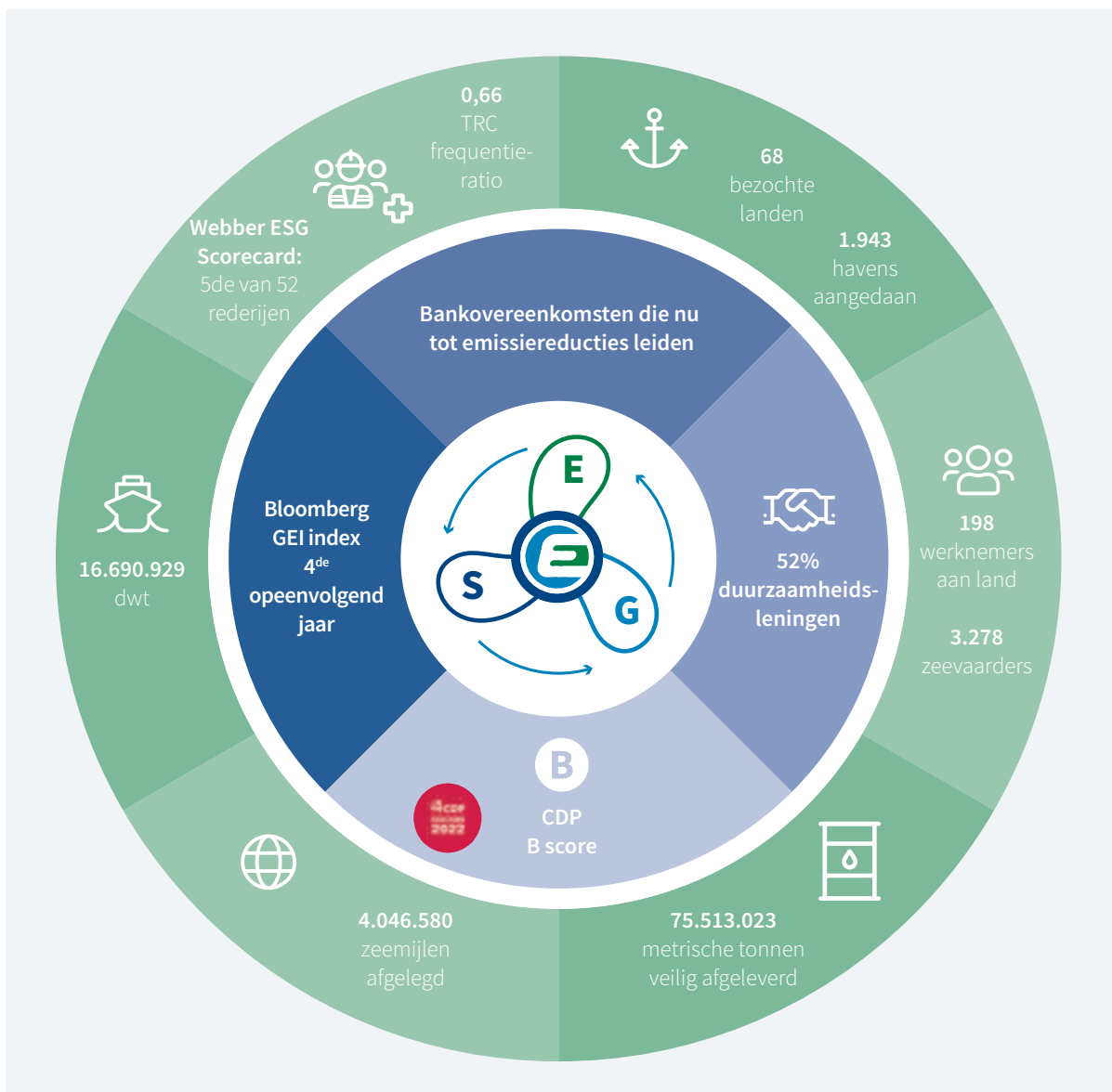
Bij Euronav werkt een speciaal team aan reisoptimalisatie door gebruik te maken van weerrouting en andere operationele efficiëntie. Onze innovatieteams werken aan slimme digitale oplossingen, zoals het FAST-platform om besluitvorming op basis van gegevens mogelijk te maken voor real-time prestatieverbeteringen. Onze operations- en chartermensen leiden de coalities in de sector die zich rich-

ten op kortetermijnacties die de uitstoot van de sector aanzienlijk kunnen verminderen. Onze technische teams bundelen hun krachten met motorontwerpers en fabrikanten om ervoor te zorgen dat de nieuwste energiebesparende technologieën deel uitmaken van onze decarbonisatieagenda.

Onze scheepsmanagementteams profiteren van de droogdokken van onze schepen om energiebeheer- en besparingstechnologieën te installeren. Voor de periode 2022-2027 zijn minstens 82 groene retrofitprojecten gepland. In combinatie met het verjongingseffect van onze vloot zal onze koolstofintensiteit (gemeten in AER) naar verwachting ten minste 2% onder het AER-traject van de Poseidon Principles liggen. Onze bemanning aan boord doet voortdurend aanbevelingen voor quick wins om het energieverbruik aan boord te verminderen.

Last but not least heeft Euronav in 2022 voor de leden van de raad van bestuur duurzaamheids-KPI's opgenomen die gekoppeld zijn aan hun stimuleringspakket.

We werken nu aan een gedetailleerde strategie om onze decarbonisatieplannen te realiseren en de bijbehorende kosten in kaart te brengen. In de tussentijd is er een verscheidenheid aan uitvoerbare en innovatieve mogelijkheden om de uitstoot nu te verminderen. Wij zijn ermee bezig.



Rapportagekaders

In dit verslag verstrekken we beleggers en andere belanghebbenden materiële duurzaamheids- en ESG-informatie. Dit duurzaamheidsrapport is opgesteld in overeenstemming met alle vrijwillige rapportagevereisten inzake niet-financiële gegevens, bij gebrek aan verplichte vereisten. Bijgevolg volgt het rapport de structuur van het Global Reporting Initiative (GRI), een wereldwijde richtlijn om te communiceren over de economische, sociale en milieuprestaties van bedrijven. Die richtlijn bevordert benchmarking en wordt regelmatig bijgewerkt om te voldoen aan de recentste rapportagevereisten. Het GRI is gebaseerd op dezelfde principes als de TCFD. De TCFD (Task Force for Climate-related Financial Disclosure) is een framework om te rapporteren over bestuur, risicobeheer en klimaatgerelateerde doelstellingen en strategieën. Het kader richt zich vooral op de financiële gevolgen van ESG-risico's en bouwt voort op bestaande gerapporteerde processen. De richtlijnen van de Sustainability Accounting Standards Board (SASB) voor de maritieme transportsector gebruikt om financieel

belangrijke duurzaamheidsinformatie te verstrekken, als aanvulling op het GRI. De emissie-informatie in dit verslag is ook in overeenstemming met de rapportagevereisten van het Greenhouse Gas Protocol. Met het oog op de nieuwe European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die zijn opgelegd krachtens de richtlijn inzake duurzaamheidsrapportering door ondernemingen (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD), hebben we ook enkele van de sectoragnostische ESRS-vereisten opgenomen in ons rapport voor 2022. De ESRS worden voor Euronav verplicht voor de verslagperiode januari-december 2024 (het jaarverslag verschijnt in het tweede kwartaal van 2025). Daarnaast is de duurzaamheidsstrategie van Euronav afgestemd op de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (UN SDG). Euronav rapporteert ook over duurzame en verantwoorde investeringen aan het Carbon Disclosure Project (CDP). Dit rapport en de gegevens hebben betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2022.

Kerncijfers duurzaamheid

Maatstaf	Eenheid	2022	2021
Beheer van broeikasgas-emissies	Zie pagina	p 66-94	p 67-96
Energiemix (1) Totaal verbruikte energie, (2) percentage zware stookolie, (3) percentage hernieuwbare ene	Gigajoules, percentage (%)	1) 30.610.912 2) 72% 3) 0%	1) 30.298.088 2) 57% 3) 0%
Luchtemissies van de volgende verontreinigende stoffen: (1) NOx (met uitzondering van N2O), (2) SOx, en (3) deeltjes (PM	Ton (t)	1) 69.666,5 2) 6.863	1) 69.666,5 2) 6.863
Aantal en totaal volume van verliezen en lozingen in het milieu	Aantal, kubieke meter (m ³) of ton	0	0

Maatstaf	Eenheid	2022	2021
Havenstaatcontrole: Aantal (1) tekortkomin- gen en (2) aanhoudingen ontvangen van regionale organisaties voor haven- staatcontrole (PSC)	Aantal	1) Deficiencys: 52 2) Detentions: 0	1) Tekortkomingen: 15 2) Aanhoudingen:
Corruptierisico's: Aantal aanlopen in havens of netto-inkomsten in landen die de 20 laatste posities bekleeden in de Corruption Perception Index van Transparency International	Aantal of waarde (rapporteringsvaluta)	16	12
Beleid en doelstellingen	Zie pagina	p 116 - 119	

Activiteitsmaatstaf	Eenheid	2022	2021	Referentie- standaard
Aantal werknemers aan boord van schepen	Aantal	3.278	3.194	TR-MT-000.A
Totale afstand afgelegd door schepen	Zeemijlen	4.046.580	4.560.945	TR-MT-000.B
Operationele dagen	Dagen	23.807	25.952	TR-MT-000.C
Draagvermogen	Duizend ton draagvermogen	16.690.929	18.776.610	TR-MT-000.D
Aantal schepen in de totale scheepsvloot	Aantal	70	72	TR-MT-000.E
Aantal havenaanlopen van schepen	Aantal	1.852	1.943	TR-MT-000.F



Materialiteitsbeoordeling - procesontwikkeling

Materialiteitsbeoordeling

Een belangrijke stap in onze duurzaamheidsrapportage is bepalen welke ESG-aspecten prioritair zijn voor ons bedrijf en onze stakeholders. Begin 2022 hebben we een materialiteitsbeoordeling uitgevoerd om inzicht te krijgen in de prioriteiten van Euronav en onze externe stakeholders. We werden daarbij ondersteund door een externe partij die gespecialiseerd is in duurzaamheidsbesluitvorming en materialiteitsbeoordelingen, om te bepalen wat onze prioritaire punten zijn.

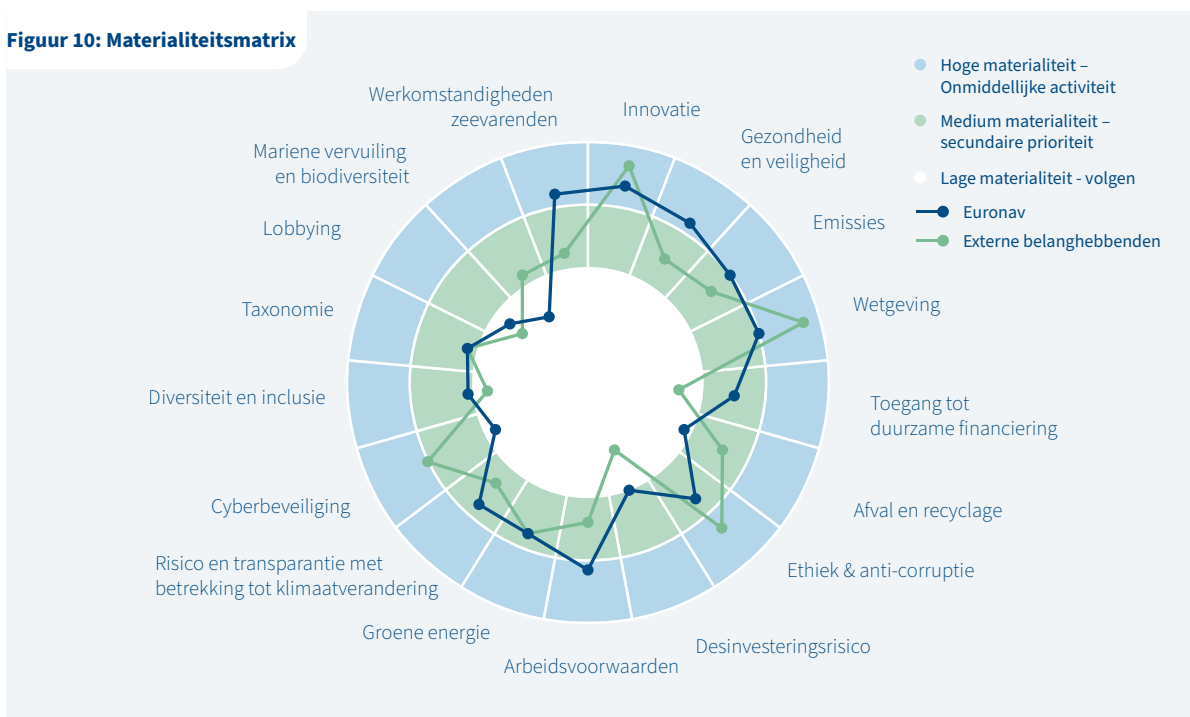
Wij zullen waarschijnlijk opnieuw een materialiteitsbeoordeling uitvoeren wanneer de nieuwe materialiteitsrichtlijnen van de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) verschijnen. In dat verband zijn wij van plan in de volgende ronde een dubbele materialiteitsbeoordeling uit te voeren, zoals voorzien door ESRS. De reden is dat er geen kritische factoren zijn die een nieuwe materialiteitsbeoordeling voor ons verslag van 2022 noodzakelijk maken. Onze huidige materialiteitsbeoordeling is hoe dan ook gebaseerd op de verslagleggingsnormen van de GRI 101: Foundation Standard om het doel en de inhoud van de rapportage te bepalen.

Een samenvatting van de belangrijkste conclusies van vorig jaar:

- De externe stakeholders vinden financiële prestaties en milieuprestaties even belangrijk; Euronav plaatst financiële prestaties in de kern van zijn duurzaamheidsstrategie, boven de maatschappelijke, operationele en milieugerelateerde implicaties.
- Volgens onze externe partners is regelgeving de belangrijkste drijfveer voor de komende jaren, met wellicht de belangrijkste financiële gevolgen (CII, EU ETS, FuelEU-norm, IMO-strategie).
- Onze werknemers vinden veiligheid, innovatie en arbeidsomstandigheden het allerbelangrijkst.
- De externe stakeholders zien duurzame financiering en desinvestingsrisico's niet als materiële onderwerpen; Euronav geeft afval en biodiversiteit een lage materialiteit.
- Wanneer de IMO haar nieuwe strategie voor 2050 bekendmaakt, die gepaard zou kunnen gaan met andere ondersteunende beleidsmaatregelen, bestaat de kans dat de externe risico's van de decarbonisatie duidelijker worden. Hetzelfde geldt voor de invoering van nieuwe IMO- en EU-regelgeving (CII en EU ETS), die concretere financiële gevolgen kan hebben.

Materialiteitsmatrix

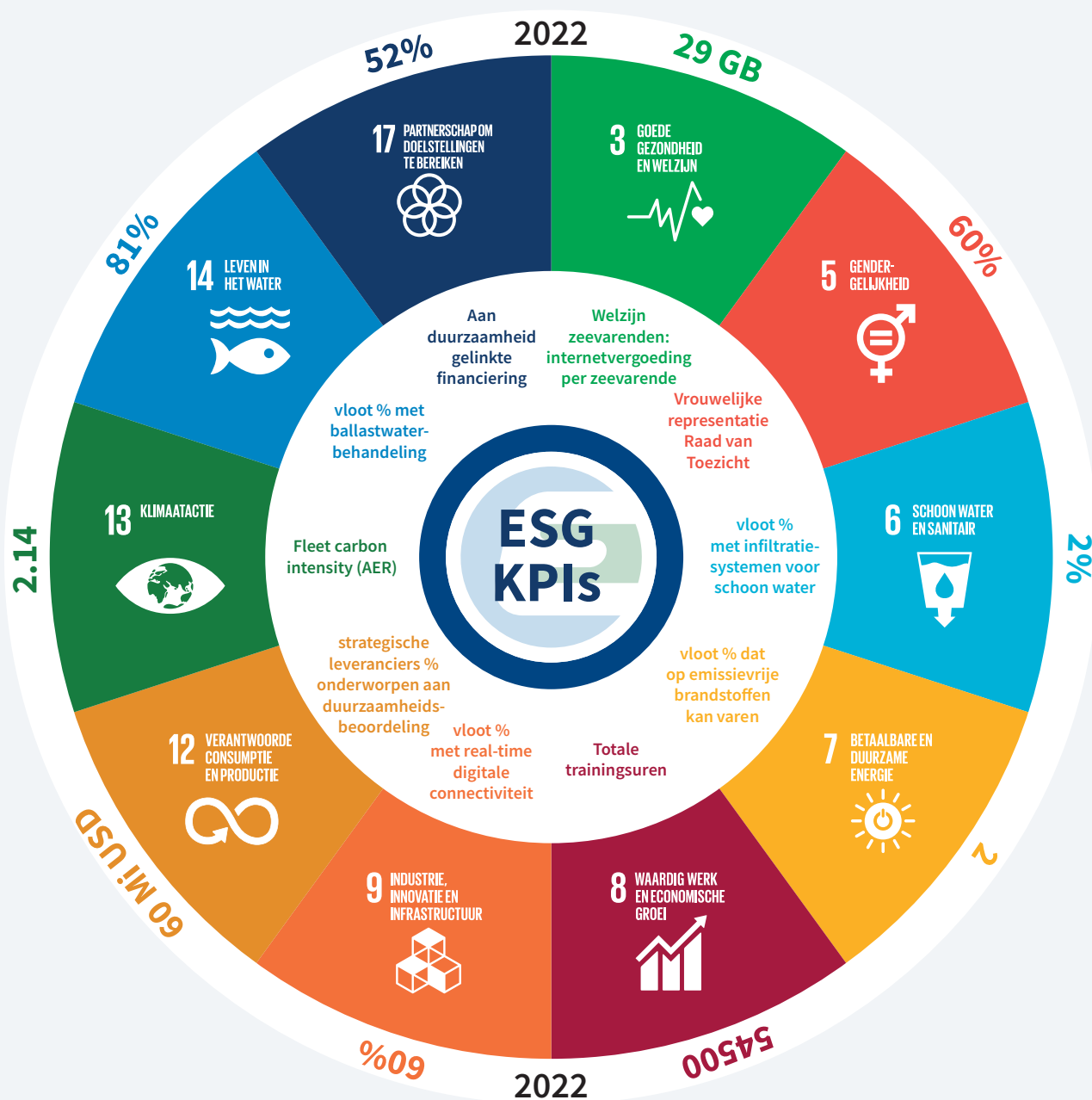
Figuur 10: Materialiteitsmatrix



Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de VN

In 2015 lanceerden de Verenigde Naties zeventien duurzameontwikkelingsdoelstellingen (Sustainable Development Goals, SDG's) om tegen 2030 een einde te maken aan armoede, ongelijkheid en onrechtvaardigheid te bestrijden en de klimaatverandering aan te pakken. Het duurzaamheidsbeleid van Euronav sluit aan bij de doelstelling van een 'gedeelde blauwdruk voor vrede en welvaart voor mensen en de planeet, nu en in de toekomst'. We zetten ons met

trots in voor de duurzameontwikkelingsdoelstellingen van de VN en geloven dat we invloed kunnen uitoefenen op de verwezenlijking van tien ervan, zoals we hieronder illustreren. De onderstaande tabel bevat de SDG's van de VN waar Euronav op inzet, de indicatoren die relevant zijn voor het bedrijf en onze sector, de concrete ESG-maatstaf van het bedrijf, en de eenheid.



Actieve samenwerking met financiële instellingen op het gebied van ESG

Euronav positioneert zich met zijn financieringsprofiel proactief voor de toekomst. In de loop van 2020 is Euronav gestart met het omzetten van bestaande faciliteiten in doorlopende kredietfaciliteiten met specifieke doelstellingen voor emissiereductie. Deze leningen bevatten voorwaarden met duidelijke doelstellingen om onze broeikasgasemissies tijdens de looptijd ervan terug te dringen. De doelstellingen waren onmiddellijk van kracht, waarbij de naleving over de eerste twaalf maanden beloond werd met een verlaagderentecoupon.

Duurzame financiering

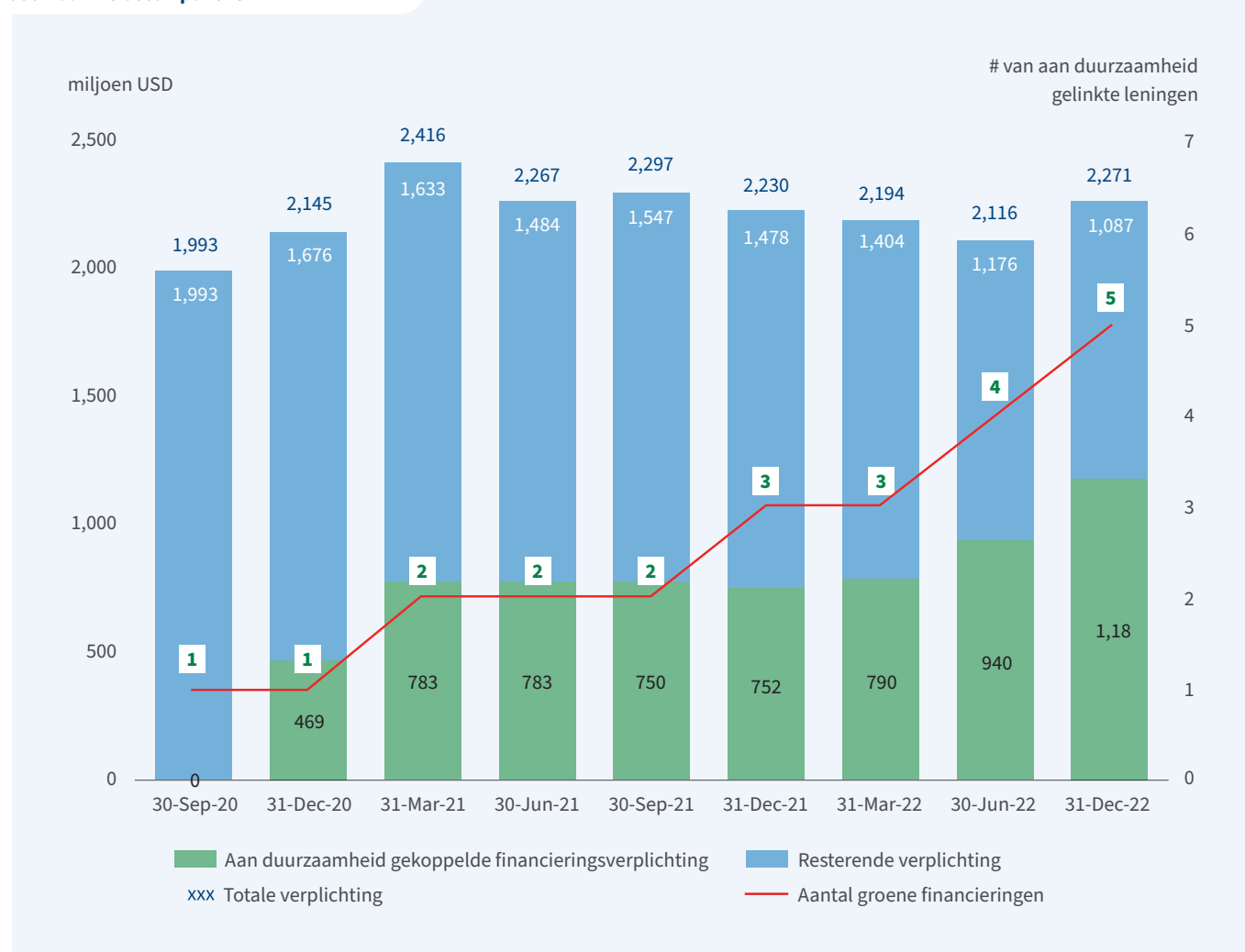
Aangezien duurzaamheid één van onze kernwaarden is, benadert Euronav elke financieringsopportunity vanuit een duurzaamheidsperspectief, samen met een consortium van partnerbanken die dezelfde waarden delen.

Op 6 december 2022 ging Euronav een nieuwe duurzaamheidsfaciliteit aan van 377 miljoen USD. De faciliteit werd afgesloten met verschillende commerciële banken (Nordea, BNP, ING, KBC en Standard Chartered Bank) en heeft een looptijd van 5 jaar. Dit is de vierde duurzaamheidsgerelateerde financiering die Euronav aangaat in twee jaar tijd. De kredietfaciliteit omvat drie KPI's die, indien ze worden gehaald, de rentekosten van Euronav met 10 basispunten zullen verminderen. De opgenomen KPI's zijn:

- Een verbetering van de jaarlijkse efficiëntieratio, die Euronav wil bereiken door zijn vloot geleidelijk te blijven vernieuwen;
- Groene aanpassingen van de schepen door energiebesparende technologieën toe te passen; en
- Investing in het sociale welzijn van de Euronav-bemanning door de internetverbinding te optimaliseren en de bemanning meer onlinetijd te geven.

Eind 2022 had 52% van de financieringen van Euronav bij commerciële banken een duurzaamheidscomponent.

Figuur 11: Faciliteiten met een geïntegreerde duurzaamheidscomponent



EU-taxonomie

De EU-taxonomie is een classificatiesysteem voor ecologische, duurzame economische activiteiten. De EU-taxonomie kwam voor het eerst aan bod in het jaarverslag van Euronav van 2021, waarbij gefocust werd op de kwalitatieve informatie over de relevantie van de EU-taxonomie voor de kernactiviteiten en de verwachtingen van het bedrijf. De activiteiten die in aanmerking komen, zijn de activiteiten die onder de Taxonomieverordening vallen, ongeacht of die activiteiten voldoen aan eventuele technische screeningscriteria en in welke mate (alignering).

Zoals besproken is de verplichting om duurzaamheidsindicatoren te verstrekken krachtens artikel 8 van de Taxonomieverordening sinds 01.01.2022 van toepassing op ondernemingen die verplicht zijn om niet-financiële overzichten te publiceren overeenkomstig artikel 19a of artikel 29a van de Richtlijn financiële verslaggeving (2013/34/EU). De Richtlijn niet-financiële informatie (Richtlijn 2014/95/EU, NFRD) is een wijziging van de Richtlijn financiële verslaggeving (Richtlijn 2013/34/EU). Krachtens de NFRD moeten grote beursgenoteerde ondernemingen, kredietinstellingen en verzekeringsmaatschappijen ('organisaties van openbaar belang') met meer dan vijfhonderd werknemers verslagen publiceren over hun beleidslijnen met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen en andere informatie inzake duurzaamheid (besluit 14, artikel

1 en artikel 29a). Krachtens artikel 8 van de Taxonomieverordening moeten ondernemingen die onder het toepassingsgebied van de bestaande NFRD vallen, en bijkomende ondernemingen die onder het toepassingsgebied van de voorgestelde Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD, richtlijn betreffende duurzaamheidsrapportering door ondernemingen) vallen, bepaalde indicatoren publiceren over de mate waarin hun activiteiten duurzaam zijn, zoals gedefinieerd in de EU-taxonomie.

De taxonomie en de toepassing van de NFRD gelden voor ondernemingen met gemiddeld meer dan vijfhonderd werknemers tijdens het boekjaar in kwestie, en een balanstotaal van meer dan 20 miljoen euro of een netto-omzet van meer dan 40 miljoen euro op de balansdatum.

Euronav stelt meer dan drieduizend mensen tewerk, aan wal en aan boord, van wie de meerderheid zeevarenden zijn. Zij worden niet geclassificeerd als vte's, omdat ze verbonden zijn aan externe partijen. Bijgevolg had Euronav 440 vte's in dienst en is het bedrijf niet verplicht om te rapporteren over de EU-taxonomie. Dit verandert zodra Euronav onderworpen is aan de CSRD en de European Sustainability Reporting Standards, waardoor het bedrijf als onderdeel van de CSRD-rapportageverplichtingen zal moeten rapporteren over de alignering met de EU-taxonomie. Tot dan zal Euronav informatie over de EU-taxonomie alleen op vrijwillige basis rapporteren.





Milieu

Milieubenadering

Euronav erkent dat de klimaatverandering een enorme strategische uitdaging is op de lange termijn, en dat we met de hele sector en over de grenzen van industrieën heen moeten samenwerken om de negatieve impact op het milieu in te perken. Het is echter duidelijk dat elke speler zijn verantwoordelijkheid moet nemen door rechtstreekse maatregelen te nemen om zijn uitstoot te beperken. Hoe langer we zulke maatregelen uitstellen, hoe meer inspanningen nodig zullen zijn om a) te voldoen aan de wettelijke vereisten en b) onze beloftes na te komen. Daarnaast maken de stijgende kosten het aantrekkelijk om te wachten met maatregelen. Anderzijds zijn er ook kansen: kennis over wat er gedaan moet worden, netwerken om actie te stimuleren, technologieën om de uitstoot te verminderen en oplossingen voor operationele efficiëntie. Er zijn concrete stappen die we kunnen zetten door samen te werken en te innoveren, en die zullen tastbare win-winresultaten opleveren.

Bij Euronav zetten we ook sterk in op externe partners en samenwerkingsverbanden die ernaar streven om een onmiddellijke impact te hebben op de decarbonisatie van de scheepvaart. Weerrouteringstools, CII-monitoring, oplossingen voor operationele efficiëntie en optimalisatie van de reissnelheid, technologieën voor het beheer van zwaveluitstoot, innovaties op het gebied van scheepsontwerp en motoren en digitale transformatieplatforms zijn enkele van de vele manieren waarop we onze dagelijkse milieuprestaties trachten te verbeteren.

Wij erkennen dat emissievrije brandstoffen het krachtigste middel zijn om onze activiteiten uitstootvrij te maken. We zijn ook betrokken bij projecten die inzetten op een multidisciplinaire aanpak om de ontwikkeling van emissievrije schepen te versnellen, zoals gezamenlijke ontwikkelingsprogramma's. Koolstofarme brandstoffen zullen naar verwachting echter pas tegen het einde van dit decennium op grotere schaal worden gebruikt. Tot dan?

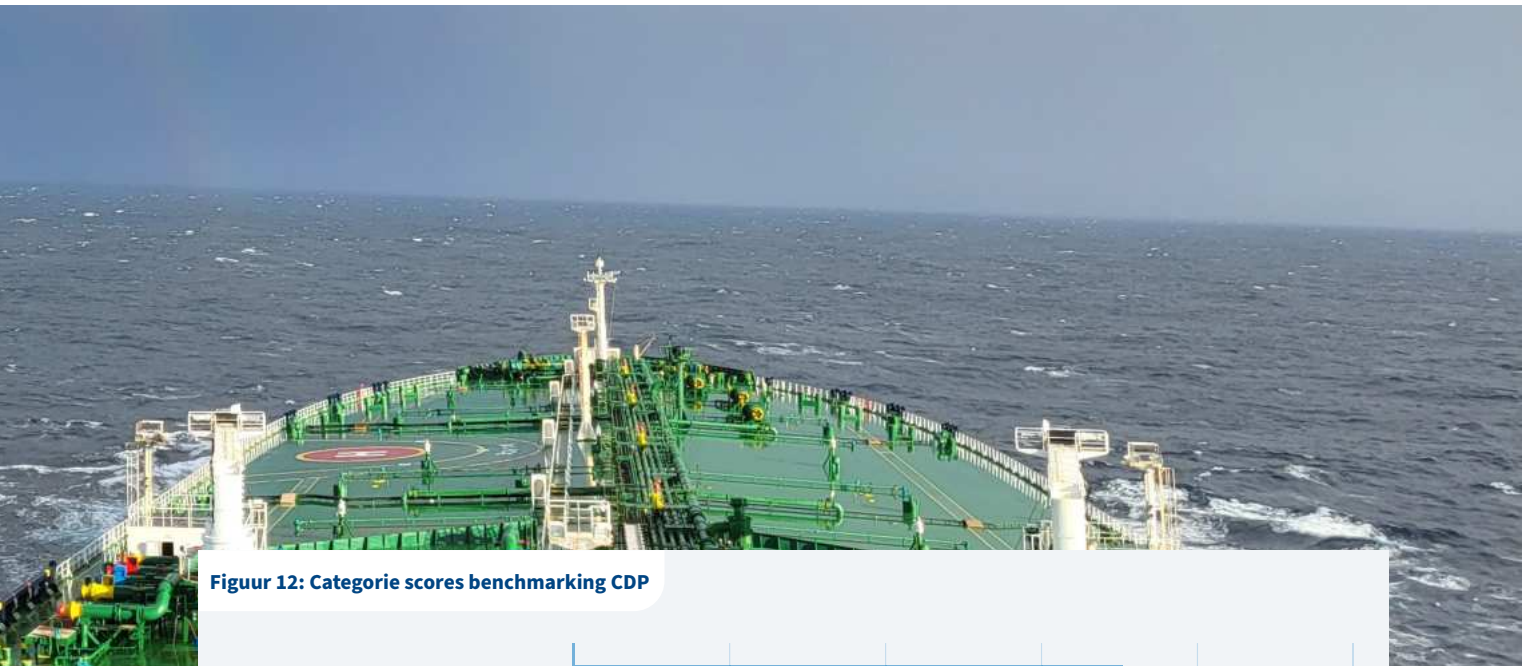
Carbon Disclosure Project (CDP)

Het CDP is een wereldwijde non-profitorganisatie die 's werelds meest toonaangevende platform voor de bekendmaking van milieugegevens beheert. Bijna 20.000 organisaties verstrekten in 2022 gegevens aan het CDP. De CDP-scores worden op grote schaal gebruikt door beleggers en aankooporganisaties om beslissingen te nemen die een koolstofvrije, duurzame en veerkrachtige economie ondersteunen.

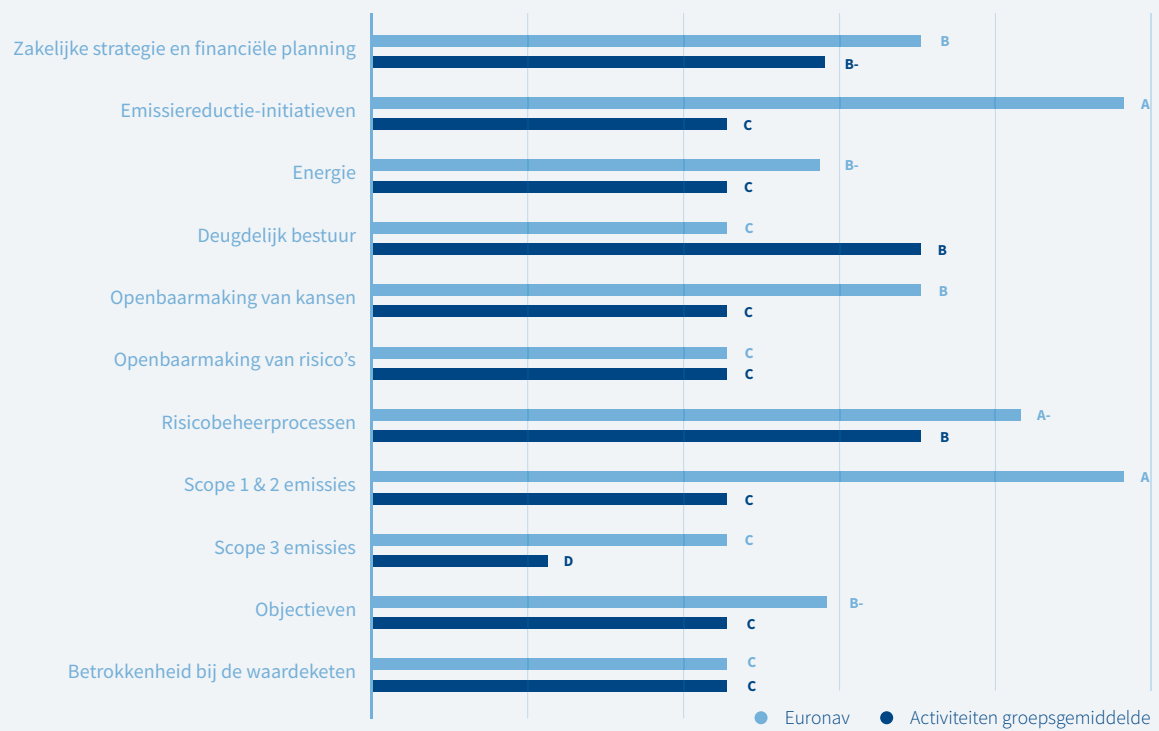
In 2022 kreeg Euronav voor de derde keer de CDP-score B. Die score wijst op onze toegenomen verantwoordelijkheid en transparantie, in combinatie met een meer doorgedreven

klimaatstrategie en acties om klimaatverandering tegen te gaan. De score van Euronav is hoger dan het gemiddelde van de zeevervoersector (C) en het wereldwijde gemiddelde (ook C).





Figuur 12: Categorie scores benchmarking CDP



Activiteiten groeps gemiddelde **B** | Marine transport **C** | Europe **B** | Global Average **C**

We behielden onze A op 'Initiatieven voor emissiereductie' en verbeterden onze score voor 'Doelstellingen' van een D naar een B in 2022. Onze scope 1- en scope 2-emissies kregen een score A. Dit is een geweldige prestatie, aangezien het CDP de lat om in aanmerking te komen voor een klimaatleiderschapsscore hoger heeft gelegd. Daardoor

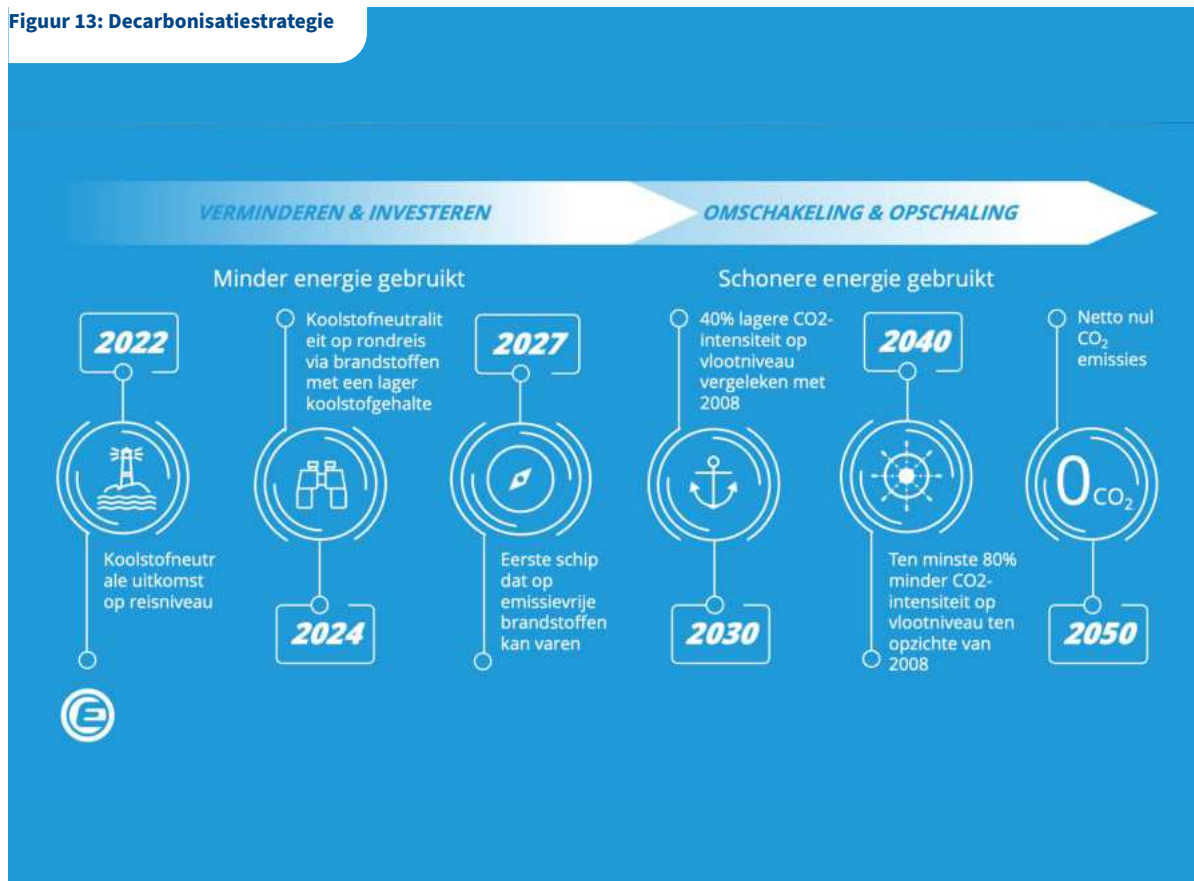
waren onze scores voor vier categorieën lager dan vorig jaar. Onze scores voor de parameters 'Bedrijfsstrategie', 'Bestuur', 'Verstrekking van informatie over kansen' en 'Verstrekking van informatie over risico's' vielen namelijk terug van A en B naar B en C.

Decarbonisatie: Bij de brug

De factsheet hieronder toont de decarbonisatieprestaties van Euronav sinds we onze strategie voor het eerst voorstelden in het jaarverslag van 2021. Die jaarlijkse momentopname toont het beleid of acties met een impact op het koolstofvrij maken van onze vloot.

Euronav heeft zijn decarbonisatietraject publiekelijk bekendgemaakt in mei 2022. Toen hebben we ook de belangrijkste decarbonisatiehefbomen/duurzaamheidsprestaties van Euronav aangegeven: brandstoffen met lage/nul-emissie, energie-efficiënte technologieën, operationele efficiëntie en vlootvernieuwing.

Figuur 13: Decarbonisatiestrategie



Ontwikkelingen 2022 in een notendop:

- Euronav Sustainability heeft een nieuwe werkgroep opgericht om de duurzaamheidsprestaties van de scheepvaartactiviteiten op te volgen, decarbonisatie-initiatieven uit te voeren en de naleving van regelgeving te waarborgen. De werkgroep kreeg de naam 'Decarbonization Squad' en wordt indien nodig bijgewoond door de leden van de Directieraad.
- De Decarbonisation Squad heeft besloten een beroep te doen op een van de bekende Classes, die naar verwachting advies en technische ondersteuning zal bieden bij de ontwikkeling van het vlootovergangsplan van Euronav. Het resultaat van die oefening zal naar verwachting een antwoord bieden op de hamvraag 'Hoeveel zal onze decarbonisatiestrategie naar verwachting kosten?'
- Ten slotte heeft onze Directieraad besloten om twee klimaatgerelateerde criteria goed te keuren betreffende de verloning van het management: a) de uitwerking van een decarbonisatiestrategie en b) het bereiken van een lagere koolstofintensiteit (AER) dan die welke door de Poseidon Principles sinds 2022 wordt vooropgesteld.

Beheer van broeikasgasemissies

Euronav is een pionier wat betreft transparante informatieverstrekking over klimaatgerelateerde prestaties op de markt voor grote tankers door volledige openbaarmaking van onze koolstofemissies van scope 1, 2 en 3 en onze koolstofvoetafdruk, volgens het BKG protocol. Onze CO₂-uitstoot wordt geverifieerd door een extern auditbureau.

Figuur 14: Euronav: totale koolstofemissies

Type uitstoot	2019 tCO ₂ e	2020 tCO ₂ e	2021 tCO ₂ e	2022 tCO ₂ e	% Vergelijking 2022 vs 2021
Scope 1 (Rechtstreeks)	3.129.547	3.082.765	2.406.856	2.154.194	-10%
Scope 2 (Onrechtstreekse energie)	248	232	199	146	-27%
Scope 3 (Andere onrechtstreekse uitstoot)	625.565	638.578	804.518	535.876	-33%
Business travel	11.104	6.422	8.932	12.685	42%
WTT Fuels	610.910	604.217	582.319	419.612	-28%
WTT and T&D (electricity)	58	59	80	59	-26%
WTT Business Travel	1.212	703	978	1.389	42%
Upstream Leased Assets	-	27.177	211.939	102.131	-52%
Totaal	3.755.360	3.721.576	3.216.245	2.690.216	-16%

Scope 1: BKG Emissies van de activa van Euronav die rechtstreeks door de onderneming worden beheerd, met inbegrip van de verbranding van brandstof door voertuigen en schepen en het verbruik van energie in onze gebouwen.

Scope 2: BKG Emissies van ingevoerde energie, zoals aangekochte elektriciteit, warmte of stoom.

Scope 3: BKG Emissies van (niet)-eigen bronnen die verband houden met de activiteiten van de Vennootschap

Figuur 15: Belangrijkste operationele gegevens

	2019	2020	2021	2022
EEOI gCO₂/TNM	4,96	4,91	5,01	4,7
AER gCO₂/DWTNM	2,36	2,42	2,26	2,14
OEI gCO₂e/T. KM	3,36	3,34	3,55	3,14

EEOI/Energy Efficiency Operational Index: Uitstoot (gCO₂) per transporteenheid (cargo ton miles)

AER/Annual Efficiency Ratio: Uitstoot (gCO₂) per ton aan dwt van een schip maal aantal mijl afgelegd in die periode

OEI/Organizational Emissions Intensity: Alle uitstoot van Euronav (type 1,2,3) per transporteenheid (cargo ton kilometers)

Bron: alle berekeningen door Ecoact

- Verbeterde energie-efficiëntie en lager brandstofverbruik in combinatie met een kortere vloot-afstand resulteerden in lagere Scope 1-emissies. Deze worden verklaard door de lagere vlootomvang, meer eco-efficiëntie en een daling van 5% in de gemiddelde ballastsnelheid ten opzichte van 2021; de geladen snelheid bleef stabiel naast de sterke markt.
- Lagere emissies van Upstream Lease Assets en respectieve vermindering van Well-to-tank emissies als gevolg van lager brandstofgebruik leidde tot lagere totale Scope 3 emissies; Bemanningsmobiliteit terug naar normale emissies als gevolg van mitigatie van de COVID-19 pandemie

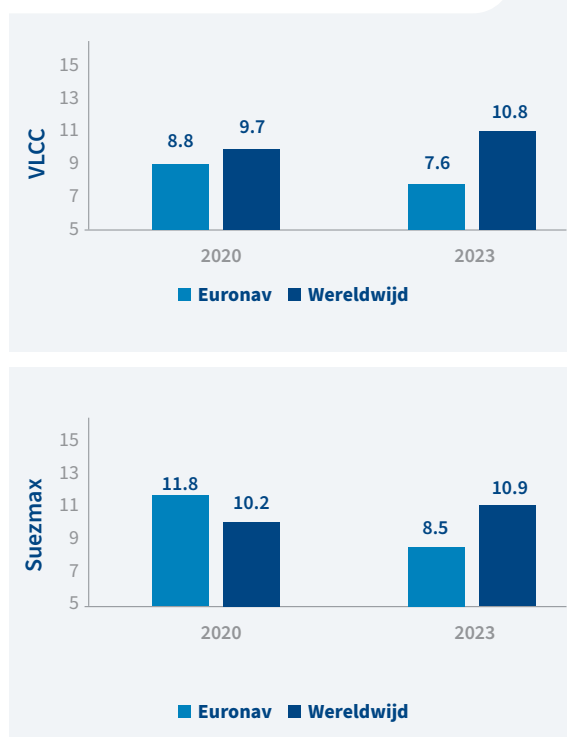
2022: belangrijkste operationele factoren die de prestaties bepalen:

- Nieuwbouw/verkoop van schepen: Nieuwbouw of verkoop van schepen is in de eerste plaats een commerciële beslissing die van toepassing is op het operationele profiel van de hele vloot en de noodzaak om in te spelen op markttrends en/of regelgeving. Nieuwe motorontwerpen en -technologieën genereren echter een inherente vermindering van het verbruik van ruwe olie en kunnen een rol spelen bij

het koolstofvrij maken van de vloot. Tussen twee in 2022 en 2012 opgeleverde schepen is een indicatieve efficiëntieverbetering van 17% (in EEXI-termen) en 27% in olieverbruik bij een bepaalde snelheid/belasting.

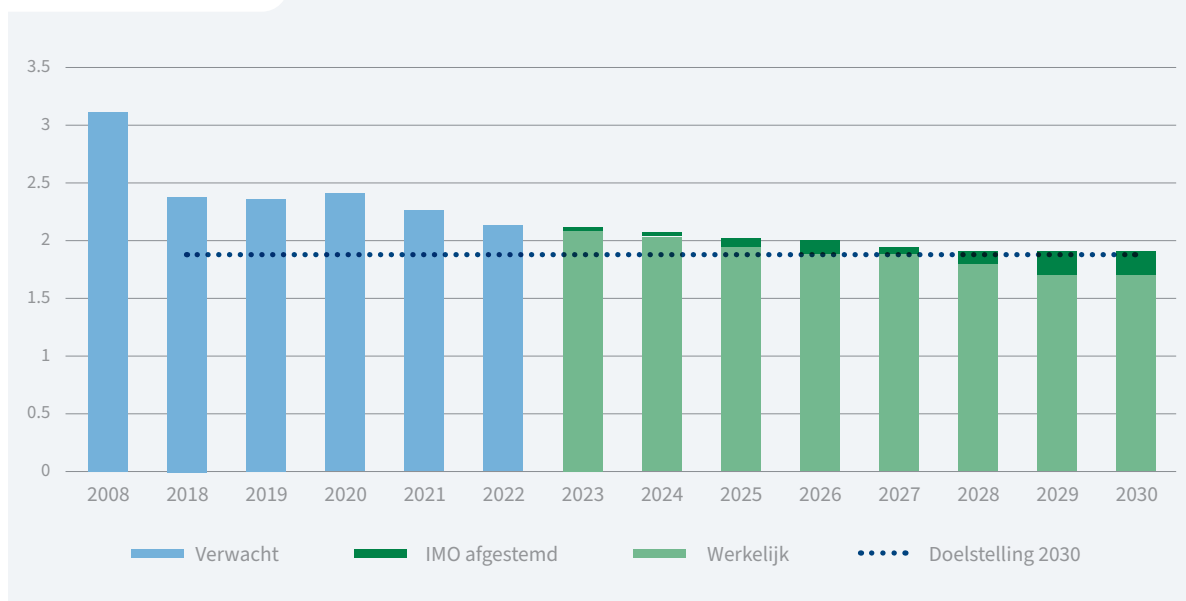
- Euronav heeft enkele van onze oudere schepen verkocht om de negatieve milieubelasting te verlichten: vier oudere S-klasse VLCC's Sandra (2011 - 323,527 dwt), Sara (2011 - 322,000 dwt), Simone (2012 - 315,988 dwt) en Sonia (2012 - 314,000 dwt). Alle vier schepen zijn niet-eco schepen met aanzienlijk hogere verbruiken en een hogere voetafdruk dan moderne eco-VLCC's. Euronav verkocht ook de Suezmax Bari (2005 - 159,186 dwt), een niet-eco Suezmax in 50/50 JV eigendom. Daarnaast werden drie andere Suezmax schepen verkocht: Cap Pierre (2004 - 159,048 dwt), Cap Leon (2003 - 159,048 dwt) en Cap Philippe (2006 - 158,920 dwt) samen met de ULCC Europe (2002 - 441,561 dwt) als onderdeel van ons vlootverjongingsprogramma. In het begin van 2022 leverde Euronav drie in 2007 gebouwde VLCC's terug aan hun eigenaars na een sale & leaseback van vijf jaar.
- Twee Suezmax schepen hebben in 2022 onze vloot vervoegd, Cedar (2022 -157,310 dwt) en Cypress (2022 - 157,310 dwt), beide gebouwd op dezelfde werf. De schepen zijn de nieuwste generatie eco-Suezmax tankers en zijn uitgerust met zowel uitlaatgaswassers als ballastwaterbehandelingssystemen.

Figuur 16: Leeftijd Euronav-vloot daalt sinds 2020 terwijl leeftijd wereldwijde vloot toeneemt



- In 2021 vonden ongeveer 24 droogdokprogramma's plaats en aan het einde van de eerste helft van 2022 waren er al 15 voltooid, waardoor verdere brandstof- en emissiebesparingen konden worden gerealiseerd. Wat betreft energie-efficiëntie technologieën met potentieel om het verbruik van stookolie te verminderen, is hier de lijst van groene retrofits van 2022:
 - Premium antifouling installatie: 10 toepassingen. Dit zijn hoogwaardige biociden en/of aangroeiwerende systemen die op de verticale bodem van schepen worden aangebracht met de bedoeling de ruwheid van de romp te minimaliseren. (0-8% BKG reductie)
 - Fuel Efficiency Boost - installaties: 1 schip. Ze bestaan uit een goed gebalanceerde combinatie van een verhoogde compressieverhouding en gewijzigde injectoren met geoptimaliseerde motorafstellingsparameters. (3% BKG-reductie)
 - Variable Frequency Drives (VFD's) installaties op pompen: 6 schepen. Hiermee kan de snelheid van de pomp worden geregeld door de frequentie van de pompmotor aan te passen aan de vereiste koelcapaciteit. (1-2% broeikasgasreductie)
 - VFD-installaties op ventilatoren: 6 schepen. Hiermee kan de snelheid van de ventilator worden geregeld door deze aan te passen aan de vereiste luchttoevoer naar de hoofdmotor, afhankelijk van de snelheid van het schip. (1-2% broeikasgasreductie)
 - PBCF: 3 schepen. Propeller Boss Cap Fins zijn energiebesparende voorzieningen die aan de scheepsschroef zijn bevestigd. Zij breken de draaikolk die achter de draaiende schroef ontstaat. (3-5% broeikasgasreductie)
- Operationele efficiëntie is ook een direct en laaghangend fruit om emissies en brandstofverbruik terug te dringen. Dergelijke operationele efficiëntie kan just-in-time aankomsten bevatten en ze worden gestuurd door een vermindering in gemiddelde reissnelheid. Euronav was betrokken bij drie gevallen van virtuele aankondigingen van gereedheid in 2022, wat leidde tot een emissiereductie van 20-30% per reis. Gedeelde incentives tussen eigenaar en bevrachter worden meestal vastgelegd in de bevrachtingsovereenkomst en vergemakkelijken het delen van voordelen.
- Het FAST project, met zijn digitale transformatie en mogelijkheden om data te delen beïnvloeden onze besluitvorming en kunnen leiden tot besparingen van 86.000 MT CO₂ per jaar door de operationele beslissingen die voortvloeien uit geïnformeerde beslissingen aan boord.

Figuur 17: Jaarlijkse AER



Uitgebreide vlootvernieuwing en gerichte groene retrofit-projecten leidden samen met een verhoogd vrachtgebruik tot een verbetering van de jaarlijkse efficiëntieverhouding en de energie-efficiëntie operationele indicator met 7% ten opzichte van 2021. De AER en EEOI over de vloot voor het jaar 2022 bedraagt 2,14g CO₂/DWTNM en 4,7g CO₂/TNM, inclusief de vloot in eigendom van Euronav behalve de schepen in TC-IN, FSO's en V-Plus schepen die als opslagplatformen worden gebruikt.

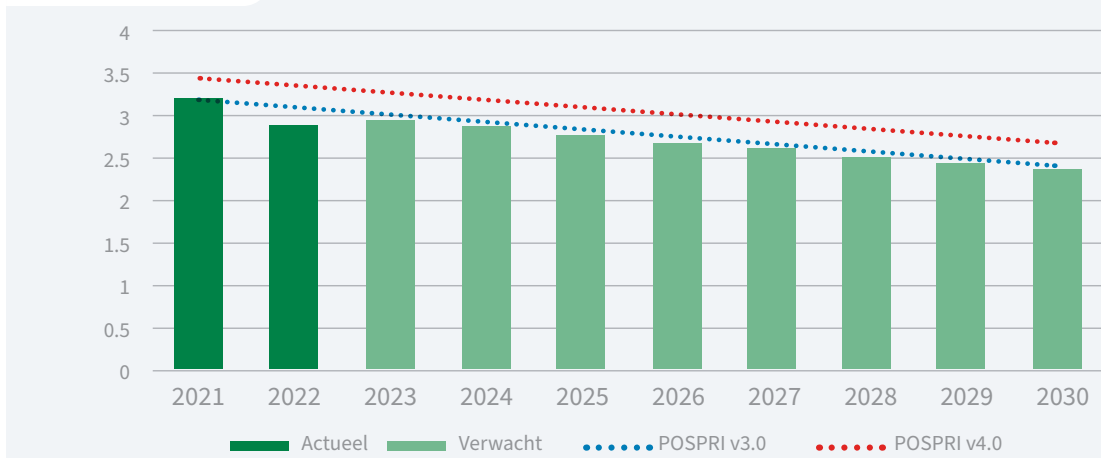
Euronav is op weg om de IMO doelstelling drie jaar eerder te behalen, in 2027. Indien de huidige snelheid van de verlaging van het AER aanhoudt (of versnelt). Euronav zal naar verwachting een vlootbrede AER bereiken van 1.85g CO₂/TNM tegen 2027 tegenover ons IMO-gealigneerd traject van 1.86 tegen 2030. Bijgevolg kan de verwachte AER van 2030 1.68g CO₂/TNM bereiken, wat een vermindering van 46% betekent ten opzichte van 2008, het referentiejaar van de IMO.

De Poseidon Principles (PP) bieden een kader voor het beoordelen en openbaar maken van de klimaataanpassing van scheepsfinancieringsportefeuilles aan het beleid en de doelstellingen/ambities van de IMO om broeikasgasemissies voor de scheepvaart te verminderen. De Poseidon Principles passen een maximum niveau toe van AER of de Annual Efficiency Ratio voor de scheepsvloot van een onderneming. De Annual Efficiency Ratio deelt de jaarlijkse kooldioxide-uitstoot van een schip door het product van de gevaren afstand en het draagvermogen van het schip.. Het Poseidon Principles traject V3.0 is in 2020 in werking getreden en V4.0 is uitgebracht in juni 2021. De principes vereisen dat scheepvaartbedrijven hun AER jaar op jaar verminderen aan een vast tempo. Het V4.0 traject is losser voor Suezmaxen in vergelijking met v3.0, terwijl het strenger is

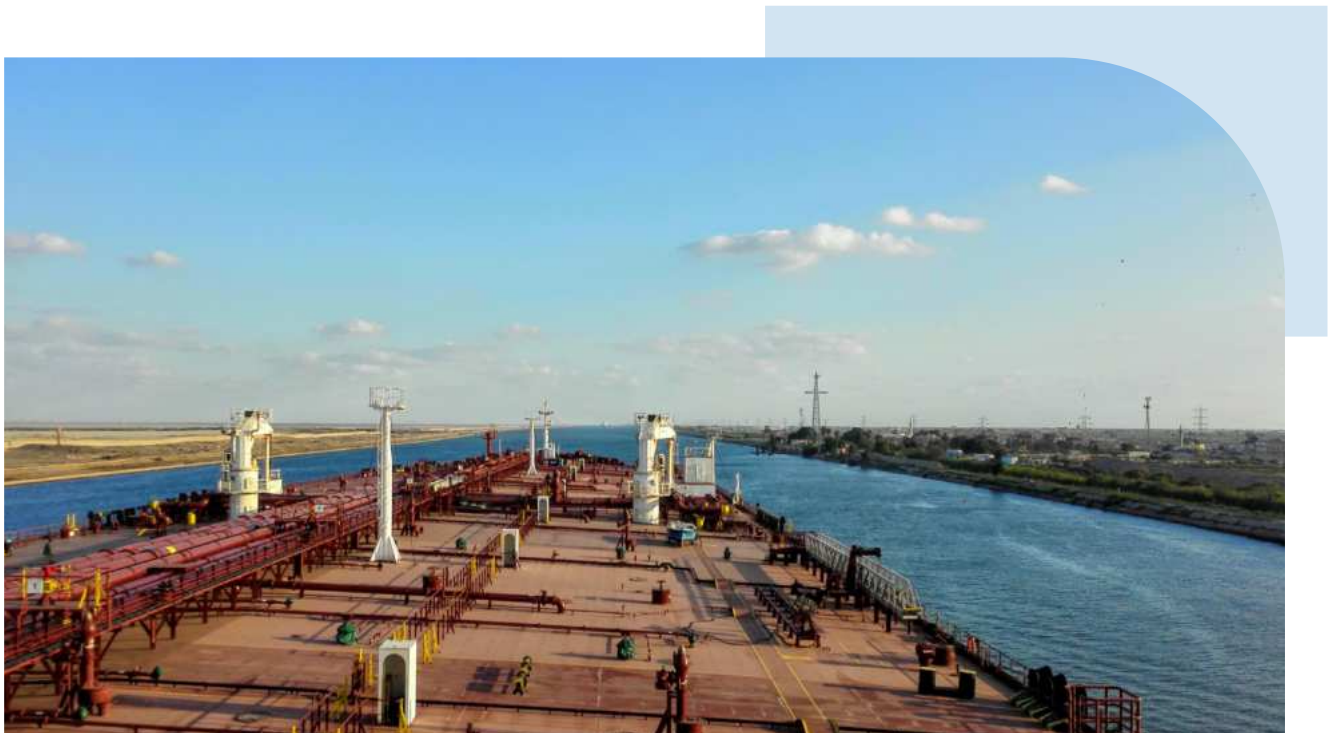
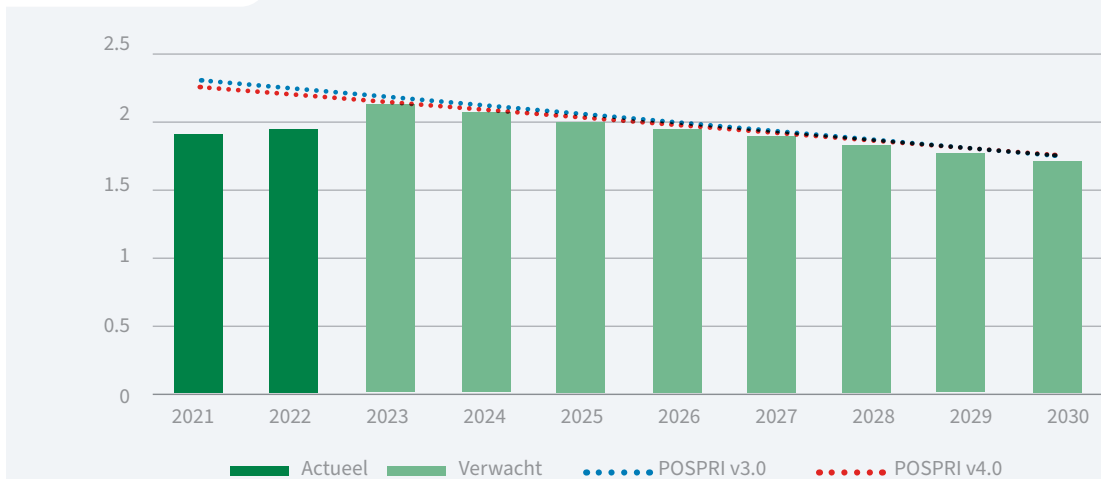
voor VLCC's. De twee versies van de trajecten v3.0 en V4.0 vallen echter samen tegen het einde van 2020 en leiden tot een minder ambitieus V4.0 in de periode na 2030. Euronav heeft zich ertoe verbonden om 2% beter te presteren dan de strengere V3.0 als gevolg van aan duurzaamheid gelinkte leningen. Gezien de actuals van 2021 en 2022 liggen onze Suezmax- en meer nog - ons VLCC-traject veel beter in vergelijking met de trajecten van de Poseidon Principles.



Figuur 18: AER Suezmax



Figuur 19: AER Suezmax



Water en mariene biodiversiteit behoud

Ballastwaterbehandeling

Ballastwater is essentieel voor de commerciële scheepvaart. Het compenseert het gewichtsverlies dat ontstaat bij het lossen van een schip of bij het verbruik van brandstof, en zorgt zo voor stabiliteit, minder druk op de romp en een betere voortstuwing en manoeuvreerbaarheid. Wereldwijd vervoeren zeeschepen elk jaar 3 tot 5 miljard ton ballastwater. Het water dat zij naar binnen pompen bevat echter ook een verscheidenheid aan inheemse organismen die meereizen en uiteindelijk buiten hun natuurlijke habitat terechtkomen. Hoewel de meeste vervoerde soorten het niet overleven wanneer het ballastwater wordt geloosd, gedijen sommige goed in hun nieuwe omgeving. Bij gebrek aan natuurlijke vijanden verdringen of doden ze inheemse soorten. In dergelijke gevallen vormen ze een ernstig risico voor de plaatselijke ecosystemen, de volksgezondheid en de regionale economieën. Ze kunnen ernstige en onomkeerbare schade veroorzaken.

Om de overdracht van schadelijke aquatische organismen en ziekteverwekkers tot een minimum te beperken en uiteindelijk te elimineren, heeft de mondiale regelgevende instantie voor de scheepvaart, de IMO, in 2004 het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen aangenomen (het BWM-verdrag, voor Ballast Water Management). Dit verdrag is van toepassing op alle schepen met ballastwatercapaciteit die worden ingezet in de internationale handel. Het verdrag is op 8 september 2017 wereldwijd in werking getreden en werd verplicht voor nieuwe schepen en voor schepen bij hun volgende speciale inspectie (5, 10 en 15 jaar, en daarna elke 30 maanden).

Walvisbescherming

Walvissen zijn essentieel voor een duurzame oceaan en een leefbare planeet omdat ze ingenieurs zijn van het ecosysteem. Niet alleen vangen ze kooldioxide op in hun lichaam, maar ze bemesten de oceaan ook met hun voedselrijke uitwerpselen die in wezen een fytoplanktonkweekrij zijn. Fytoplankton moeten ook kooldioxide opnemen in oppervlaktewater om te groeien, dus hoe meer fytoplankton, hoe meer capaciteit in de oceaan wordt gecreëerd. Fytoplankton vangt al 40% tot 60% van alle koolstof die op onze planeet wordt geproduceerd op door middel van zonne-energie voor hun eigen fotosynthese (dat is het equivalent van 1,7 biljoen bomen). Bijgevolg, hoe meer walvissen, hoe meer fytoplankton, hoe meer koolstofdioxide kan worden opgenomen. Elke walvis is goed voor de vastlegging van 315 MT CO₂ tijdens zijn lange levensduur.

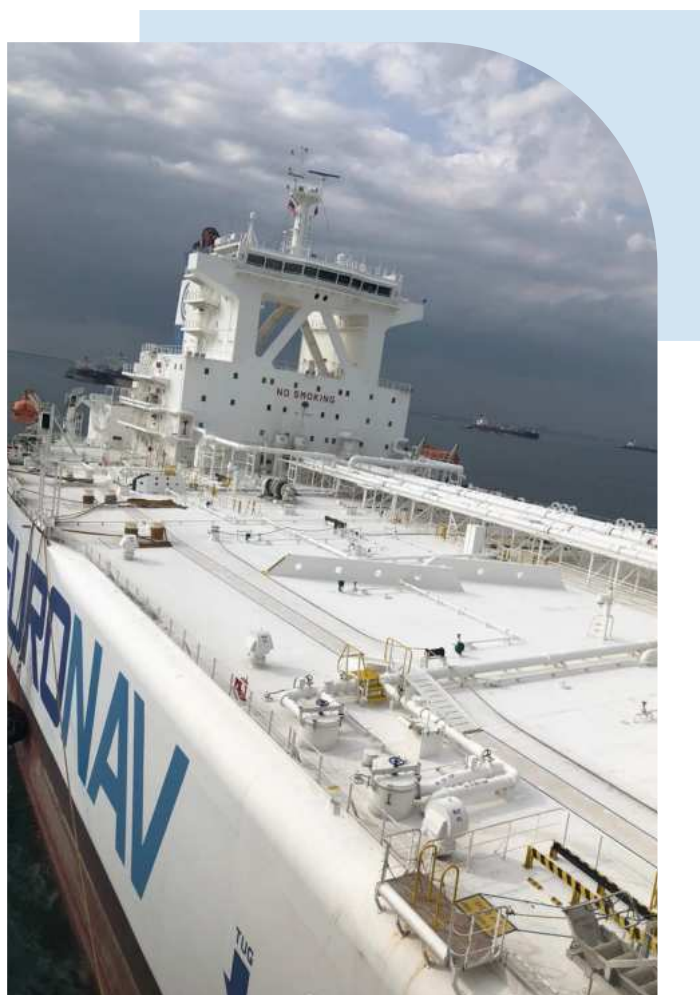
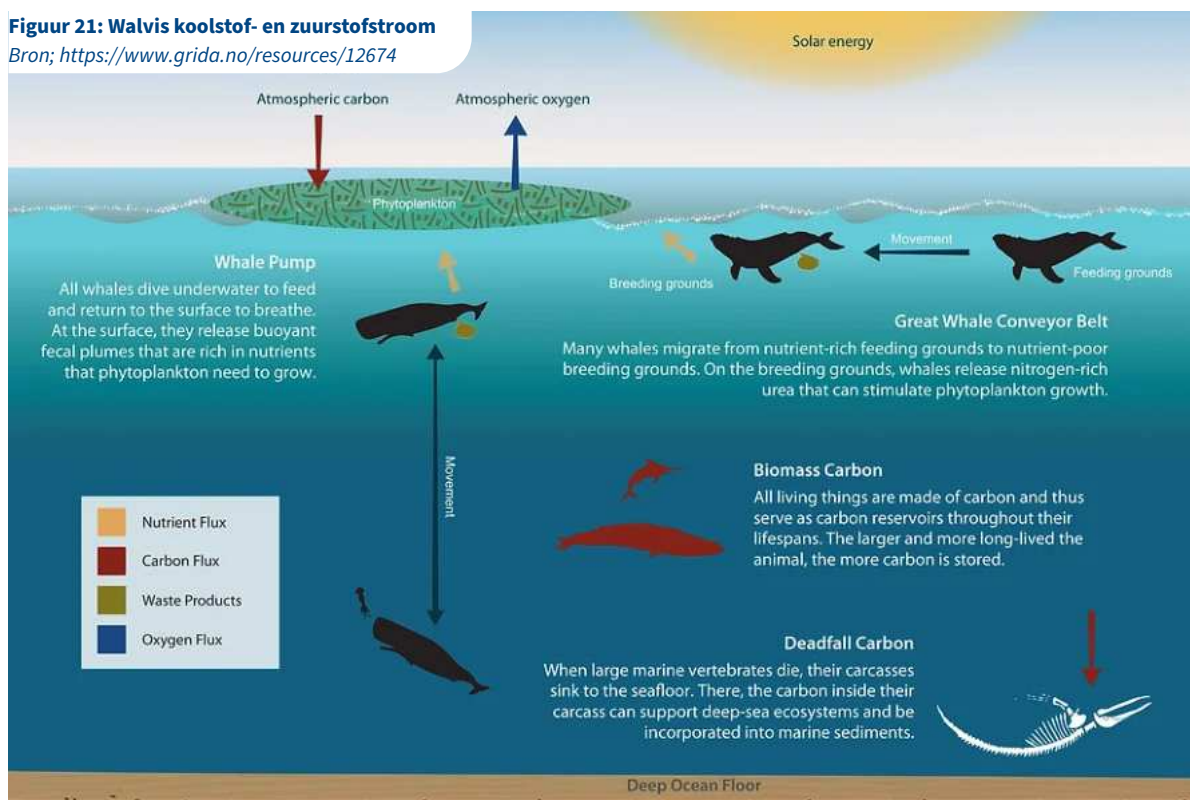
Euronav werkte samen met de Great Whale Conservancy (GWC) om te onderzoeken hoe scheepsaanvaringen kunnen worden onder het Whales Guardian programma en we nemen een aantal maatregelen om walvisaanvaringen over de hele wereld te beperken: a) de belangrijke walvishabitats in kaart brengen en gebieden aanwijzen voor mogelijke snelheidsbeperkingen, b) instructies geven aan onze zeevarenden om tijdelijk snelheid te verminderen en/of uit te wijken zonder de navigatieveiligheid en het commerciële doel in gevaar te brengen; Deze vrijwillige maatregelen hebben onmiddellijk effect aan de Canadese oostkust, de westkustwateren van Californië (VS) en de Helleense geul, c) samenwerken met bekende sectorgenoten om het effect te versterken, d) onderzoeken van en samenwerken met mondiale en lokale belanghebbenden om veilige en ecologisch duurzame passages veilig te stellen; onze steun is het lobbyen voor de herziening van grote verkeersscheidingsregelingen* in Sri Lanka, het Britse kanaal, Malakka, enz.

Figuur 20: Evolutie van de op Euronav-schepen geïnstalleerde systemen voor de behandeling van ballastwater

Type uitstoot	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Van vorig jaar	0	1	4	6	29	30	33	44
Nieuwbouw met BWTS	1	3	2	4	0	0	4	2
Conversies van BWTS	0	0	0	0	1	3	7	10
2dehands schepen met BWTS	0	0	0	19	0	0	0	2
Subtotaal met BWTS	1	4	6	29	30	33	44	58
Schepen verkocht met BWTS	0	0	0	0	0	0	0	7
Volledig uitgerust met BWTS	1	4	6	29	30	33	44	51

Figuur 21: Walvis koolstof- en zuurstofstroom

Bron: <https://www.grida.no/resources/12674>



Scrubbers en Euronav

Conversie versus nieuwbouw

Geïmplementeerd op nieuwbouwschepen:

- 7 VLCCs in eigendom opgeleverd in Q1 2021 (Delos, Diodorus, Dickens, Doris), aangekocht in Q2 2022 (Dalis & Derius) en opgeleverd in Q1-2023 (Cassius)
- 2 VLCCs voor oplevering in Q1-2023 en Q2-2023 (Camus & Clovis)
- 2 Suezmax TC-In Q4 2020 Op TC tot Q4-2023 (Marlin Sardinia & Marlin Somerset)
- Cedar en Cypress geleverd in Q1-2022
- 5 Suezmaxen voor levering in Q2 2023 (Brugge), Q4 2023 (Brest), Q1 2024 (Bristol) en Q3 2024 (X2 NB).

Geïmplementeerd bij conversie:

- 4 schepen zijn in 2022 aangepast (Ilma, Ingrid, Iris en Elzas).

Recyclage van de schepen

Scheepsrecyclage is een belangrijke zaak waar Euronav zich actief bij betrokken is via onze partners en scheepvaartverenigingen. Een perspectief van verantwoord scheeps-

beheer is de conformiteit en certificering van de vloot met zowel EU-SRR als HKC Inventory of Hazardous Material en/of andere notaties (bv. ENVIRO) die documenten vormen die de hele levensduur van een schip volgen, vanaf de bouw ervan (of inspectie voor bestaande schepen). Deze documenten moeten regelmatig worden bijgewerkt door alle verschillende partijen die bij de levenscyclus van een schip betrokken zijn. Ze bevatten informatie zoals bijzonderheden over het schip, details over de scheepswerf en, het allerbelangrijkste, informatie over elk product dat bij de bouw en exploitatie van het schip is gebruikt met informatie over de recyclagefase. Gezien het belang van de Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM) binnen het recyclingbeleid, beschikt de gehele Euronav-vloot over geactualiseerde IHM-, EU-SRR- en HKC-certificaten en/of andere aantekeningen (bv. ENVIRO). Euronav voldoet aan de recentste EU-voorschriften die voorzien in de invoering van een inventaris van gevaarlijke materialen en een onderhoudsplan voor elk schip. Het type, de hoeveelheid en de locatie van de gevaarlijke materialen worden in dat register opgenomen en gevaarlijke materialen moeten duidelijk herkenbaar zijn. De vereisten dienen als identificatie van het schip, worden regelmatig bijgewerkt en worden overgedragen aan de volgende eigenaar van het schip.

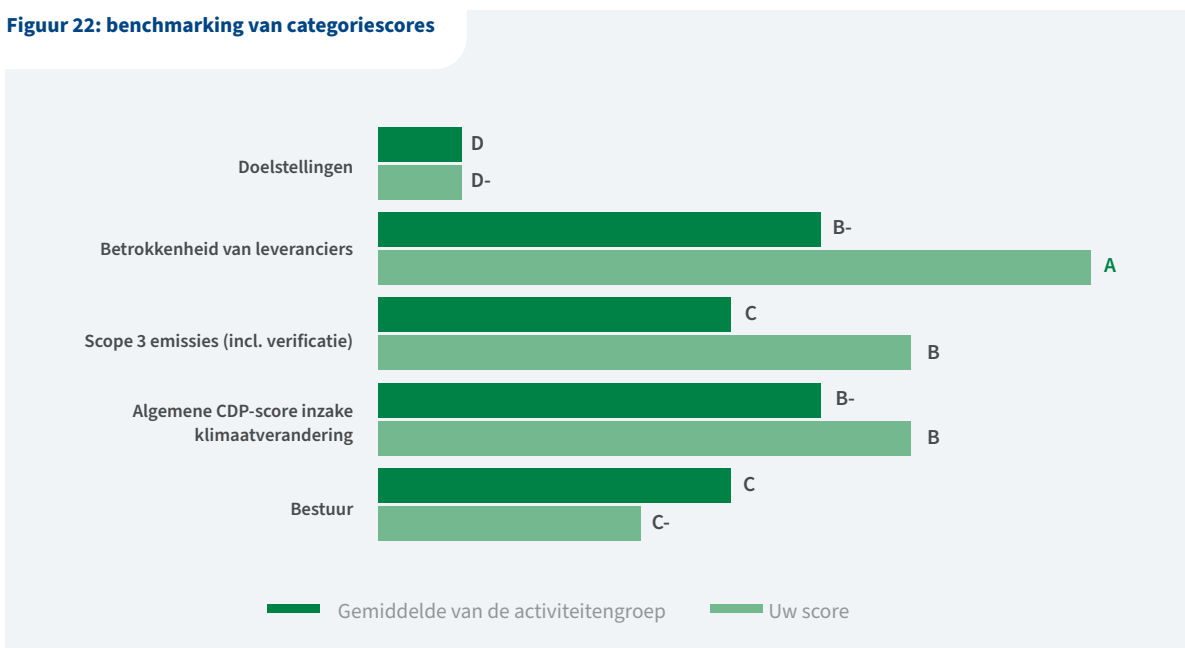
Euronav gelooft in de circulaire economie en onderhoudt haar schepen volgens zeer hoge normen tijdens hun levensduur onder haar beheer, wat een goede basis vormt voor het nemen van beslissingen om haar schepen verder te gebruiken door andere eigenaars of om ze om te bouwen om hun levensduur te verlengen of om ze te laten recyclen, op het moment dat de vennootschap heeft bepaald dat ze haar activa behoudt. Aangezien Euronav

scheepsbeheer verweven is met scheepseigendom, kan Euronav zich enkel verbinden tot scheepvaartgerelateerde activiteiten en operaties wanneer Euronav de eigenaar van het schip is.

Betrokkenheid van leveranciers

De aankoop- en duurzaamheidsteams van Euronav hebben de handen ineengeslagen om duurzaamheidsprincipes in te bedden in onze aankoopstrategie, de beoordeling en selectie van partners en de samenwerking met leveranciers. Het resultaat is de Supplier Sustainability Index (SSI), een scorekaart die gebruikt wordt om het profiel, het beleid en de prestaties op het vlak van duurzaamheid van onze leveranciers te volgen en te meten. Deze scorekaart illustreert onze bedrijfswaarden en duurzaamheidsambities. Ze is een bedrijfsondersteunend middel en een belangrijk instrument binnen onze aankoopstrategie. Tegelijkertijd identificeert deze scorekaart strategische relaties en maakt ze onze leveranciers duidelijk dat we van hen verwachten dat ze hun duurzaamheidsprestaties voortdurend verbeteren. In de loop van 2021 werd de SSI toegepast op een klein deel van de activiteiten van onze uitgebreide waardeketen. In 2022 werd de SSI toegepast op meer dan twee derde van het strategische leveranciersbestand van Euronav – goed voor een uitgave van 65 miljoen USD. De gemiddelde score is 48% en ligt dus iets hoger dan de drempel van 40%, wat duidt op een basisduurzaamheidscultuur binnen het bedrijf zoals bepaald door de SSI. De leveranciers die een score van meer dan 60% behaalden ('Goede duurzaamheidspraktijken'), vertegenwoordigen bijna 40 miljoen USD, wat aangeeft dat Euronav vooral zakendoet met partners die zich engageren voor milieu en maatschappij.

Figuur 22: benchmarking van categoriescores



De SSI is geïntegreerd in de procedure voor leveranciersmanagement bij Euronav, en in de gedragscode voor leveranciers zijn evaluatie- en duurzaamheidsprincipes opgenomen. Iedere nieuwe leverancier moet die gedragscode ondertekenen. Leveranciers moeten zich namelijk houden aan onze bedrijfsprincipes, wat inhoudt dat ze de wet naleven, kinderarbeid veroordelen, de mensenrechten respecteren (onder meer alle vormen van intimidatie weren), redelijke grenzen stellen aan de werktijden, wettelijke minimumlonen toepassen, diversiteit en inclusie ondersteunen en de gezondheids- en veiligheidsnormen naleven. In geval van niet-naleving kunnen er plannen met corrigerende maatregelen worden opgesteld.

De voor de uitgebreide waardeketen toegepaste klimaatbeperkende praktijken werden door het CDP erkend in zijn jaarlijkse Supplier Engagement Rating proces, aangetoond met een respectieve score 'B - Management'. Euronav behaalde een hogere ranking ten opzichte van de sectoren met Marine transport, Europa en Wereldwijd gemiddelde met een 'C'. Hiermee herhaalt Euronav de focus van de Vennootschap op het nemen van gecoördineerde acties op het gebied van leveranciersbetrokkenheid, met toonaangevende praktijken in leveranciersbetrokkenheid, goed beheer van Scope 3 emissies tracking en met concrete ruimte voor verbetering onder 'Governance' en 'Targets'. Er zij op gewezen dat onze doelstellingen nog niet als wetenschappelijk onderbouwd zijn geverifieerd vanwege het bestaande beleid inzake fossiele brandstoffen dat door verificatie-instituten is uitgevaardigd.

Initiatief voor afvalrecycling aan boord

Plastic recycling is een essentieel aspect van afvalbeheer waarbij afgedankt plastic wordt omgezet in nieuwe materialen. Het helpt de hoeveelheid plastic afval in het milieu te verminderen en spaart de niet-hernieuwbare hulpbronnen die worden gebruikt om plastic te produceren. Het leidt ook tot een vermindering van de effecten van klimaatverandering en vermindert de druk op stortplaatsen Euronav is overeengekomen om samen te werken met Oceanic catering in het kader van een recyclinginitiatief dat begin 2022 in Singapore van start gaat. Plastic afval (zoals PET) en huishoudelijk afval (blik en aluminium, kartonnen dozen en papier) komen in aanmerking voor recycling. De deelnemende schepen werden verzocht al het te recycleren afval op aangewezen plaatsen aan boord te plaatsen en leveranciers en agenten tijdig op de hoogte te brengen. Negen schepen van Euronav namen deel aan de 39 schepen die Singapore aandeden in 2022. Het deelnamepercentage steeg opmerkelijk in 2022 H2 ten opzichte van H1. Deze samenwerking resulteerde in 21 m³ recyclebaar afval, goed voor 2,3 m³ per schip. Als alle schepen die Singapore aandoen in hetzelfde tempo aan het initiatief zouden deelnemen, zou het niveau van het gerecyclede afval iets onder de 100 m³ liggen. In het geval dat onze hele vloot de kans kreeg om zich bij dergelijke initiatieven aan te sluiten, zou de recyclingoutput oplopen tot 140 m³.

Euronav werkt samen met zijn bemanning aan boord om de betrokkenheid bij dat en soortgelijke initiatieven over de hele wereld te vergroten, waarbij de nadruk wordt gelegd op de betekenis van een circulaire mentaliteit waarbij afval als een nieuwe bron wordt behandeld.

Figuur 23

Naam schip	Naam leverancier	Datum	PETE	LDPE	A	glas	papier	aluminium blik	karton	C	som
Delos	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	28 January 2022			4.5				0.9		5.4
Doris	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	22 June 2022	4		4				0		4
Diodorus	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	18 July 2022	0.2		0.2			0.2	0.2		0.4
Derius	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	17 August 2022	0.94		0.94			0.2	0.2		1.14
Diodorus	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	21 September 2022	1		1				0		1
Doris	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	01 October 2022	3.5		3.5				0		3.5
Delos	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	01 October 2022	0.8		0.8			1.3	1.3		2.1
Diodorus	Sinwa (Singapore) Pte., Ltd.	14 November 2022	3		3				0		3

Overzicht van initiatieven en samenwerkingsverbanden

Getting to Zero Coalition

De Getting to Zero Coalition (GtZ), een samenwerking tussen het Global Maritime Forum en het World Economic Forum, is een sterke alliantie van meer dan 150 bedrijven uit de maritieme, energie-, infrastructuur- en financiële sector, die ondersteund wordt door belangrijke overheden en intergouvernementele organisaties. De coalitie zet zich in om tegen 2030 commercieel levensvatbare diepzeeschepen op emissievrije brandstoffen in gebruik te nemen – de grote ambitie van de zeevaart. Euronav steunt het initiatief door bij te dragen aan de ontwikkeling van beleid, het promoten van het initiatief binnen onze netwerken en de projecten van GtZ te ondersteunen,

Global Maritime Forum

Euronav is een van de oprichters van het Global Maritime Forum, een internationale non-profitorganisatie die de toekomst van de wereldwijde handel over zee wil vormgeven en zo duurzame economische ontwikkeling en menselijk welzijn op lange termijn te bevorderen. Euronav nam deel aan de 2021 Annual Summit van het Global Maritime Forum in Londen via de deelname van Euronav's CEO Hugo De Stoop en Sustainability Manager Konstantinos Papoutsis. Ga voor meer informatie naar <https://www.globalmaritimeforum.org/>.

HELMEPA

De Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) is een baanbrekende vrijwillige verbintenis die Griekse zeevaarders en reders op 4 juni 1982 in Piraeus (Griekenland) zijn aangegaan om de zeeën te beschermen tegen vervuiling veroorzaakt door schepen. De vereniging streeft naar meer milieubewustzijn onder het motto 'To Save the Seas'. Euronav is een actief lid van HELMEPA, heeft deelgenomen aan de ontwikkeling van de opleidingsprogramma's en stelt trainers ter beschikking voor deze programma's. Meer informatie is te vinden op <https://www.helmepa.gr/en/>

INTERTANKO

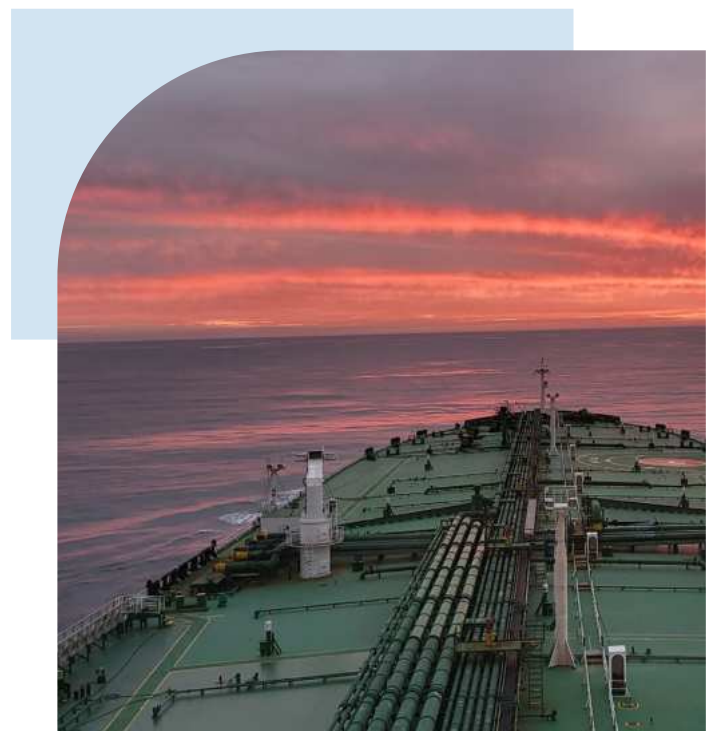
De International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) is een handelsvereniging. Sinds 1970 fungeert ze als spreekbuis voor onafhankelijke tankereigenaars op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De vereniging houdt zich bezig met verschillende technische, juridische, commerciële en operationele kwesties die van invloed zijn op eigenaren en exploitanten van tankers over de hele wereld. Meer informatie is te vinden op <https://www.intertanko.com/>

ITOPF

De International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) is een non-profitorganisatie en een betrouwbare bron van objectief technisch advies over de hele wereld over paraatheid en reactie op accidentele lozingen op zee. Alex Staring, Euronav COO, zit in hun internationale bestuur. ITOPF heeft gereageerd op meer dan 800 incidenten met olie- of chemische lekkages wereldwijd. Hun zeer bekwame internationale team helpt 24 uur per dag, 365 dagen per jaar om onpartijdig technisch advies te geven. ITOPF biedt een breed scala aan technische diensten ter ondersteuning van onze kerntaak van het reageren op lekkages vanuit schepen. Voor meer informatie <https://www.itopf.org>

Maritime Just Transition Task Force

De "Maritime Just Transition Task Force" is een initiatief dat tijdens COP 26 is opgezet door de International Chamber of Shipping (ICS), de International Transport Workers' Federation (ITF), het United Nations Global Compact (UNGC), de International Labour Organization (ILO) en de International Maritime Organization (IMO), om ervoor te zorgen dat de reactie van de scheepvaart op de klimaatnoodtoestand zeevarenden centraal stelt in de oplossing, ondersteund door wereldwijd vastgestelde Just Transition-beginselen. For more information visit: <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>



Sea Cargo Charter

Euronav is verheugd een belangrijk lid te zijn geweest bij het opstellen van het Sea Cargo Charter, als onderdeel van onze bredere inspanningen om onze broeikasgasemissies actief en onmiddellijk te verminderen. Het Sea Cargo Charter-initiatief is een samenwerking tussen enkele van 's werelds grootste energie- en grondstoffenhandelaars en de scheepvaartsector. Dit mondiale kader bevordert klimaatvriendelijk zeevervoer, zodat klimaatoverwegingen worden geïntegreerd in bevrachtingsbeslissingen. Het Sea Cargo Charter stelt een gemeenschappelijke basis vast om kwantitatief te beoordelen en bekend te maken of scheepvaartactiviteiten in overeenstemming zijn met aangenomen klimaatdoelstellingen en stroken met het beleid en de ambities van de IMO. Meer informatie is te vinden op <https://www.seacargocharter.org/>

EU Onderzoek en ontwikkeling

Waterborne Technology Platform

Euronav is lid geworden van het Waterborne Technology Platform (TP). Waterborne TP is opgericht als een industriegericht technologieplatform met als doelstelling een voortdurende dialoog tot stand te brengen tussen alle belanghebbenden binnen het vervoer over water. Het platform stuurt bedrijfsontwikkeling en -begeleiding en geeft vorm aan toekomstige onderzoekagenda's, terwijl het nodige middelen mobiliseert en toewijst om zijn missie te volbrengen. Bij Euronav erkennen we dat samenwerking en innovatie essentieel zijn voor vooruitgang en toekomstige

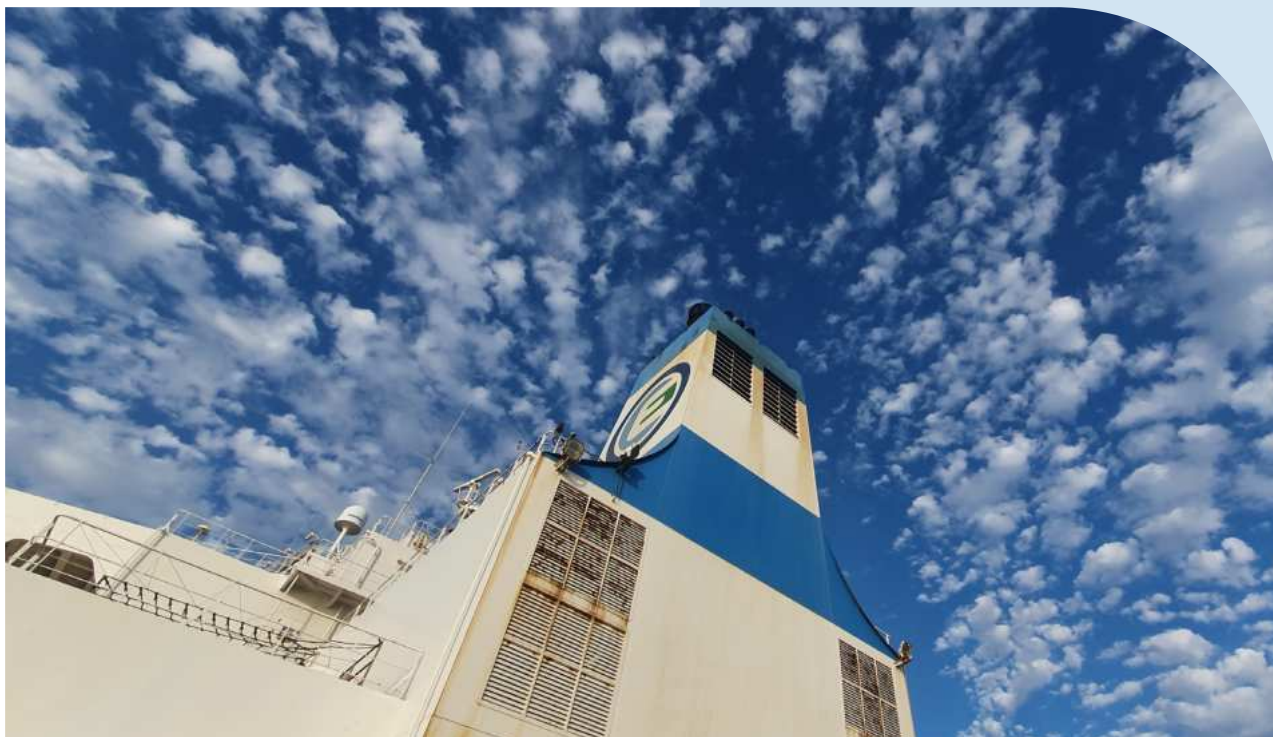
stabiliteit door voor het eerst deel te nemen aan twee nieuwe onderzoeks- en innovatieprojecten die door de Europese Unie worden gefinancierd in het kader van het Horizon Europe-programma:

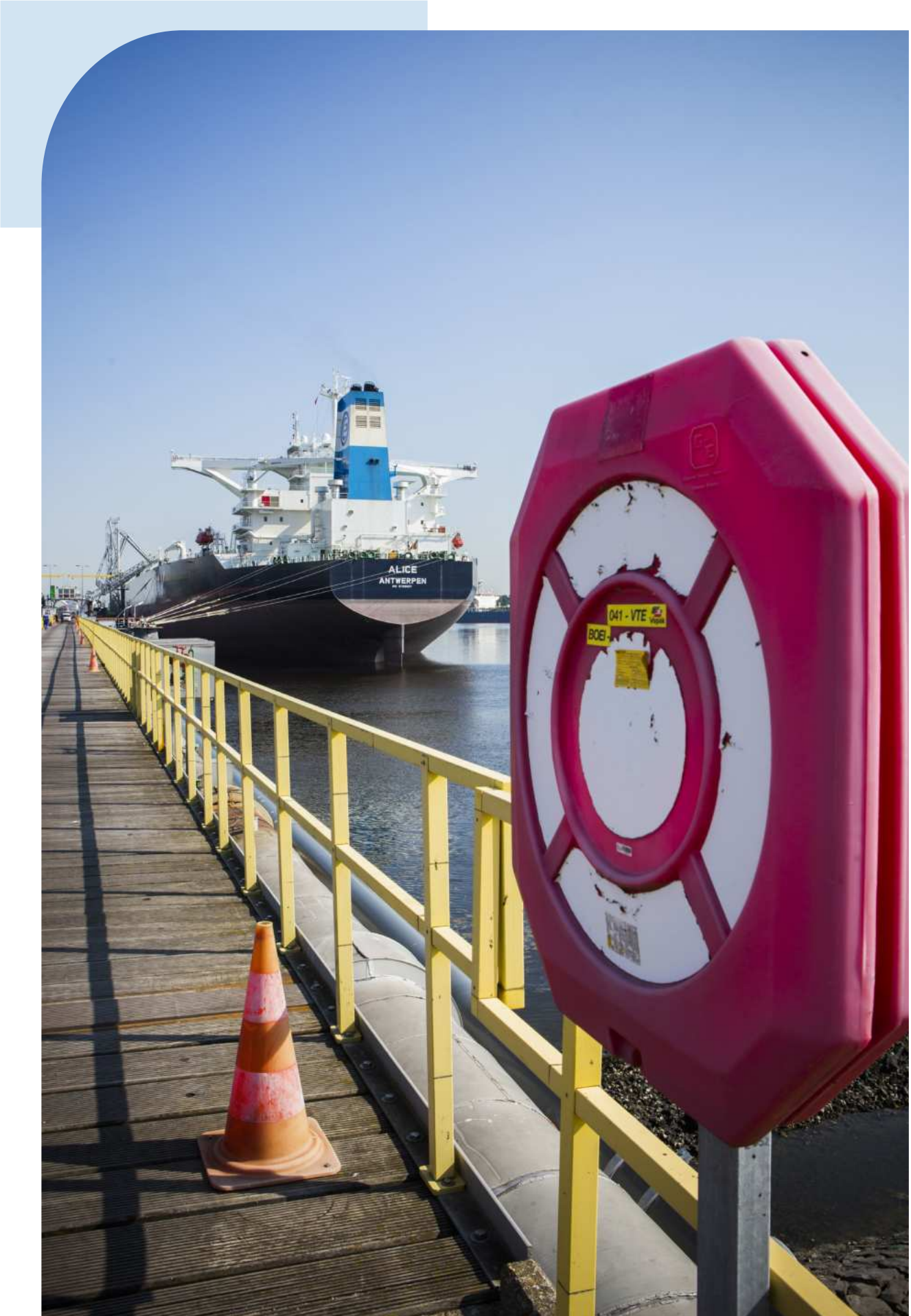
DT4GS

Het project Digital Twin 4Green Shipping (DT4GS) zal realistische digitale voorstellingen van schepen creëren met als doel de navigatie, de machines, de romp en het energiebeheer te optimaliseren. Euronav zal de proeftuin voor tankers van het project leiden en bijdragen tot de ontwikkeling van operationele scheepsprofielen om het Digital Twin-model te voeden. Het project verwacht meer vertrouwen te wekken in technische en economische voorspellingen met betrekking tot groene brandstoffen en technologie. voor meer informatie: <https://dt4gs.eu/>

OPTIWISE

Het project OPTIWISE is gericht op het verbeteren en demonstreren van energiebesparingen met behulp van windaandrijving en hydrodynamische verbeteringen in de voortstuwing. De EU heeft opgeroepen tot een energiebesparing van 10 % via windaandrijving en 20 % door windaandrijving te combineren met andere hydrodynamische verbeteringen. De rol van Euronav in het project bestaat erin een operationele 'use case' te ontwikkelen via simulaties, experimentele modelproeven en metingen. Het concept is gebaseerd op een tanker met vleugelzeilen. Meer informatie is te vinden op <https://www.optiwise-project.eu/>







Sociaal en menselijk kapitaal

Menselijke benadering

Een van de hoekstenen van onze missie bestaat erin onze getalenteerde, hardwerkende mensen te inspireren en in staat te stellen hun carrièredoelen te bereiken in een gezonde, uitdagende en lonende omgeving. In onze kantoren in Antwerpen, Athene, Londen, Nantes, Genève, Singapore en Hongkong hebben we ongeveer 200 eigen werknemers aan wal (inclusief contractanten en tijdelijke werknemers). Deze geografische spreiding over Europa weerspiegelt een diepgewortelde maritieme geschiedenis en cultuur die in de loop van generaties is opgebouwd. Ongeveer 3.200 zeevarenden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van Euronav-schepen. Hoewel het aanbod aan bewaarde zeevarenden in het algemeen afneemt, beschikt Euronav over gekwalificeerde en ervaren kapiteins, officieren en bemanningsleden op alle schepen.

Euronav hecht veel belang aan het uitbouwen van een cultuur van teamwork en van een omgeving waarin mensen samenwerken voor het algemene welslagen van ons bedrijf, zowel aan wal als op zee. Wij passen een echte prestatieplanning toe, voeren prestatiebeoordelingen uit, organiseren opleidingen, zorgen ervoor dat onze mensen zich kunnen ontwikkelen en laten hen intern doorgroeien naar hogere functies. Ons beleid is erop gericht prestaties te verbeteren en te belonen, onze mensen te betrekken bij de bedrijfsvoering en belangrijke talenten in dienst te houden. Wij juichen de diversiteit in ons personeelsbestand toe. Veel van onze werknemers en officieren hebben een lange staat van dienst en enorm veel ervaring in het bedrijf, terwijl anderen nieuwkomers met een frisse blik zijn. Dankzij ons engagement en onze stabiliteit, verrijkt met

diversiteit, wisten we uitstekende resultaten te behalen in een uiterst concurrerende sector. Onze mensen brengen een rijke verscheidenheid aan opleidings- en beroepskwalificaties met zich mee in hun job, denk aan professionals met een nautische, engineering-, financiële, bedrijfskundige, juridische of geesteswetenschappelijke achtergrond, die zich hebben gespecialiseerd in tankeractiviteiten, bemanningsbeheer, maritieme en technische gebieden en scheepvaartdiensten. Vrijwel iedereen spreekt ten minste twee talen vloeiend en de helft van het personeel spreekt drie of meer talen.

Waarden

Het uiteindelijke doel van onze kernwaarden is om het handelen en de houding van onze organisatie ten opzichte van zowel interne als externe belanghebbenden zodanig op elkaar af te stemmen dat we onze bedrijfsstrategie met succes kunnen uitvoeren en onze bedrijfsdoelstellingen kunnen realiseren.

Doorheen 2022 hebben wij de waarden en hun specifieke gedrag in de jaarlijkse prestatiebeoordeling opgenomen. Rolmodellen werden geïdentificeerd en degenen die een duwtje in de rug nodig hadden om volledig aan onze verwachtingen te voldoen, werden begeleid en ondersteund om te groeien als individu en als onderdeel van een team.

De gedragingen van onze 6 kernwaarden zijn:

1. Integriteit: transparant zijn en op een open en duidelijke manier communiceren, eerlijk zijn, elkaar met respect behandelen, discreet zijn met vertrouwelijke of

Kerncijfers

198

aantal werknemers land

3.278

Aantal werknemers zee



18

Nationaliteiten land

31

Nationaliteiten zee

6.283

uren training gevolgd land

48.256

uren training gevolgd zee



44/56%

Vrouw / man land

2,4/97,6%

Vrouw / man zee

88,20%

Retentiegraad land

95,68%

Retentiegraad zee



0,40

Frequentiepercentage LTI

0,92

Frequentiepercentage TRC

Euronav in beweging

2.166

activiteiten

15.000

Euro verzameld

gevoelige informatie, verantwoordelijkheid nemen voor beslissingen, acties en consistentie tonen tussen woorden en daden.

2. **Uitmuntendheid:** streven naar perfectie, tegenspoed weerstaan en terugveren uit moeilijke situaties, initiatief en verantwoordelijkheid nemen.
3. **Samenwerking:** samenwerken binnen en tussen afdelingen, de samenwerking tussen schip en wal verbeteren, actief bijdragen en anderen informeren om bedrijfsdoelen te bereiken, open communiceren en rekening houden met de mening van anderen.
4. **Inspirerend:** de visie en missie van de organisatie zowel intern als extern promoten en uitvoeren, begrijpen hoe de strategie van het departement past in de globale strategie en nieuwsgierig blijven, nooit stoppen met leren en anticiperen op de uitdagingen van morgen.
5. **Aanpassingsvermogen:** zich aanpassen aan voortdurend veranderende omstandigheden, gericht zijn op verbetering en veranderingsvoorstellen initiëren, flexibel zijn en snel en adequaat reageren op veranderingen.
6. **Duurzaamheid:** nadenken over de bredere impact van de ondernomen acties op de samenleving, het milieu en het bedrijf.

Transparantie en ethisch gedrag

Gedragscode

Euronav heeft een Gedragscode aangenomen om alle personen die handelen in naam van Euronav te helpen om op een ethische manier en met respect voor de toepasselijke wet- en regelgeving te handelen. De Gedragscode verzekert dan ook dat de werknemers van Euronav de goede reputatie van de Vennootschap versterken en beschermen, meer bepaald in onze relaties met klanten, aandeelhouders en andere belanghebbenden, alsook met de samenleving in het algemeen. Onze gedragscode kan geraadpleegd worden op onze website: <https://www.euronav.com/nl/over-euronav/corporate-governance/documentation/gedragscode/>

Personeelshandboek

Het personeelshandboek bevat richtlijnen die ervoor moeten zorgen dat hoge ethische normen worden nageleefd in de hele Euronav gemeenschap. Daartoe behoren onder meer beleidslijnen met betrekking tot de werkkultuur, personeelsbehoud, personeelsverloop, verloning, diversiteit van het personeelsbestand, gereguleerde werktijden, regulering van het arbeidsaanbod en bescherming van de werknemers tegen ziekte, aandoeningen en verwondingen.



Beleid voor de bescherming van klokkenluiders

Euronav heeft een beleid voor de bescherming van klokkenluiders aangenomen om personen te beschermen die op een wettige wijze een legitieme bezorgdheid willen uiten. Euronav moedigt werknemers die weet krijgen van onwettig of onethisch gedrag ten zeerste aan om dit te melden aan het Euronav management via onze reguliere communicatiekanalen, waaronder de 'On Board Complaint (of Grievance) Procedure' voor zeeгаand personeel. Als iemand een bezorgdheid wil melden maar dat liever niet doet aan een supervisor, manager of een andere geschikte persoon binnen het bedrijf, kan hij zijn bezorgdheid in alle vertrouwelijkheid, in zijn of haar moedertaal, telefonisch melden op een gratis nummer of online melden op een internetplatform. De 'Speak Up'-dienst van Euronav wordt gehost door een onafhankelijke derde partij (People In-Touch), zodat iedereen op een eenvoudige, vertrouwelijke, veilige en gemakkelijke manier een melding kan rapporteren.

Euronav moedigt zijn medewerkers aan zich te identificeren wanneer ze een melding doen, omdat dit het onderzoek vergemakkelijkt. Wie niet geïdentificeerd wenst te worden, heeft evenwel het recht om een klacht vertrouwelijk en anoniem in te dienen. Alle klachten worden vertrouwelijk behandeld. De Vennootschap zal op geen enkele wijze discrimineren tegen personen die te goeder trouw een klacht hebben ingediend. De volledige klokkenluidersregeling is te vinden op de website van Euronav.

Mensenrechten

Mensen staan centraal bij Euronav. Het bedrijf eerbiedigt en beschermt mensenrechten in het algemeen en de grondrechten en -vrijheden zoals vastgelegd in de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens van de Verenigde Naties.

De groep zal nooit slavernij, kinderarbeid, dwangarbeid of verplichte arbeid of mensenhandel tolereren. De invoering van relevante beleidslijnen zorgt ervoor dat alle Euronav entiteiten beseffen hoe belangrijk de eerbiediging van mensenrechten is en dat ze weten waar en wanneer ze eventuele inbreuken kunnen melden.

Euronav is vaak actief in landen met een hoger risicoprofiel voor onethische praktijken. Gezien de specifieke kenmerken van onze activiteiten is grote waakzaamheid geboden om ervoor te zorgen dat de ethische normen altijd en overal worden nageleefd. Het is onze ambitie om steeds integer zaken te doen en alle vormen van corruptie en omkoping proactief te voorkomen. Euronav zet zich actief in voor de eerbiediging en bescherming van arbeids- en mensenrechten bij zijn activiteiten. Met dat doel voor ogen hebben we een 'Bedrijfscode voor zakelijk gedrag en ethiek' ingevoerd,

naast verschillende specifieke beleidsregels ('Anticorruptiebeleid', 'Beleid tegen geweld en intimidatie' en 'Beleid inzake de bescherming van klokkenluiders'). Deze 'Bedrijfscode voor zakelijk gedrag en ethiek' gaat gepaard met een verplichte jaarlijkse opleiding voor het voltallige personeel.

Een zorgvuldige selectie van bedrijven, agentschappen en andere derden is een conditio sine qua non om met hen zaken te doen en een partnerschap aan te gaan. De bijzonderheden ervan zijn neergelegd in het 'Beleid inzake risico's van derden' en leggen duidelijk de nadruk op onze normen. Regelmatige audits en inspecties van de bedrijven, agentschappen en andere derden die personeel op onze sites tewerkstellen, waarborgen dat onze normen worden nageleefd en doeltreffend zijn.

Respect voor mensen geldt niet alleen voor onze eigen werknemers, maar ook voor werknemers van onderaannemers en leveranciers.

In 2022 werden geen mensenrechtenschendingen gemeld en geen boetes, sancties of schadevergoedingen wegens schending van die rechten betaald. Niettemin blijven wij alert op afwijkingen van ons beleid.

'Beleid tegen geweld en intimidatie' van kracht in het kantoor in Athene

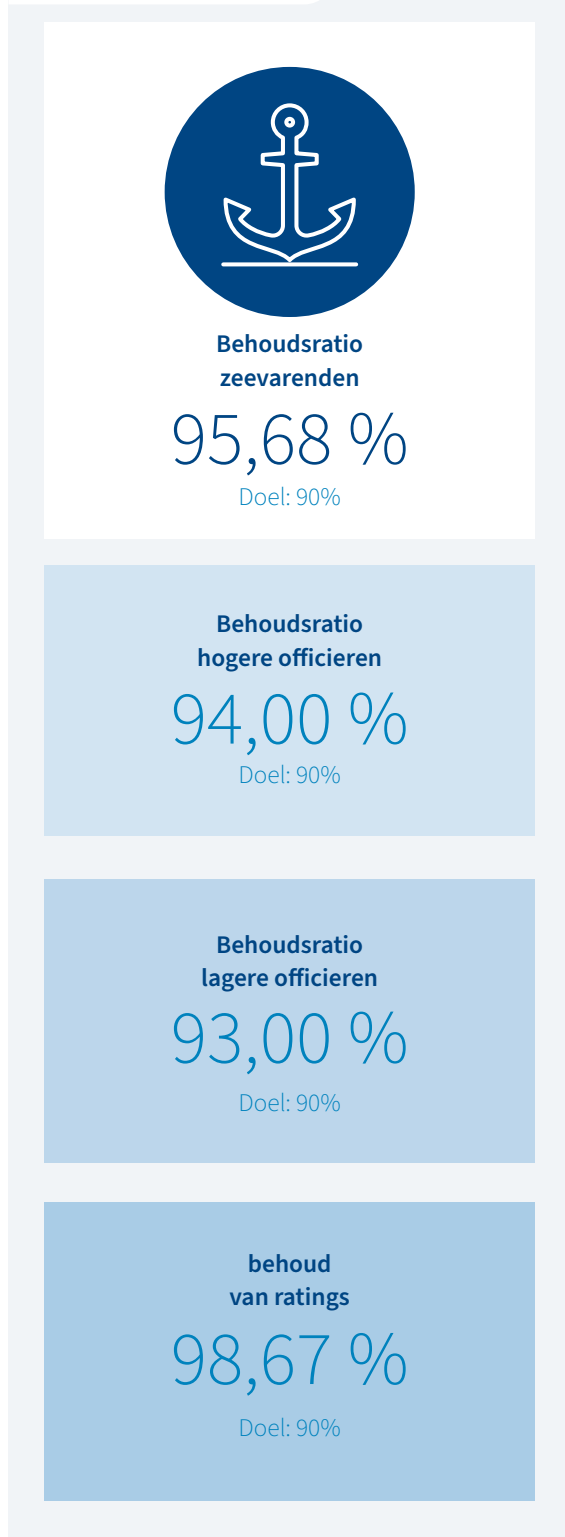
Euronav neemt alle aantijgingen van intimidatie of geweld ernstig op en alle werknemers worden ertoe aangemoedigd dergelijke problemen aan te kaarten, zonder vrees voor represailles. Ons kantoor in Athene heeft een beleid ter zake uitgewerkt, dat voldoet aan de Griekse Wet 4808/2021 en het daaropvolgende presidentiële decreet 80/2022, waarin de te volgen procedure in geval van een dergelijk incident wordt uiteengezet.



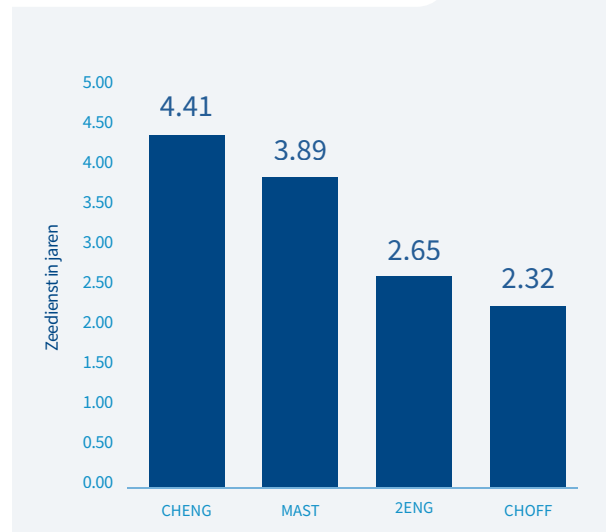
Beheer van onze impact op mens en milieu

Sea

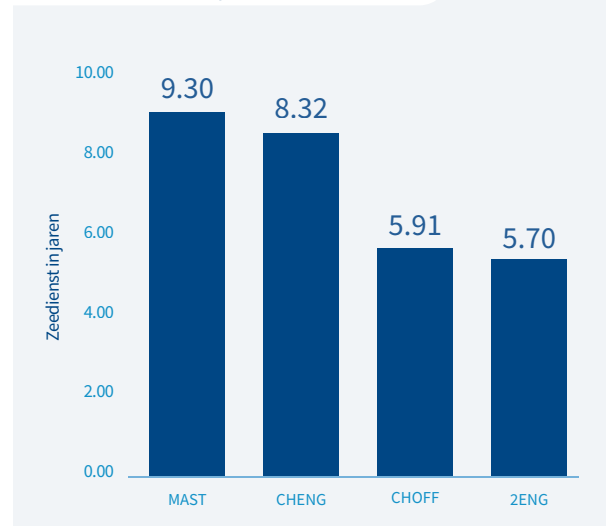
Figuur 24: Behoudsratio



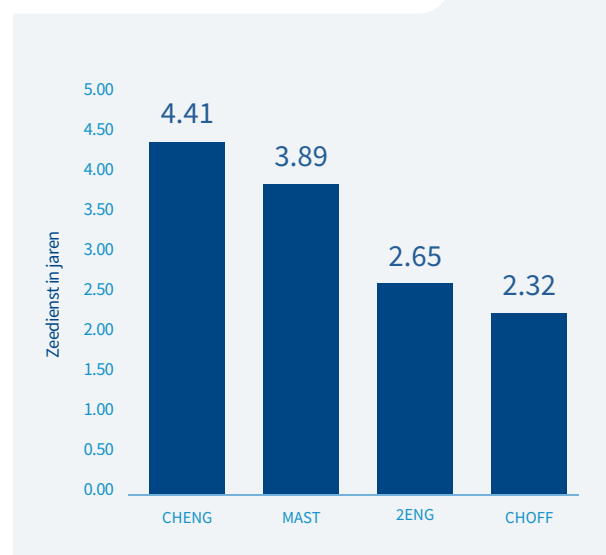
Figuur 25: Gemiddelde ervaring bij Euronav (Zeedienst in jaren)



Figuur 26: Gemiddeld ervaring met tankers (Zeedienst in jaren)



Figuur 27: Gemiddelde ervaring per rang (Zeedienst in jaren)



Peoplemanagement

Aanpak aan wal

Flexibel werken

Wij geven veel om onze werknemers en ondersteunen actief hun welzijn. Wij streven ernaar een collegiale en stimulerende werkomgeving te creëren die tegemoetkomt aan verschillende behoeften van het personeel. Daarnaast moedigen we een gezonde balans tussen werk en privé aan. De coronapandemie heeft onze manier van werken ontworcht en heeft aangetoond dat traditionele werkvormen, waarbij grote waarde werd gehecht aan aanwezigheid, nu definitief tot het verleden behoren. Daarom hebben wij flexibel werken verankerd in onze organisatiecultuur en bieden wij onze werknemers mogelijkheden om zowel van thuis uit als op kantoor te werken.

Bemanningsbeheer

Euronav Ship Management biedt doorgroeimogelijkheden aan officieren en bemanningsleden van verschillende nationaliteiten uit Europa, Azië en Amerika. Daarnaast staat een deel van de vloot van Euronav onder beheer van derden, wat ons toelaat een goed beeld te krijgen van de beste praktijken in de sector en kostenoptimalisatie.

De groep Euronav rekruteert bemanning van over de hele wereld en biedt gemotiveerde professionals de kans om hun loopbaan uit te bouwen aan boord van de schepen van de vloot.

De ontwikkeling van de bemanning is gebaseerd op vooraf vastgestelde, rangspecifieke criteria, waarbij de nadruk ligt op de ontwikkeling van zowel technische als persoonlijke (leiderschaps)vaardigheden. De rekrutering is in handen van een gespecialiseerd team. Het vergelijkt de competenties van de bemanningsleden met de beschikbare vacatures en bepaalt welke opleidingen en andere acties nodig zijn om de prestaties en de loopbanen van de bemanning vooruit te helpen. Er worden geavanceerde tools en tests gebruikt om de resultaten van het rekruterings- en bevorderingsproces te optimaliseren en de zeevarenden te ondersteunen en te begeleiden. Onze rekruterings- en bevorderingsprocessen zijn erop gericht om aan alle zeevarenden dezelfde kansen te bieden, zonder discriminatie, in het bijzonder op grond van hun nationaliteit, gender, ras, leeftijd enz.

Alle afdelingen bemanningsbeheer gebruiken een gemeenschappelijk crewsoftwareplatform om op elk moment vacatures voor te stellen aan zeevarenden van Euronav. Dit biedt hun de kans competenties te ontwikkelen en op peil te houden binnen de Euronav Groep.

Om ervoor te zorgen dat alle schepen worden bemand met een gekwalificeerde en competente crew, hebben we een

gedetailleerde opleidingsmatrix ontwikkeld die we jaarlijks evalueren. De matrix omvat externe en interne opleidingen die verder gaan dan de wettelijke minimumvereisten, evenals computerondersteunde opleidingen. De gevolgde opleidingen worden geregistreerd en beoordeeld, en de opleidingsbehoeften worden verder geëvalueerd tijdens driemaandelijke beoordelingsgesprekken met het management. Er is een bedrijfsspecifieke introductiecursus om nieuwkomers en bevorderde bemanningsleden vertrouwd te maken met het bedrijf, de veiligheidsnormen, procedures en rangspecifieke algemene taken en plichten.

Daarnaast krijgen zeevarenden de mogelijkheid om opleidingen aan wal te volgen (zoals het bijwonen van kantooractiviteiten, seminars en conferenties) en blijven ze via nieuwsbrieven en regelmatige communicatie op de hoogte van wat er speelt in het bedrijf terwijl ze aan boord zijn of met verlof tussen twee dienstverbanden.

Euronav respecteert de rechten en de waardigheid van alle zeevarenden en erkent dat de scheepvaart voorziet in een loopbaan op zee die de geestelijke gezondheid en het welzijn kan schaden. Wij houden rekening met geestelijke gezondheid en welzijn bij alle aspecten van de scheepvaart door praktijken in te voeren die garant staan voor zorg voor de bemanningsleden en hun welzijn.

De basis van ons proces voorafgaand aan de indiensttreding is een medische screening van de crew om een goede gezondheid en fitheid te garanderen. Onze medische diensten zorgen voor alle medische verzoeken en behoeften van de bemanningsleden voordat ze bij ons aan de slag gaan en tijdens de vaart.

De hele crew wordt gebriefd over aspecten zoals de toestand van het schip, het programma en de geplande evenementen voordat ze overgevoegen worden naar het schip. Hogere officieren worden gebriefd door de scheepsleiding, terwijl lagere officieren en matrozen worden gebriefd door de afdeling bemanningsbeheer en wervingsbureaus. Bij de ontscheping vindt een debriefing plaats om waardevolle feedback van de crew in te zamelen en het volgende werkprogramma af te spreken. Er worden exit gesprekken gevoerd met alle hogere functionarissen die het bedrijf om welke reden dan ook verlaten.

Crewplanningstools en dashboards voor de bemanningswissel vergemakkelijken het tijdig aan- en afmonteren van de crew, waarbij vertragingen tot een minimum worden beperkt en rekening wordt gehouden met beperkingen en uitdagingen tijdens pandemieën.

Driemaandelijkse campagnes ter ondersteuning van geestelijke gezondheid en welzijn vinden hun weg naar de bemanningsleden via het bedrijfsblad Stay Safe. Het boordproviand, de voorraden en het entrepot worden voortdurend opgevolgd met de steun van kwaliteitsvolle

cateringleveranciers die te allen tijde toezien op de correcte en tijdige levering van voorraden aan boord van de schepen en tegelijkertijd begeleiding bieden bij het plannen van menu's en recepten.

De communicatie van de crew aan boord wordt ondersteund door een extra toelage voor gratis communicatie om de bemanning te helpen in contact te blijven met hun gezin en familie.

Dankzij de invoering van e-walletoplossingen hebben onze bemanningen snel toegang tot geld terwijl ze aan boord zijn. Bemanningsleden hebben nu op elk moment volledige controle over hun geld via de mobiele app, en toegang tot de belangrijkste valuta via de multivalutarekening met concurrerende wisselkoersen. Tegelijkertijd wordt de kapitein bevrijd van de risico's en de blootstelling die verbonden zijn aan hoge kassaldi aan boord van schepen.

Via ons crewportaal kunnen alle bemanningsleden aan boord en aan de wal (wanneer zij met verlof zijn) in real time hun volledige status controleren inzake zeedienst, certificering, planning, prestatiebeoordeling, opleiding, bedrijfs evenementen, reisregelingen, enz.

Jaarlijks worden conferenties voor de bemanningsleden georganiseerd, waar hoge officieren en het management aan wal de gelegenheid krijgen om met elkaar van gedachten te wisselen, bedrijfsupdates te ontvangen en onderwerpen van wederzijds belang te bespreken. Er worden ook thematische videoconferenties gepland om discussies mogelijk te maken, informatie te verstrekken of officieren en bemanningsleden vertrouwd te maken met nieuwe concepten en projecten. De conferentie van hoge officieren werd gehouden op 5 en 6 oktober 2022 in Athene (130 deelnemers) en er werden officiers- en bemanningsconferenties georganiseerd in Nantes, Athene, Panama, Bulgarije, Roemenië, Kroatië, India en de Filipijnen.

Samenvatting van acties:

- Elke maand wordt een virtuele vergadering voor crewingmanagers gehouden
- Beter gebruik van de crewingsoftware COMPAS met directe afhandeling van reisfacturen van zeevarenden op het respectievelijke gebied (5.017 reisaanvragen)
- Implementatie van een nieuw platform voor prestatiebeoordeling voor gebruik in COMPAS
- Personeelsopleiding voor nieuwe hogere officieren over de bedrijfssoftware SERTICA (43 hogere officieren)
- Passende bemanningsregelingen voor de vier nieuw gebouwde schepen (M/T Cedar, M/T Cypress, M/T Dalis en M/T Derius) die in 2022 tot de Griekse vloot toetreden
- Succesvolle overdracht van het interne beheer van twee schepen (M/T Arafura, M/T Daishan)
- Geslaagde verandering van vlaggenstaat van zeven schepen (M/T Amundsen, M/T Dia, M/T Donoussa, M/T Cap Lara, M/T Cap Guillaume, M/T Cap Victor, M/T Sienna)
- Succesvolle organisatie van de conferentie van hoge officieren in Athene op 5 en 6 oktober 2022 (130 deelnemers)
- Succesvolle organisatie van conferenties voor officieren en bemanning in Nantes, Athene, Panama, Bulgarije, Roemenië, Kroatië, India en de Filipijnen
- Versterking en ontwikkeling van het rekruteringssteam voor een betere en nauwere follow-up van de personeelsbehoeften en de loopbaanontwikkeling van de ingeroosterde medewerkers
- Publicatie en verdeling van herziene richtsnoeren voor wervingsbureaus met online follow-up-opleidingsessies
- Implementatie van salarisadministratie voor de crew en CTM-verwerking ingebed in COMPAS
- Verwelkomingsprocedures voor zeevarenden die nieuw zijn bij het bedrijf (340 bemanningsleden)
- Invoering van een herziene procedure voor briefing/debriefing met het oog op een beter tijdbeheer, die door één persoon in het kantoor in Athene wordt uitgevoerd voor alle vier de topprofficiërs en alle vlaggen
- De voorkeur wordt gegeven aan de interne ontwikkeling van het scheepspersoneel, waarbij heel wat zeevarenden worden bevorderd binnen de vloot van het bedrijf, in plaats van aan te werven uit de markt.
- Invoering van een nieuwe bevorderingsprocedure (213 bevorderingen)
- Certificering van scheepspersoneel voor naleving van de 'Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Manilla Amendments 2010' met nul opmerkingen bij inspecties in de categorieën Commercial, Flag, PSC & Class.
- Invoering van progressieve betrokkenheid van kapiteins en hoofdingenieurs
- Rechtstreekse indienstneming van verschillende nationaliteiten zonder wervingsbureau, naast zeevarenden met de BE/FR/GR nationaliteit (117 personen)
- Nauwlettend toezicht op de prestaties van wervingsbureaus met het oog op verdere verbetering en/of aanstelling van nieuwe bureaus, afhankelijk

van de personeelsbehoeften van het bedrijf.

Invoering van KPI's en statistieken met betrekking tot wervingsbureaus

- Invoering van een aanvullende psychometrische test voor alle nieuw aangeworven hogere officieren en cadetten voor alle vlaggen (63 hogere officieren en 409 lagere officieren, cadetten en matrozen)
- Driemaandelijks acties voor alle bemanningsleden aan boord (tijdschrift Stay Safe)
- Benchmarking van de lonen van zeevarenden
- 15 aanstellingen aan wal. Opdrachten aan wal zijn de gelegenheid die aan de zeevarenden wordt geboden om zich tijdens hun verlof voor een korte periode bij het walpersoneel aan te sluiten.

Talent aantrekken

Euronav is altijd op zoek naar nieuw talent om ons bedrijf te versterken. Op onze website tonen we alle carrièremogelijkheden aan wal binnen het bedrijf en er is een afzonderlijke pagina met vacatures voor scheepsbemanning. Vacatures voor een baan aan wal worden ook gepubliceerd op onze LinkedIn-pagina.

Werknemers aan wal

Wij streven ernaar getalenteerde, hardwerkende mensen aan te trekken, te inspireren en in staat te stellen zich te ontwikkelen om bij te dragen aan onze activiteiten en onze visie in een uitdagende en lonende omgeving.

Wij hebben werknemers in dienst met aanvullende en uiteenlopende kwalificaties om onze bedrijfsactiviteiten uit te voeren en wij discrimineren niet op grond van gender, leeftijd, cultuur of persoonlijke omstandigheden. Wij streven ernaar de persoon aan te stellen die het beste bij de functie past. Euronav verwelkomt ook sollicitanten uit de zeevaartgemeenschap voor passende functies aan wal.

Erkend wordt dat interne overplaatsingen positief zijn voor het bedrijf, omdat onze teamleden zo hun loopbaan kunnen ontwikkelen en extra motivatie inbrengen in onze teams. Alle werknemers worden aangemoedigd hun loopbaan- en ontwikkelingsverlangens te bespreken in het kader van de regelmatige procedure voor prestatiebeheer.

Externe aanwervingen kunnen het bedrijf een nieuwe manier van denken en frisse ideeën brengen om ons te helpen onze denkwijze kritisch te bekijken en te groeien. Wij streven ernaar onze huidige werknemers een carrièreswitch te bieden, maar adverteren extern wanneer dat nuttig is.

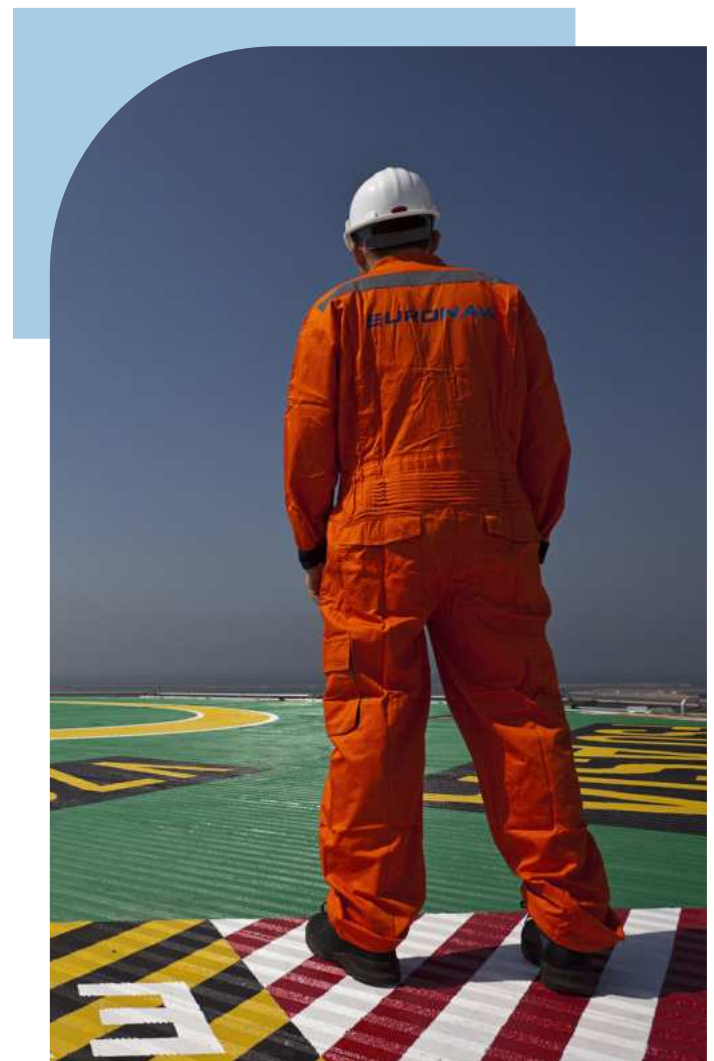
Bovendien leggen onze stageprogramma's die het hele jaar lopen, een basis voor het werven van briljante jonge geesten voor ons bedrijf.

Zeevarenden

Euronav Ship Management heeft officieren en bemanningsleden van verschillende nationaliteiten uit Europa, Azië en Amerika in dienst en biedt ze de kans om door te groeien. Daarnaast staat een deel van de vloot van Euronav onder beheer van derden, wat ons toelaat een goed beeld te krijgen van de beste praktijken in de sector en kostenoptimalisatie.

De groep Euronav rekruteert zeevarenden van over de hele wereld en biedt gemotiveerde professionals de kans om hun loopbaan uit te bouwen aan boord van onze schepen.

De rekrutering is in handen van een gespecialiseerd team, dat de competenties van de sollicitanten vergelijkt met de competenties die nodig zijn voor de beschikbare vacatures. Voorts stelt de afdeling bemanningsbeheer ook de opleidingsbehoeften en -vereisten vast om de prestaties van de bemanningsleden te bevorderen en hun de mogelijkheid te bieden hun loopbaan te ontwikkelen. Er worden geavanceerde tools en tests gebruikt om de resultaten van het rekruterings- en bevorderingsprocessen te optimaliseren en de zeevarenden te ondersteunen en te begeleiden.



Alle afdelingen bemanningsbeheer gebruiken een softwareplatform voor bemanningsleden om op elk moment vacatures voor te stellen aan zeevarenden van Euronav. Dit biedt hun de kans competenties te ontwikkelen en op peil te houden binnen de Euronav Groep.

Opleiding en ontwikkeling

Euronav past prestatieplanning toe, voert prestatiebeoordelingen uit, organiseert opleidingen, zorgt ervoor dat zijn mensen zich kunnen ontwikkelen en laat hen intern door-groeien naar hogere functies. Ons beleid is erop gericht prestaties te verbeteren en te belonen, onze mensen te betrekken bij de bedrijfsvoering en belangrijke talenten in dienst te houden.

Om dit te bereiken hebben we een uitgebreid systeem opgebouwd van permanente opleidingen en seminars, zowel aan boord als aan wal. Dit zorgt ervoor dat alle werknemers te allen tijde perfect op de hoogte zijn van hun dagelijkse operationele taken. Tijdens het beoordelingsproces worden de opleidingsbehoeften bepaald. Op basis daarvan wordt een opleidingsplan opgesteld. De opleidingsactiviteiten vinden plaats in een opleidingslokaal of online via een computerprogramma.

De ontwikkeling van de bemanning is gebaseerd op vooraf vastgestelde, rangspecifieke criteria, waarbij de nadruk ligt op de ontwikkeling van zowel technische als persoonlijke (leiderschaps)vaardigheden.

Om ervoor te zorgen dat alle schepen worden bemand met gekwalificeerde en competente bemanningsleden, hebben we een gedetailleerde opleidingsmatrix ontwikkeld die jaarlijks wordt geëvalueerd. Meer informatie over de personeelsopleiding vindt u terug in het hoofdstuk crewmanagement op pagina's 77-79.

Indicatoren voor opleiding en ontwikkeling

Werknemers aan wal

In 2022 bedroeg het totale aantal opleidingsuren van ons personeel aan wal 6283, met een deelnamepercentage van 71%.

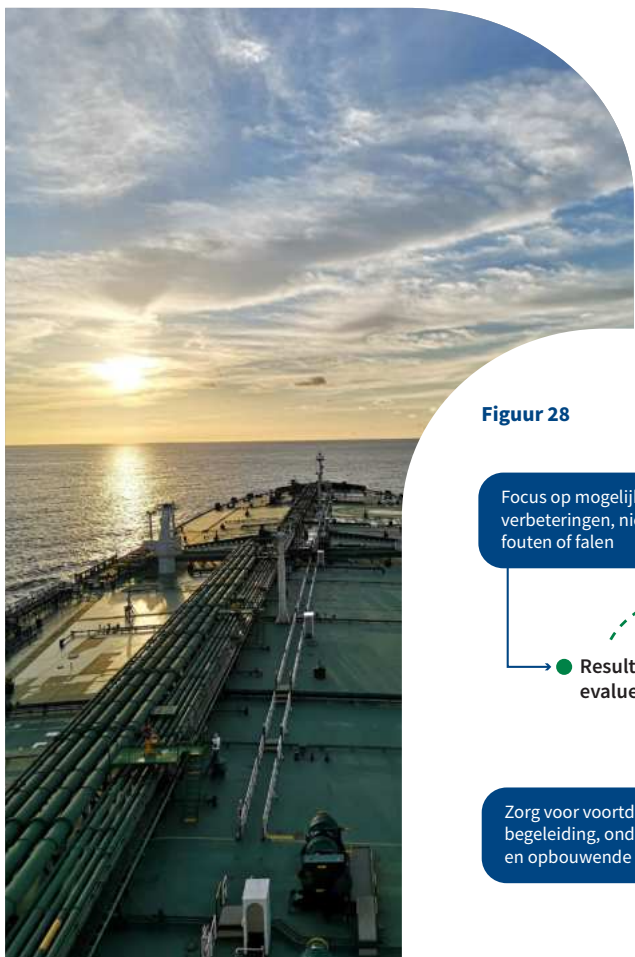
Zeevarenden

Al onze zeevarenden hebben in 2022 opleidingen gevolgd, goed voor 48.256 uur in totaal.

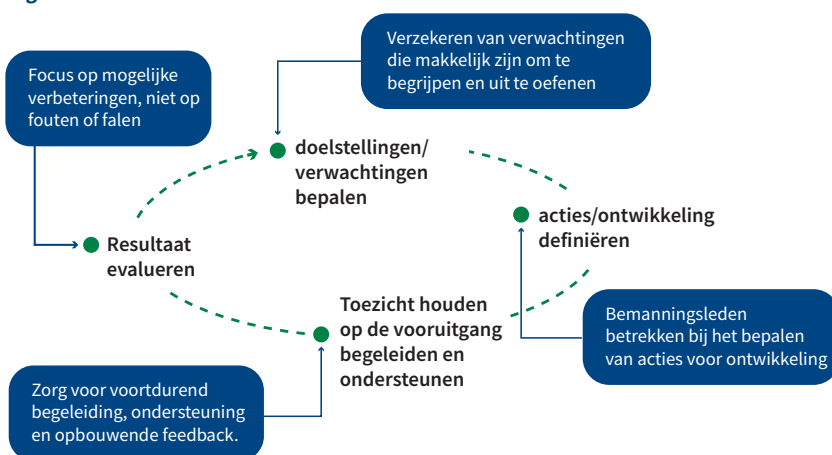
Prestatiemanagement

Wij hechten veel belang aan de prestaties van werknemers. Onze mensen zijn essentieel voor onze productiviteit, winstgevendheid en, uiteindelijk, ons succes, en ons prestatieproces voor werknemers draagt in grote mate bij tot deze doelstellingen.

Wij evalueren de prestaties van onze werknemers via zowel formele als informele processen, omdat dit de afstemming



Figuur 28



van onze werknemers, middelen en systemen op onze strategische doelstellingen vergemakkelijkt.

Werknemers aan wal

Ten minste eenmaal per jaar doorlopen alle personeelsleden het proces van zelfevaluatie en worden zij door hun rapporterende manager beoordeeld op de mate waarin zij hebben voldaan aan de verwachtingen betreffende het resultaat van de streefdoelen en kernwaarden voor het afgelopen jaar.

Zeevarenden

Ons prestatiebeoordelingsproces heeft twee hoofddoelen. Het eerste doel is ervoor te zorgen dat alle zeevarenden een duidelijk idee hebben van de manier waarop zij kunnen bijdragen tot de prestaties van hun afdeling en hun schip. Het tweede doel is ervoor te zorgen dat de zeevarenden worden gesteund in hun individuele ontwikkeling van vaardigheden en mindset. Dit proces maakt een gemeenschappelijke focus op de bedrijfs- en scheepsdoelstellingen mogelijk, evenals de betrokkenheid van de mensen bij het bereiken daarvan. De prestatiebeoordeling is dus een tool die helpt:

- inzicht en overeenstemming te bereiken inzake de manier waarop kan worden bijgedragen aan de scheepsdoelstellingen;
- mogelijke kansen voor de ontwikkeling van vaardigheden tijdens het contract en na het afmonsteren te identificeren;
- de inspanningen en vooruitgang tijdens het contract te beoordelen.

De beginselen van het prestatiebeoordelingsproces omvatten het vaststellen van wederzijdse verwachtingen en een ontwikkelingsplan (in partnerschap door de beoordelaar en de beoordeelde), en vervolgens het opvolgen en ondersteunen van de ontwikkeling gedurende het contract. Tot slot vindt er vóór het einde van het contract een prestatiebeoordeling plaats om de vooruitgang en de verdere ontwikkelingsmogelijkheden te beoordelen.

Beginselen van prestatiebeheer

Bij de prestatiebeoordeling komt het er niet op aan om te oordelen of iemands werk 'goed' of 'slecht' is; het gaat erom dat allen weten welk verschil hun inspanningen maken voor de prestaties van het schip en hoe ze hun professionele vaardigheden verder kunnen ontwikkelen.

Naast het bovenstaande, en verwijzend naar de vier topofficieren, vindt er aan het eind van het jaar nog een evaluatie plaats door de respectieve afdelingen van het bedrijf, afhankelijk van de rang.

Diversiteit en gelijkheid

Wij juichen de diversiteit in ons personeelsbestand toe. Veel van onze werknemers en officieren hebben een lange staat van dienst en enorm veel ervaring bij Euronav, terwijl anderen nieuwkomers met een frisse blik zijn. Doordat we engagement en stabiliteit op lange termijn bevorderen en bewuste inspanningen leveren om de onderneming te versterken met nieuw talent, hebben we uitstekende resultaten behaald in een uiterst concurrerende sector.

Dit streven naar gelijkheid komt ook tot uiting in de bestuurskamer van Euronav, waarin Euronav sinds december 2019 een vertegenwoordiging van meer dan 50% vrouwen heeft in de raad van toezicht. De raad van toezicht bestaat momenteel uit twee mannen en drie vrouwen, met uiteenlopende maar complementaire deskundigheid. De raad van toezicht is op de hoogte gebracht van de wet van 28 juli 2011 inzake genderdiversiteit en de aanbevelingen die het Comité voor corporate governance en benoemingen na de bekrachtiging van de wet heeft gedaan met betrekking tot de vertegenwoordiging van vrouwen in de raden van toezicht van beursgenoteerde ondernemingen.

Diversiteitsbeleid

Onze benadering van diversiteit en inclusie is gebaseerd op de kans om fatsoenlijke banen te creëren en op doorgroei-mogelijkheden binnen de groep Euronav op basis van passende kwalificaties, ervaring en opleiding. Wij willen zorgen voor een inclusieve werkplek waar iedereen gelijk, waardig en met respect wordt behandeld. Bovendien versterken wij de competenties van onze werknemers door mogelijkheden te bieden voor de ontwikkeling van talent en de bevordering van duurzame ontwikkeling.

Ons doel is al onze werknemers gelijke kansen op interne mobiliteit te bieden en hen daarbij actief te ondersteunen en te begeleiden.

Volgens Euronav verbetert een gediversifieerd team het besluitvormingsproces en uiteindelijk ook de algemene prestaties. Diversiteit en inclusie zijn een wereldwijde prioriteit voor Euronav, want het zijn belangrijke factoren voor het succes van het bedrijf en zijn mensen. Wij geloven dat de grootste kracht ligt in de diversiteit van ons team en dat onze werknemers het verdienen zich op hun gemak te voelen door elke dag op het werk helemaal zichzelf te kunnen zijn, ongeacht hun gender, etnische afkomst, leeftijd, seksuele geaardheid of andere kenmerken. Euronav streeft ernaar alle aspecten van diversiteit binnen zijn senior managementteam te verbeteren door een diverse talentenpool te ontwikkelen, met aandacht voor vaardigheden, opleiding, ervaring en loopbanen.

De Vennootschap zal in 2023 een diversiteitsbeleid uitbrengen om de voortgang van een reeks doelstellingen voor elke diversiteitsclassificatie beter te kunnen volgen.

Nationaliteiten bij Euronav

Figuur 29: Nationaliteiten binnen Euronav



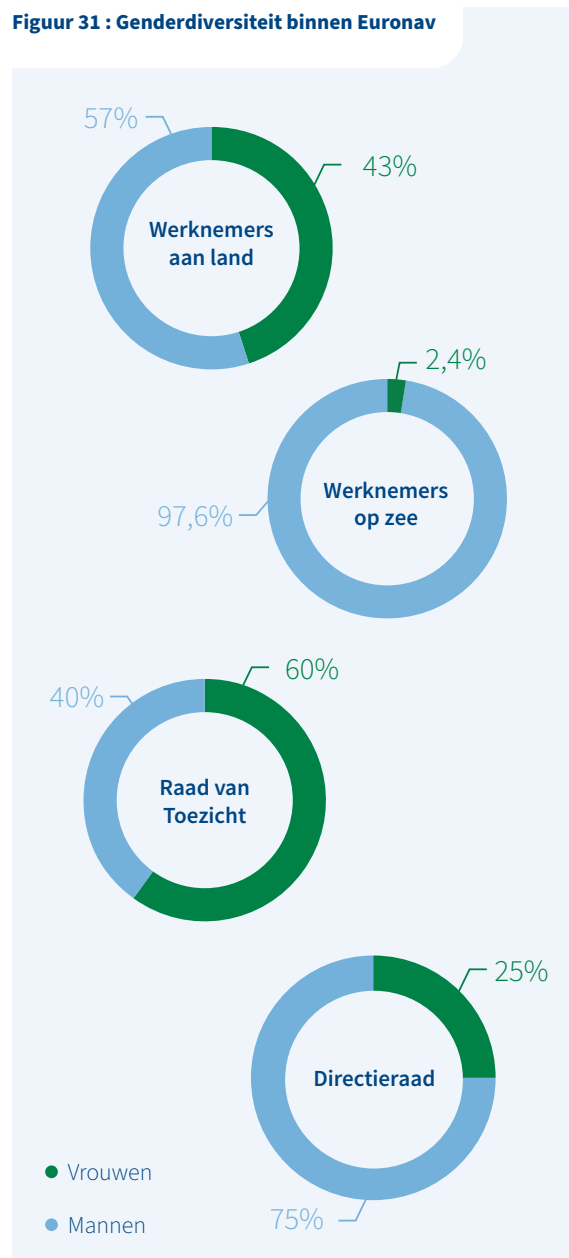
Generationale diversiteit

Figuur 30: Generationale diversiteit

	Aan land	Op zee
18-29	26	974
30-39	66	1.067
40-49	65	709
50-59	37	455
60+	4	73

Genderdiversiteit binnen Euronav

Figuur 31 : Genderdiversiteit binnen Euronav



Gendergelijkheid

Vrouwen in de scheepvaart

Moeilijke werkomstandigheden, fysieke arbeid en lange perioden op zee maken van oudsher dat de scheepvaart een door mannen gedomineerde sector is. Veranderingen verliepen er ook tergend langzaam. Echte verandering kost tijd, en een stap vooruit wordt vaak beantwoord met een stap achteruit. De 'boys club'-mentaliteit bestaat nog steeds, en seksisme wordt vandaag dan wel zelden openlijk getoond, maar is toch nog steeds wijdverbreid.

De zaken zijn echter langzaam aan het veranderen en een groeiend aantal actoren in de maritieme sector werkt aan genderevenwicht. Zelfs de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) speelt een rol. In 2021 heeft de IMO een resolutie aangenomen waarbij een Internationale Dag voor Vrouwen in de Scheepvaart wordt uitgeroepen, die elk jaar op 18 mei wordt gehouden. De IMO heeft al sinds 1988 een programma voor vrouwen in de scheepvaart, en dat terwijl in die tijd slechts een paar zeevaartscholen vrouwelijke studenten toelieten. Sindsdien heeft ze de toegang tot zeevaartopleidingen en arbeidskansen voor vrouwen in de hele maritieme sector ondersteund.

Bij Euronav vieren we de Internationale Dag voor Vrouwen, zowel op zee als aan wal, door artikelen te publiceren over prestaties op hun vakgebied.

All Aboard Alliance

De All Aboard Alliance brengt senior leiders uit de hele maritieme sector samen, verenigd door een gezamenlijk streven naar meer diversiteit, gelijkheid en inclusie in alle organisaties, op zee en aan land - zodat de maritieme sector de duurzame, toekomstgerichte en innovatieve sector wordt waar we allemaal trots op kunnen zijn. De All Aboard Alliance wordt ondersteund door Founding Knowledge Partners: Global Maritime Forum, Diversity Study Group en Swiss Re. Ga voor meer informatie naar: <https://www.globalmaritimeforum.org/all-aboard-alliance>. Euronav wordt vertegenwoordigd door kapitein Malliaros als bedrijfssponsor.

Vrouwen bij Euronav

In ons geval moeten we een onderscheid maken tussen de vertegenwoordiging van vrouwen aan wal en aan boord.

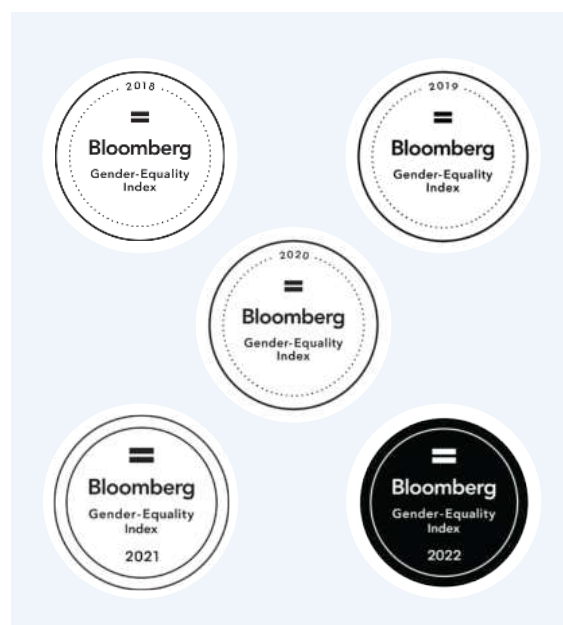
Aan wal presteert Euronav goed. De raad van toezicht van Euronav is voor 60% vrouwelijk, wat ongebruikelijk is in elke context, en zeker in de scheepvaart. 16,67% van de leidinggevende officieren zijn vrouwen en 22% van de hogere managementfuncties wordt uitgeoefend door een vrouw. Bijna een derde van onze managers van het middenkader is een vrouw en 77% van de startersfuncties wordt bekleed door vrouwen. De helft van het personeel dat inkomsten

genereert, is vrouw. We hebben enkele stappen vooruitgezet. Maar geloof ons niet direct op ons woord, bekijk liever wat de Bloomberg Gender-Equality Index (GEI) hierover zegt.

Bloomberg GEI

De Bloomberg Gender-Equality Index (GEI) biedt een transparant beeld van gendergerelateerde praktijken en beleidsmaatregelen bij beursgenoteerde ondernemingen, waardoor beleggers over meer ecologische, sociale en governancegegevens (ESG-gegevens) kunnen beschikken. De referentie-index meet gendergelijkheid op basis van vijf pijlers: vrouwelijk leiderschap en het doorstromen van vrouwelijk talent, gelijke verloning en loonpariteit tussen mannen en vrouwen, inclusieve cultuur, beleid inzake seksuele intimidatie en vrouwvriendelijk merk. Deze index wordt elk jaar in januari bijgewerkt. Euronav is ook opgenomen in de index van 2022 en is er sinds de start van de index in 2018 nooit uit weggeweest. In 2022 diende Euronav zijn zesde opeenvolgende vragenlijst in. Ze resulteerde in een score van 65,61, wat hoger is dan de score van vorig jaar.

Aan boord is het om voor de hand liggende redenen een ander verhaal, maar naarmate de wereld overal naar gendergelijkheid toewerkt, gaat het ook hier de goede kant op. Uit cijfers die zijn gepubliceerd in een rapport van BIMCO/ICS 2021 over het personeelsbestand op zee, blijkt dat vrouwen nog steeds slechts 2,1% van het wereldwijde personeelsbestand van zeevarenden vertegenwoordigen (een stijging van 45,8% sinds 2015). In 2022 is binnen Euronav 2,4% van de bemanningsleden een vrouw, bij onze cadetten is dit zelfs 9,4%, maar dit is nog steeds te laag.



Communicatiekanalen

Communicatie met investeerders

Euronav streeft ernaar om op regelmatige basis open en transparant te communiceren met onze belanghebbenden. Na elke publicatie van de kwartaalresultaten, stelt onze Directieraad de kwartaalresultaten voor tijdens een virtuele conference call. Deze conference call wordt gevolgd door een vraag- en antwoordonde. Voor investeerders en analisten die niet aanwezig kunnen zijn, wordt het script later samen met een PDF van de presentatie gepubliceerd op de website van Euronav. Euronav houdt ook regelmatig presentaties voor investeerders en analisten, alsook virtuele roadshows.

Bovendien worden af en toe conference calls georganiseerd voor evenementen. Zo hielden we in 2022 ons eerste duurzaamheidsevenement, namelijk de presentatie “Road to decarbonisation” op 5 mei.

Op onze jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering, die op de derde donderdag van mei na het boekjaar gehouden wordt, brengen onze belangrijkste aandeelhouders hun stem uit over belangrijke aangelegenheden die een invloed kunnen hebben op onze onderneming.

Alle informatie met betrekking tot investeerders kan geraadpleegd worden op de investeerderspagina op de Euronav website: <https://www.euronav.com/nl/investeerders/>

Communicatie met medewerkers

Euronav probeert regelmatig op een directe en transparante manier te communiceren met haar medewerkers. Om de relaties met haar werknemers te versterken, blijft Euronav nieuwe platformen gebruiken en implementeren om de communicatie met haar medewerkers te verbeteren.

Met driemaandelijks Town Hall meetings, informeert Euronav haar medewerkers over belangrijke zaken die binnen de onderneming gebeuren. Na de presentaties is er tijd voorzien voor alle medewerkers om vragen te stellen aan de Directieraad tijdens een Q&A. Andere communicatiekanalen die Euronav frequent gebruikt zijn driemaandelijks nieuwsbrieven, interne mails, intranet en het HR-platform, videoboodschappen van onze CEO, en indien nodig interne fysieke vergaderingen en/of team calls.

HR-verwezenlijkingen en KPI's

In 2022 heeft de afdeling Human Resources bergen werk verzet op de volgende gebieden:

Aan wal

In 2022 heeft de afdeling Human Resources bergen werk verzet op de volgende gebieden:

- Prestatiebeheer voor 2021 & 2022 – verbeteringen doorvoeren voor het prestatiebeheer van 2023
- Organisatie van en deelname aan het All Hands Event voor het hele bedrijf dat plaatsvond in 2022, vier jaar na het laatste evenement
- Deelname aan de conferentie van hoge officieren in Griekenland
- Opvolgingsplan voor het senior management in Athene
- Project Staffbase/Lighthouse
- Beheer van de verwelcoming en integratie van nieuwkomers
- Beheer van het jaarlijkse stageprogramma in Athene

Succesvolle werving en integratie van nieuwe medewerkers in de Groep, waardoor nieuw talent en frisse ideeën Euronav vervoegen.

Doeltreffend prestatiebeheer; het HR-team heeft een beknopt prestatieproces ingevoerd om de vooruitgang met betrekking tot gestelde doelen en doelstellingen vast te leggen, alsook gedragingen die verband houden met de bedrijfswaarden.

Ontwikkeling en opleiding van werknemers; het personeel heeft meer dan 6000 uur aan diverse opleidingen gevolgd, wat heeft geleid tot een toename van de vaardigheden en de tevredenheid van de werknemers.

Werknemersbetrokkenheid; het HR-team organiseerde het All Hands evenement in Griekenland met meer dan 170 deelnemers in alle kantoren van het bedrijf. Het tweedaagse evenement omvatte teambuildingactiviteiten en andere



interactieve sessies met presentaties over de bedrijfsstrategie, duurzaamheids, waarden en nieuwe projecten. Het HR-team was ook betrokken bij de organisatie de Senior Officers Conference, een jaarlijks evenement dat Officers en medewerkers aan wal samenbrengt om hun samenwerking te verbeteren.

Opvolgingsplanning- en ontwikkeling; het HR-team in Athene nam deel aan het opvolgingsproces van het Senior Management in Euronav Hellas, door te zorgen voor een efficiënt selectieproces voor de opvolgers. Een ontwikkelingsprogramma om hen in hun nieuwe rol te ondersteunen werd reeds opgestart.

Jaarlijks stageprogramma, het HR-team zorgt voor de effectieve uitvoering van het stageprogramma in Athene, waarbij stagiaires van voornamelijk maritieme universiteiten worden ontvangen. In 2022 hebben 12 stagiairs twee maanden stage gelopen in verschillende afdelingen in Athene.

Lighthouse project: het team was actief betrokken bij de besluitvorming over de inhoud en de creatie van pagina's voor het nieuwe communicatieplatform, gericht op werknemers op zee en aan land.

Zeevarenden

De actiepunten voor zeevarenden vindt u terug in het hoofdstuk crewmanagement op pagina's 77-79.

Initiatieven en bijdragen aan de samenleving

Liefdadigheidsbeleid

Euronav levert geen bijdragen aan politieke partijen van welke overtuiging dan ook. Euronav legt zich toe op liefdadigheidsschenkingen waarvan de Vennootschap meent dat ze een tastbare verbetering kunnen betekenen voor delen van de samenleving waarmee we in contact staan of die zich in onze nabije omgeving bevinden. Dit is een dynamisch domein. Daarom evalueren we voortdurend de doeltreffendheid en focus van onze liefdadigheidsinspanningen.

Sailor's Society

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

De drukke haven van Antwerpen is van vitaal belang voor de Europese en wereldwijde handel. Elk jaar meren ongeveer 17.000 schepen in deze haven aan. Met zoveel zeevarenden die de haven bezoeken, is er een grote behoefte aan welzijnsdiensten op grote schaal. Euronav heeft fondsen geschonken aan de Sailors' Society die hen zullen helpen om samen te werken met de Antwerpse havenaalmoezeniers.



nier Marc Schippers. Marc bezoekt schepen om zijn hulp aan te bieden aan de bemanning aan boord. Hij neemt praktische zaken mee zoals telefoonkaarten, zodat zeevarenden hun familie kunnen bereiken. Ook bezorgt hij hen internationaal nieuws dat hij van het internet heeft gehaald en afgedrukt, zodat ze weten wat er in hun thuisland reilt en zeilt. Naast praktische hulp biedt Marc een luisterend oor aan de zeevarenden en biedt hij emotionele steun wanneer nodig.

Met zijn voertuig van de Sailors' Society biedt de Antwerpse havenaalmoezenier zeevaarders ook gratis vervoer aan naar waar ze maar heen moeten, zoals de dichtsbijzinde

telefoon- en internetfaciliteiten, de winkels of de dokter. Dit is een cruciale dienst voor de zeevarenden, aangezien ze vaak maar een paar uur aan wal doorbrengen.

Valero Benefit for Children

De Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic, die sinds 2002 plaatsvindt, is een project van de Valero Energy Corporation. Via deze weg wordt er geld ingezameld voor liefdadigheidsinstellingen die kinderen helpen in de gemeenschappen waar Valero belangrijke activiteiten heeft. Dankzij de 2016 Valero Texas Open Benefit for Children Golf Classic en de Valero Texas Open werd 10,5 miljoen USD bij elkaar gebracht voor hulpverlening aan kinderen. Net als in de vorige jaren heeft Euronav specifiek gevraagd om zijn schenking vooral over te maken aan liefdadigheidsinstellingen voor kinderen in Quebec, waar een groot aantal van onze schepen wordt ingezet.

Great Whale Conservancy

De Great Whale Conservancy (GWC) is een niet-gouvernementele milieuorganisatie die de grote walvissen en hun habitat beschermt en inspanningen levert om de populaties wereldwijd terug te brengen naar het niveau vóór de walvisvangst. Het doel van de GWC is om het aantal blauwe vinvissen tegen 2050 te verdubbelen door het aantal scheepsaanvaringen aanzienlijk te verminderen, met een primaire focus op de zuidelijke oceanen waar het grootste aantal blauwe vinvissen leefde voor het tragische tijdperk van de geïndustrialiseerde walvisvangst. Euronav is het eerste lid uit de industrie van het recent gelanceerde Whale-guardians programma van de GWC. Whale Guardians is een internationaal programma voor de preventie van scheepsaanvaringen met walvissen dat tot doel heeft Whale Guardians gecertificeerde scheepvaart tot stand te brengen om de grote walvissen in de wereld te helpen zich te herstellen tot populaties van voor de walvisvangst.

De Noord-Atlantische rechte walvis en de Potvis uit het oostelijke Middellandse Zeegebied zijn door de IUCN geclassificeerd als "bedreigd" en er is duidelijk bewijs dat beide soorten negatieve gevolgen ondervinden van scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepsaanvaringen. Om het risico voor deze dieren te beperken en de populatie een kans te geven om te overleven, is het essentieel dat schepen uit de buurt van kritieke habitats worden gehouden. Om deze bedreigde dieren te beschermen heeft Euronav samengewerkt met de GWC. Een eerste resultaat van deze samenwerking is de opname van vrijwillige maatregelen van de Canadese oostkust, de wateren rond Californië (VS) en de Helleense geul in de Instructie voor Kapiteins van 2022, waardoor de maatregelen de facto verplicht worden voor haar schepen. Voor meer informatie: <https://www.greatwhaleconservancy.org/>







Gezondheid

Onze gezondheidsaanpak

De gezondheid van Euronav's personeel, zowel aan boord als aan wal, is een zeer belangrijk aspect van ons bedrijfsmanagementsysteem. Er wordt voortdurend gecontroleerd of de omstandigheden in onze werkomgeving gezond zijn. Onze gezondheidsnormen en -richtlijnen besteden specifieke aandacht aan belangrijke kwesties zoals algemene leefomstandigheden, het welzijn van bemanningen, lichaamsbeweging, opslag van voedsel en gezonde voedingsgewoonten. Medisch advies en bijstand voor zowel mentale als fysieke gezondheid, zijn 24/7 beschikbaar.

Aan land

Euronav creëert een omgeving die de fysieke gezondheid van werknemers ondersteunt door regelmatige lichaamsbeweging en fysieke activiteit aan te moedigen, gezonde eetgewoonten te bevorderen, ergonomische werkplekken aan te bieden en gevaren op de werkplek tot een minimum te beperken. We zorgen voor gezonde maaltijden op kantoor, terwijl we de nadruk leggen op ergonomie door werkplekken aan te bieden die een goede werkhouding bevorderen. Verstelbare bureaus en stoelen en ergonomische toetsenborden en computermuizen zijn beschikbaar in onze kantoren.

Op zee

Euronav respecteert de rechten en waardigheid van alle zeevarenden en erkent dat iedereen die betrokken is in scheepvaart behoeften heeft op vlak van mentale gezondheid en welzijn. Wij houden rekening met mentale gezond-

heid in alle aspecten van de scheepvaart door een reeks acties op te zetten om de zorg en het welzijn van de bemanning te verzekeren. Met de crisis rond het wisselen van de bemanning, veroorzaakt door de COVID-19 pandemie, werden externe psychologen geconsulteerd om advies te geven ter ondersteuning van de gezondheid en het welzijn van onze bemanningsleden.

Het eerste deel van het pre-inschepingsproces is de medische screening van de bemanning op verschillende criteria om een goede gezondheidstoestand en geschiktheid te verzekeren. Medische diensten controleren en verzorgen alle medische verzoeken en behoeften van de zeevarenden voor zij aan boord gaan, en tijdens dat ze aan boord zijn.

Driemaandelijke campagnes met betrekking tot de geestelijke gezondheid en het welzijn van de bemanning worden gepubliceerd via het magazine "Stay Safe" van Euronav. De bevoorrading van de bemanning, de Slop Chest en de Bonded Store, staan onder voortdurende controle met de steun van hoogkwalitatieve cateringbedrijven die erop toezien dat de bevoorrading tijdig en correct aan boord van de schepen worden geleverd, en die begeleiding bieden bij de menuplanning en de kookrecepten.

De communicatie met de bemanning aan boord wordt ondersteund met extra gratis communicatietoeslag om het contact van de bemanning met hun familie en verwanten te vergemakkelijken.

De introductie van de e-portefeuille oplossing zorgt ervoor dat het geld snel beschikbaar is voor de bemanning terwijl ze aan boord zijn. De bemanning heeft zonder vertraging



toegang tot hun fondsen, heeft volledige controle op elk moment via de mobiele applicatie, en toegang tot de belangrijkste valuta's via de multi-valuta rekening met concurrerende FX-tarieven. Tegelijkertijd wordt de kapitein niet langer blootgesteld aan de risico's van hoge kassaldo's aan boord van de schepen.

Het bemanningsportaal geeft alle bemanningsleden aan boord en aan wal (wanneer ze met verlof zijn) de mogelijkheid om in realtime hun volledige status na te gaan voor dienst op zee, certificering, planning, prestatie-evaluatie, opleiding, evenementen van het bedrijf, reisregelingen etc.

Jaarlijks worden er conferenties voor de bemanning gepland. Tijdens deze conferenties krijgen de hogere officieren en het walpersoneel updates over het bedrijf en onderwerpen van wederzijds belang, en hebben ze de gelegenheid om met elkaar te communiceren/elkaar te ontmoeten. Naast de conferenties voor de bemanning, zijn er thematische videoconferenties gepland om te discussiëren, informatie te verstrekken of de officieren en de bemanning vertrouwd te maken met nieuwe concepten en projecten

Naleving van de ISM-code

Euronav heeft een maritiem gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieubeheersysteem ontwikkeld (Health, Safety, Quality and Environmental Maritime Management System). Dit systeem combineert gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieubeheer in één naadloos systeem dat volledig in overeenstemming is met de Internationale Veiligheidsmanagementcode (de ISM-code) voor de

veilige exploitatie van schepen en verontreinigingspreventie.

Euronav Ship Management is betrokken bij de exploitatie en het beheer van schepen die wereldwijd vrachtvervoer over zee verzorgen. Als zodanig erkent zij de inherente gevolgen die haar activiteiten kunnen hebben voor mens en milieu. De Vennootschap zal daarom haar activiteiten, zowel aan wal als aan boord van de schepen onder haar beheer, uitvoeren op een wijze die de gezondheid beschermt en de veiligheid bevordert.

De Vennootschap beschouwt gezondheid, hygiëne en veiligheid als eerste prioriteit bij haar activiteiten en doet er alles aan om te allen tijden te verzekeren dat alle werknemers hun werk in veilige en hygiënische omstandigheden kunnen uitvoeren.

Voorts verbindt Euronav zich ertoe om tijdens de exploitatie van de schepen onder haar beheer alle redelijke voorzorgsmaatregelen en maatregelen te nemen om de veiligheid op zee te waarborgen en lichamelijk letsel, verlies van mensenlevens en materiële schade te vermijden.

De Vennootschap streeft naar uitmuntendheid op het gebied van gezondheid, hygiëne en veiligheid, wat wordt bereikt door realisatie van de verschillende doelstellingen die beschreven zijn op <https://www.euronav.com/hsq/health-safety/health-hygiene-and-safety-policy/>

Beleid

Beleid inzake gezondheid, hygiëne en veiligheid

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

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

Bezoek voor meer informatie onze website: <https://www.euronav.com/hsq/health-safety/health-hygiene-and-safety-policy/>

Alcohol- en drugsbeleid

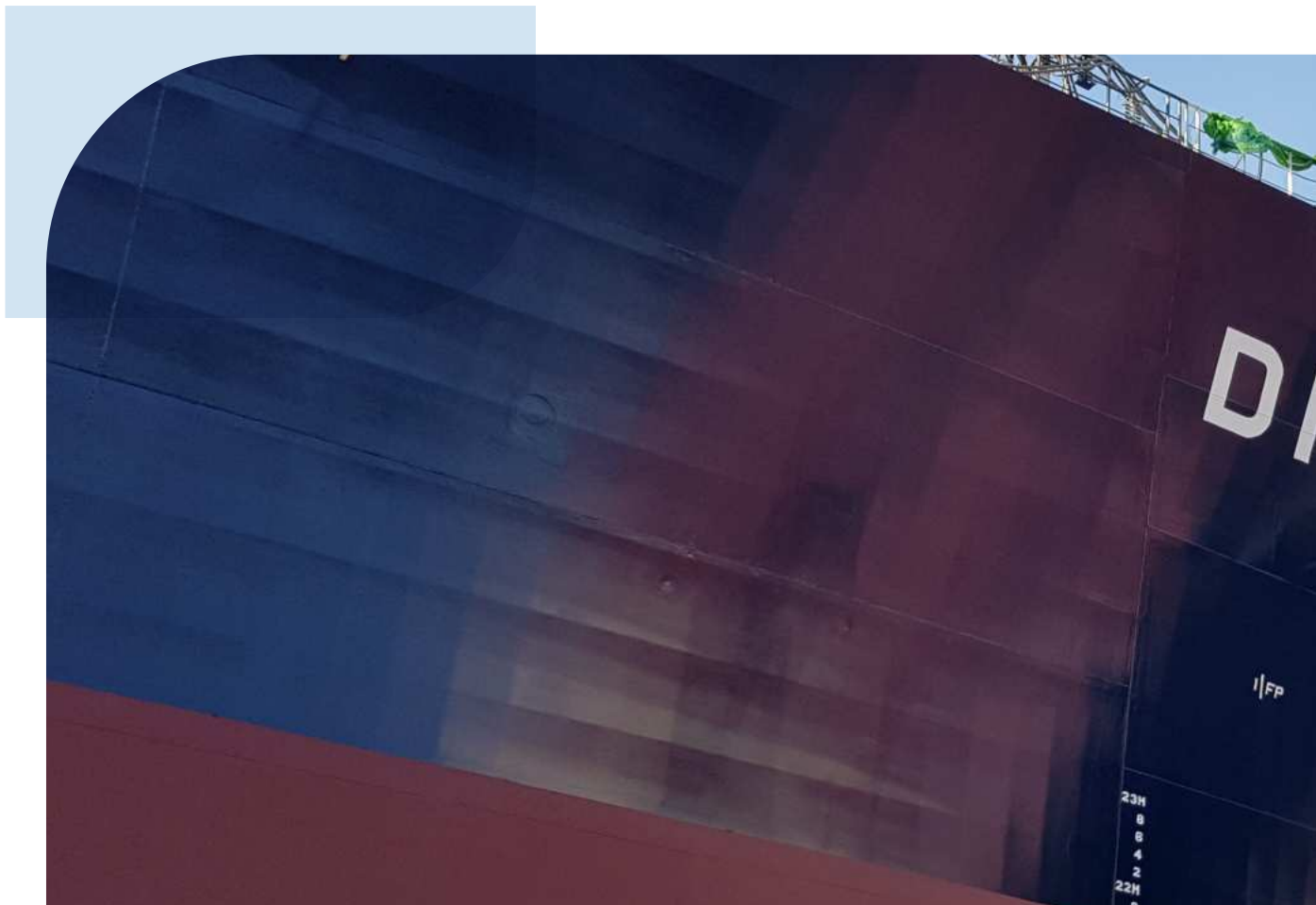
Euronav doet er alles aan om een veilige en gezonde werkomgeving te behouden door een strikt drugs- en alcoholbeleid toe te passen. Elke overtreding van dat beleid, met inbegrip van het illegale bezit of gebruik en de illegale

verdeling of verkoop van drugs of alcohol door personeel aan boord of aan wal, zal leiden tot onmiddellijk ontslag en stelt de betrokkene bloot aan gerechtelijke vervolging.

Geestelijke gezondheid

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

Euronav neemt mentaal welzijn zeer ernstig voor haar zee- en walpersoneel. Er bestaat een specifiek HSQ systeem met de hoogste veiligheidsnormen voor zeetransport. Geestelijke gezondheid maakt deel uit van dit systeem en is een belangrijke prioriteit voor de mensen van Euronav. Euronav bevordert en stimuleert open en vriendelijke gesprekken, door het faciliteren van verschillende mogelijkheden voor gesprekken tussen werknemers onderling.



Relevante toezpraken tijdens conferenties worden gegeven aan het personeel om alert te blijven op de psychologische omstandigheden.

Ook voor het personeel aan wal worden relevante team-buildingsactiviteiten en bedrijfsevenementen georganiseerd, die bijdragen tot het verlichten van de dagelijkse werkstress.

Fysieke gezondheid

Aan land

Euronav on the move

In 2022, hebben we Euronav on the move herhaald, een intern programma dat is opgezet om sedentair gedrag te ontmoedigen. Het doel is onze werknemers ertoe aan te zetten om te sporten tijdens hun werkdag. Werknemers worden aangemoedigd om deel te nemen aan verschillende sportevenementen, zoals plaatselijke loopwedstrijden.

We werkten voor de derde keer samen met atlasGO voor een sportuitdaging van drie maanden. AtlasGo is een mobiele applicatie waarmee werknemers hun activiteiten kunnen registreren en bijhouden. Elke activiteit werd beloond met een vast bedrag. We hebben ons doel van 15.000 euro

in drie maanden bereikt, dat werd gedoneerd aan de Great Whale Conservancy.

Zeevarenden

Op elk schip is een fitnessruimte beschikbaar voor gebruik door alle zeevarenden.

Figuur 32: Onze atlasGo uitdaging in cijfers



100%

Percentage compleet



€ 15.000

Opgehaald bedrag



188

Aantal posts



8

Aantal opmerkingen



1.145

Likes



2.166

Aantal activiteiten



63

Aantal deelnemers aan de uitdaging





Veiligheid

Veiligheid staat voorop bij Euronav

Aanpak

Euronav engageert zich om te werken in overeenstemming met de hoogste veiligheidsnormen in de maritieme transportindustrie en stelt bekwame en ervaren bemanningsleden tewerk om te verzekeren dat haar schepen op een veilige en milieuvriendelijke manier worden geëxploiteerd. Door het promoten van een actieve veiligheidscultuur bij haar personeel, zowel aan wal als aan boord, engageert Euronav zich niet alleen om zijn klanten een kwaliteitsvolle dienstverlening te bieden, maar vooral om het milieu en de werkomstandigheden consequent te beschermen. Aandacht voor veiligheid betekent ook dat ervoor wordt gezorgd dat bemanningsleden gekwalificeerd zijn, regelmatig opleidingen krijgen en op de hoogte zijn van actuele problemen, en dat er voor hun gezondheid en welzijn wordt gezorgd.

Beheersysteem voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieubescherming (HSQE)

Het HSQE-beheersysteem van Euronav heeft tot doel de context te definiëren voor uitmuntendheid op het gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu. De kernwaarde van dit systeem wordt samengevat in onze algemene beleidsverklaring, waarin uitmuntendheid wordt

gedefinieerd als “Geen schade toebrengen aan personen, schepen, het milieu of eigendommen, en kwaliteitsdiensten leveren aan onze klanten”.

Het systeem is bewust ontworpen volgens de hoogste normen, in het kader van ISM (International Safety Management Code), MLC (Maritime Labor Convention), ISO 9001 (Quality Management Systems), ISO 14001 (Environmental Management Systems), ISO 45001 (Occupational Health & Safety Management Systems) en ISO 50001 (Energy Management Systems).

Het beheer van schepen en de activiteiten aan wal wordt gezien als één onverdeelde missie die wordt bereikt door gemeenschappelijke doelstellingen en voortdurende verbetering.

Er wordt voortdurend gecontroleerd of de omstandigheden in onze werkomgeving gezond zijn. Onze gezondheidsnormen en -richtlijnen besteden specifieke aandacht aan belangrijke kwesties zoals algemene leefomstandigheden, het welzijn van bemanningen, lichaamsbeweging, opslag van voedsel en gezonde voedingsgewoonten.

Voorbereiden op noodsituaties

Het grootste potentiële risico voor het milieu in verband met het vervoer van ruwe olie is het per ongeluk vrijkomen van lading in zee als gevolg van het breken van de opslagruimte van het schip, als gevolg van stranding, aanvaring, enz. Vandaar dat de aandacht voor de veiligheid van het vervoer van het grootste belang is in onze organisatie. In



het beheersysteem voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieubescherming (HSQE) is een breed scala van mogelijke noodsituaties geïdentificeerd.

Om om te gaan met mogelijke noodsituaties, zijn de volgende procedures ingevoerd:

- Handboek voor noodgevallen en calamiteiten (ECM), dat handelt over alle mogelijke noodsituaties naast olieverontreiniging;
- Ship Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) voor noodsituaties ten gevolge van olieverontreiniging en de bestrijding daarvan;
- Vessel Response Plan (VRP) voor noodsituaties ten gevolge van olieverontreiniging en de bestrijding daarvan in de Amerikaanse wateren (zoals vereist door de Amerikaanse wetgeving – OPA 90);
- California Contingency Plan (CCP) dat betrekking heeft op noodsituaties door olieverontreiniging en de reactie daarop in Californische wateren;
- Panama Canal SOPEP dat betrekking heeft op noodsituaties bij olieverontreiniging in het Panamakanaal;
- Maandelijkse veiligheidsoefeningen aan boord met betrekking tot mogelijke veiligheidsdreigingen.

Euronav organiseert ook tweemaandelijks een 'Table Top'-oefening, waaraan schepen, personeel aan land, classificatiebureaus, vlaggenstaten en andere derde partijen deelnemen indien dit nodig wordt geacht.

Incidentenonderzoek

Alle incidenten of ongevallen worden onderzocht. Het niveau van het onderzoek hangt af van de ernst, maar ook van de mogelijke ernst van het voorval voor de gezondheid, het milieu, onze reputatie en de activa.

Alleen personeel op zee en aan wal dat volledig is opgeleid voor het onderzoeken van maritieme incidenten en het analyseren van de oorzaken daarvan wordt bij alle niveaus van het onderzoek betrokken.

Gebeurtenissen, feiten, data en interviews worden geanalyseerd en de onmiddellijke maar ook fundamentele (systeem)oorzaken worden geïdentificeerd via de genummerde en gestructureerde Marine Systematic Cause Analysis Technique (M-SCAT).

Er is een reeks passende corrigerende maatregelen, maar vooral preventieve maatregelen, vastgesteld en gedeeld, en er wordt op toegezien dat deze maatregelen daadwerkelijk en volledig worden uitgevoerd.

Schuldvrije rapportage

Schuldvrije rapportage verschaft ons inzichten die ons in staat stellen om onze processen te optimaliseren en moedigt ons aan om openlijk te spreken over problemen en fouten. Het raamwerk/kader voor de schuldvrije rapportage is van het grootste belang voor Euronav. Een strikt klokkenluidersbeleid, evenals een uitgebreide klachtenprocedure onder MLC, bieden het vertrouwen dat er geen represailles zullen worden genomen voor de gemelde problemen en fouten. Aangezien onze acties en resultaten er wel toe doen, hebben we constructieve feedback nodig

met dewelke we onze systemen kunnen verbeteren, ons te helpen en dingen gemakkelijker te doen en het ons moeilijker te maken om het in de toekomst fout te doen,

De onderneming houdt zich volledig aan de 'Just Culture', wat betekent dat wij verantwoordelijk zijn voor opzettelijk wangedrag en grove nalatigheid.

Niemand krijgt echter de schuld van een fout die hij/zij gemaakt heeft, zeker niet als hij of zij:

- verstandig heeft gehandeld en het beste van zijn/haar mogelijkheden heeft gedaan,
- zich had voorbereid,
- advies had gevraagd, omdat hij/zij van mening was dat de job mogelijk buiten zijn/haar niveau van deskundigheid te boven ging.

Verhogen van de veiligheidsstandaarden

Ons gehele veiligheidsbeheersysteem is vrij voor wijzigingsvoorstellen door al onze werknemers. Dit wordt ondersteund door de overtuiging dat voortdurende verbetering vooral gedragen wordt door door ons meest waardevolle bezit, onze mensen. Voorstellen worden bekeken en beoordeeld door materiedeskundigen en vervolgens veranderen we onze processen waar nodig om onze doelstellingen, missie en visie te bereiken.

Daarnaast wordt veiligheidsexcellentie bereikt door periode:

- Evaluaties van management en kapiteins;
- Interne en externe audits en inspecties;
- Aandacht voor zwakke signalen bij foute rapportages en onderzoeken;
- Onderzoeken van ongelukken en incidenten, waaruit de daaruit getrokken lessen worden toegepast op de gehele organisatie;
- Vergaderingen van het veiligheidscomité van schepen en kantoren;
- Oefeningen, trainingen en seminars;
- Risicobeoordelingen; en
- Beheer van veranderingen

Participatie, Consultatie en Communicatie

Zowel aan boord als aan land wordt maandelijks een veiligheidsvergadering gehouden, waaraan alle werknemers van elk departement kunnen deelnemen. Tijdens deze veiligheidsvergaderingen krijgt elke werknemer, rechtstreeks

of door verkozen vertegenwoordigers, de kans om meningen, bezorgdheden, voorstellen en ervaringen te delen.

Gemeenschappelijke veiligheidsvergaderingen vinden plaats tussen het schip en de werknemers aan land via videostreamingtechnologie, met als doel de banden tussen het personeel op zee en aan land te versterken.

Training

Een uitgebreide lijst van ongeveer 150 Computer Based Training (CBT-) cursussen, in combinatie met een gedetailleerde en op maat gemaakte verplichte in-house training matrix, maar ook door derden ondersteunde trainingen, zorgt voor het voortdurend bijleren, de paraatheid en de ontwikkeling van onze medewerkers. Voorts nemen wij deel aan een opleidingsprogramma "Partners in Safety" om de weerbaarheid van de bemanningsleden, de menselijke prestaties en de uitwisseling van informatie te verbeteren.

Selectie van scheepswerven op basis van een gezondheids-, veiligheids-, kwaliteits- en milieueffectbeoordeling

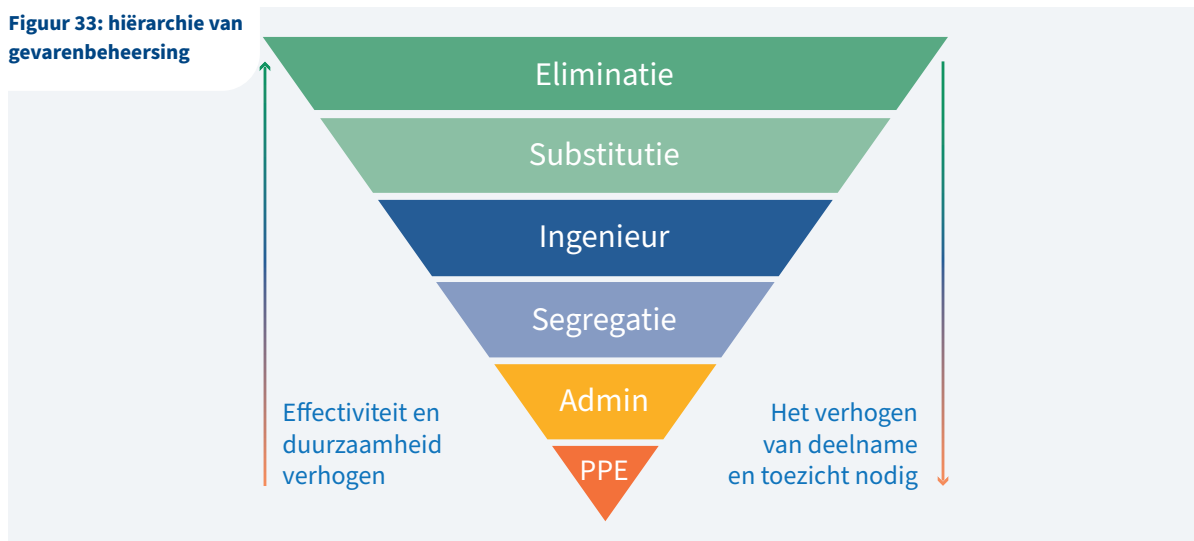
Voor de regelmatige reparaties aan zijn schepen kiest Euronav gerenommeerde scheepswerven uit. Bij de selectie houdt Euronav rekening met de betrouwbaarheid van de scheepswerf, de naleving van gezondheids-, veiligheids- en milieubeschermingsnormen op de werf en natuurlijk de competitiviteit van de werf. Scheepswerven worden regelmatig geëvalueerd om na te gaan of ze in aanmerking komen voor potentiële opdrachten.

Hoewel we over een jonge vloot beschikken, is recycling van schepen een belangrijke aangelegenheid waar Euronav actief aan werkt. Euronav staat volledig achter de principes van het Verdrag van Hongkong (IMO) en de EU verordening inzake scheepsrecycling.

De inventaris van gevaarlijke materialen (IHM) en relevante classificaties (bijv. ENVIRO) zijn belangrijke elementen van het recyclage beleid. Het zijn documenten die de gehele levensduur van een schip volgen, te beginnen bij de bouw ervan, en die tijdens de levenscyclus van een schip regelmatig worden bijgewerkt (het zogenaamde Groen Paspoort). Alle schepen van Euronav beschikken reeds over een IHM en de meest relevante classificaties.

Risicobeheer

Een uitgebreid risicobeheersysteem wordt toegepast om situaties die kunnen leiden tot letsel, vervuiling en/of schade aan activa te voorkomen en op te sporen. Wij geloven dat een uitgebreid risicobeheersysteem het beste werkt wanneer alle belanghebbenden deelnemen aan een gedeelde risicocultuur, te beginnen met een grondig begrip

Figuur 33: hiërarchie van gevarenbeheersing

van de menselijke factor en de context als triggers voor het ontstaan van risico's. Als onderdeel van onze veiligheids-campagnes bevorderen wij een "Veiligheid begint bij mij" houding voor al onze zeevarenden en werknemers om te begrijpen hoe zij deelnemen aan een veilige omgeving, en in dat opzicht voor elkaar zorgen.

De principes van ons risicobeheer zijn gebaseerd op de volgende hoofdelementen:

- Identificatie van gevaren
- Letsel/gezondheid
- Milieu
- Reputatie/publiciteit en
- Activa

Dit heeft tot doel proactief alle bronnen, situaties of handelingen (of een combinatie daarvan) vast te stellen die voortvloeien uit de activiteiten van het bedrijf, zowel aan boord als aan land, en die schade kunnen veroorzaken in termen van:

De organisatie stelt specifieke instrumenten en technieken voor gevaaridentificatie vast die relevant zijn voor het toepassingsgebied van haar HSQE-beheersysteem, die vooraf geïdentificeerde risico's hebben vastgesteld die in de volgende hoofdcategoryën zijn onderverdeeld:

- Biologisch
- Chemicaliën
- Elektrische energie
- Zwaartekracht
- Menselijke factoren
- Ontstekingsbronnen

- Beweging
- Navigatie
- Druk
- Straling
- Aantasting veiligheidssysteem
- Beveiliging
- Werkomgeving
- Controle, maatregelen identificatie

De hiërarchie van gevarenbeheersing, zoals weergegeven in onderstaande tabel, wordt gebruikt als leidraad bij het bepalen van de meest doeltreffende beheersingsmaatregelen.

- Risico-evaluatie
- In dit proces wordt bepaald of de toegewezen controles/belemmeringen het risico voldoende zullen verminderen, en wordt het resterende risico voor elke taak (hoog, gemiddeld of laag) in aanmerking genomen of geregistreerd. De classificatie van de risico's is als volgt:
 - Hoog: onduelbaar risico. Er MOETEN extra controles uitgevoerd worden om het risico tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen en aan te tonen dat ze e ALARP (As Low As Reasonably Practicable) zijn.
 - Middelmatig: Tolerabel risico, mits aangetoond wordt dat het risico ALARP (As Low As Reasonably Practicable) is.
 - Laag: Globaal aanvaardbaar. De controlemaatregelen moeten worden gehandhaafd om verbetering na te streven.

Communicatiekanalen

Veiligheidscampagne

Eind 2020 lanceerde Euronav een veiligheidscampagne met als doel:

- Veiligheidsprestaties te erkennen en te waarderen (op individueel, team- en organisatieniveau);
- Medewerkers aan te moedigen om voor elkaar te zorgen en de veiligheid in het oog te houden;
- Betrokken te zijn en verantwoordelijk te handelen;
- Zichtbaar leiderschap te tonen;
- Onze veiligheidscultuur op te bouwen/ te verheffen (bestuurders om veiligheidsgedrag te bevorderen).
- en
- Onze opleidingsstrategie te verbeteren

Stay Safe Magazine

Het is al twee jaar geleden dat het eerste nummer van ons interne veiligheidsmagazine 'Stay Safe' verscheen. Op maat van onze behoeften is het magazine 'Stay Safe' de voorbode van veiligheid bij Euronav, met als doel informatie te verstrekken, onze medewerkers constructief uit te dagen en een veiligheidsbewuste cultuur te bevorderen.



Beleid inzake gewapende bewakers en piraterij

De veiligheid en beveiliging van ons personeel op zee en aan wal is van primair belang voor de Vennootschap. Ons managementteam neemt alle nodige voorzorgsmaatregelen om te verzekeren dat ons wal- en boordpersoneel wordt beschermd en in staat is zijn taken veilig en op verantwoorde wijze uit te voeren. Gewapende bewakers inzetten gebeurt altijd op basis van een inschatting van de specifieke veiligheidsrisico's. Vaak leggen de bevrachters van onze schepen ons op om dit te doen. Indien en wanneer we gewapende bewakers inschakelen, geven we hen zeer specifieke richtlijnen om elk mensenleven (zeevarenden en piraten) te beschermen, terwijl we optreden om aanvallen te voorkomen.

Onze veiligheidsprestatie

In 2022 is een vloot van ongeveer 70 tankers wereldwijd, 2 FSO's in Qatar en V-plus tankers die als opslagfaciliteiten worden gebruikt, opgenomen in de rapportage.

De onderstaande indicatoren voor gezondheid en veiligheid op het werk zijn gebaseerd op de bovengenoemde vloot en de ongeveer 3.300 zeevarenden en contractanten.

Zeepersoneel: een aan boord van een vaartuig werkzame persoon, zijnde leden van de bemanning, kapiteins inbegrepen.

Fatale incident: een werkgerelateerd incident met fatale afloop.

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

LTI Frequency (LTIF) rate: Dit is het aantal Lost Time Injuries per miljoen blootstellingsuren (manuren).

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

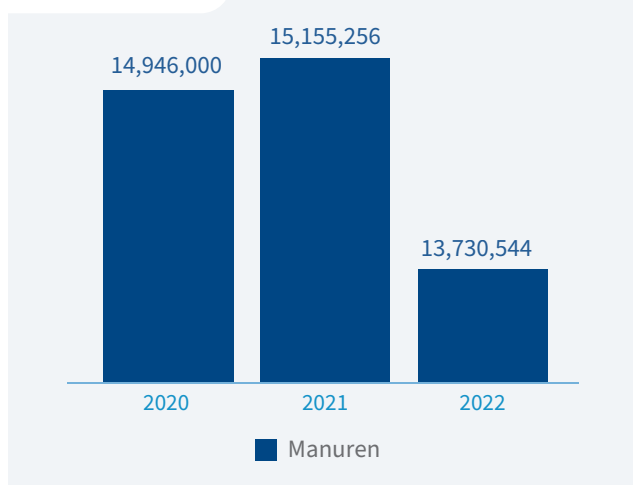
TRC-frequentie (TRCF)-percentage: dit is het aantal totale opneembare gevallen per miljoen blootstellingsuren (manuren).

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

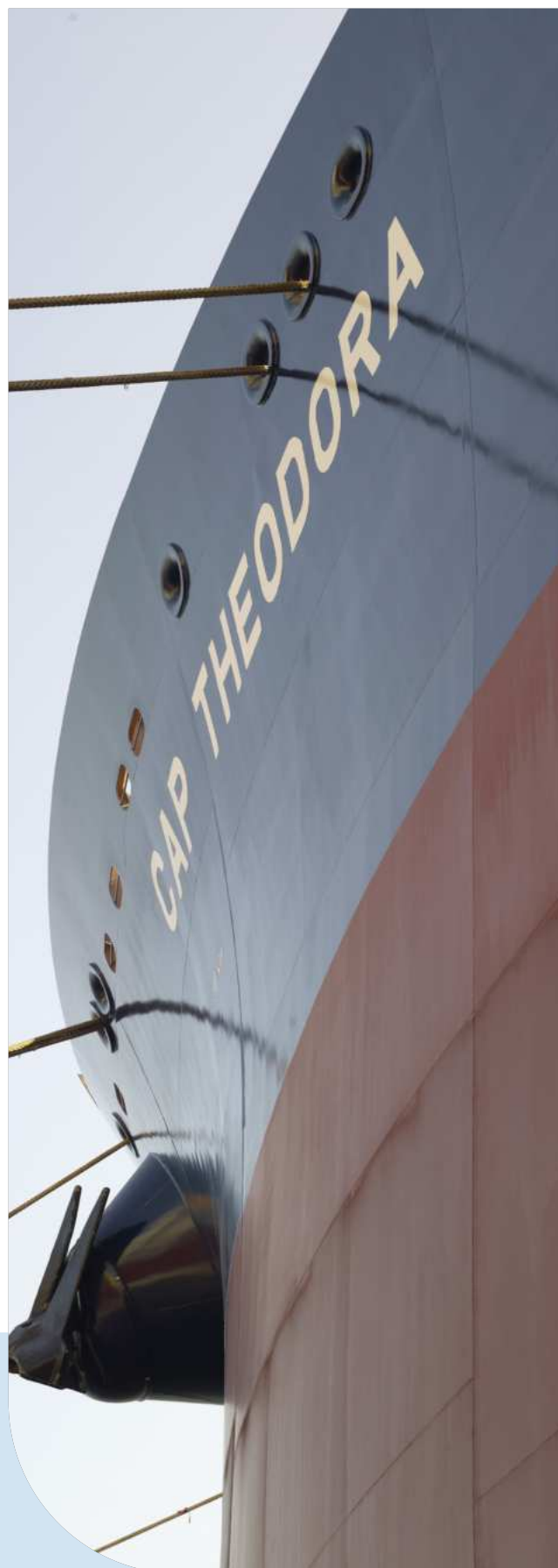
Figuur 34: Veiligheidsgegevens van de Groep

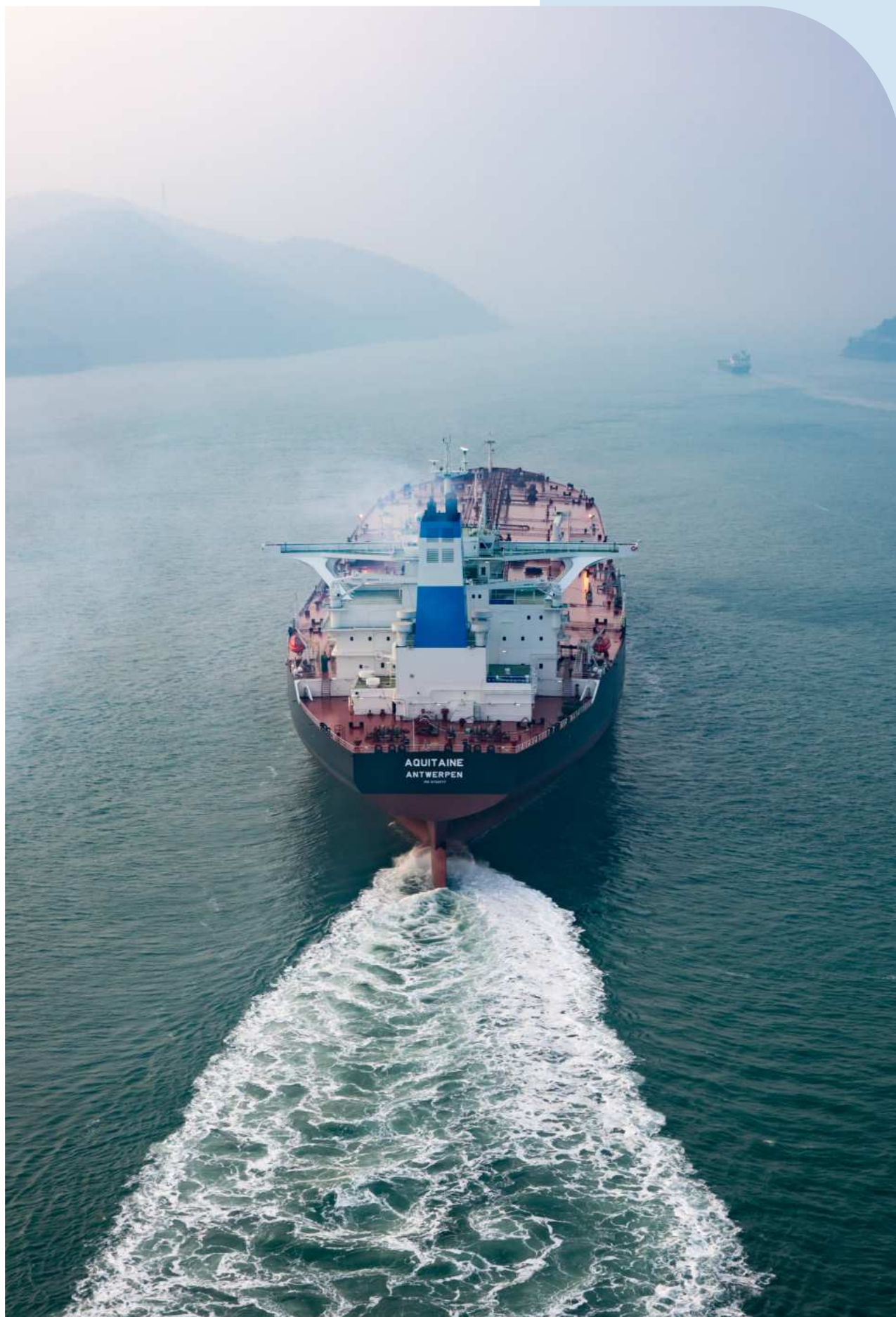
	Unit	2020	2021	2022
Fatale incidenten	No	0	2	0
Lost Time Injuries (LTI)	No	9	6	5
LTI Frequency rate		0.60	0.40	0.36
Total Recordable Cases (TRC)	No	18	14	9
TRC Frequency rate		1.20	0.92	0.66
Manuren	No	14.946.000	15.155.256	13.730.544

Figuur 35: Manuren



Figuur 36 Frequency Rate







Beveiliging

Cyberbeveiliging en gegevensbescherming

Euronav streeft ernaar een solide cyberbestendige scheepvaartorganisatie te worden. Het gecreëerde bewustzijn dat Euronav dit jaar heeft ontwikkeld, definieert de meest kritieke kwesties in de cyberbeveiligingsomgeving, zowel on- als offshore.

De toenemende bedreigingsomgeving, het groeiende aanspoppervlak en het voortdurend streven naar transparantie vereisen een grote betrokkenheid van ons optreden, samen met onze strategische partners, bij het beveiligen en opbouwen van een solide en betrouwbaar informatiebeveiligingsplatform dat de beveiliging van gegevens in grote mate garandeert.

Dit is volledig in overeenstemming met ons verbeterde beleid inzake cyberbeveiliging en gegevensbescherming, met inbegrip van risicobeperkende maatregelen en een plan voor de aanpak van cyberbeveiligingsincidenten, risicobeoordeling voor zowel OT- als IT-systemen, samen met bijbehorende risicobeperkende maatregelen.

Processen voor opleiding over cyberbeveiliging van personeel aan land, bemanningsleden en aannemers zijn beschikbaar en worden regelmatig bijgewerkt. Euronav voorziet in regelmatige audits van haar cyberbeveiligingsystemen en -processen, inclusief penetratietests. De resultaten van deze audits worden regelmatig besproken met onze Raad van Toezicht met een gepaste follow-up van herstelmaatregelen.

Voor onze vloot hebben we tot doel om uit te blinken in de toepassing van veilige technologieën. Samenwerkingen met dienstverleners en productleveranciers is belangrijk voor het aantonen van reële, op normen gebaseerde cyberbeveiligingsmogelijkheden die voldoen aan aan de za-

kelijke behoeften aan boord.

We streven er naar om cyberveiligheidssystemen en procedures aan boord van onze vloot in te voeren, door de technologische innovatie in dat domein voortdurend te volgen, en we beschouwen cyberbeveiliging als een hoeksteen voor het onderhouden van een veilige en betrouwbare vloot met het oog op het verhogen van de brandstofefficiëntie en het verminderen van het brandstofgebruik.

De ondernomen acties zijn niet beperkt tot:

- Het bieden van praktische cyberbeveiliging
 - Data en digitale infrastructuur beveiligen door op normen gebaseerde, kosteneffectieve, herhaalbare en schaalbare oplossingen voor cyber beveiliging toe te passen
- Ondersteunen van effectieve innovatie
 - Implementeren van veilige paden ten behoeve van de innovatieprojecten van het bedrijf
- Cybernaleving
 - Toepassing van alle methodes en middelen om de naleving van best practices op het gebied van cyberbeveiliging en regelgevingskaders te waarborgen

In 2022 heeft Euronav haar beveiligingsniveau verder verhoogd om de toekomstige innovatie en digitalisatie van de Vennootschap mogelijk te maken. In dit opzicht blijft cyberveiligheid de hoogste prioriteit van het IT team van Euronav.



Deugdelijk bestuur

Aanpak

Gedrags- en ethische code

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

De volledige tekst van onze Gedrags- en Ethische Code kan geraadpleegd worden op de website van de Vennootschap: www.euronav.com, onder de sectie Corporate Governance.

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

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

Beleid inzake risico's van derden en anti-corruptiebeleid

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

In het algemeen worden alle derden die willen zakendoen met Euronav onderworpen aan een grondig onderzoek door de afdeling Interne Controle. Hierbij wordt ook nagegaan of een zakenrelatie wel gepast is in het licht van het anticorruptiebeleid van de Vennootschap en van haar beleid inzake risico's met betrekking tot derde partijen. Elke bezorgdheid die verband houdt met het anticorruptiebeleid, kan worden gemeld via het klokkenluidersplatform van de Vennootschap op <https://www.speakupfeedback.eu/web/euronav>.

Transparantie en verantwoording

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



gebied van presentatie en detaillering van de financiële prestaties consequent worden toegepast.

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

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

Onze publiek gedeelde informatie wordt ook op jaarlijkse basis beoordeeld door ratingbureaus etc.

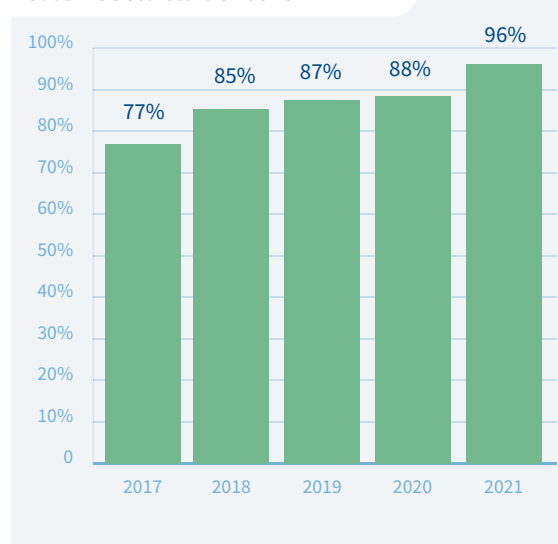
Euronav heeft, samen met andere verantwoordelijke tankerredereien, de verplichting en plicht om zijn bedrijfsmodellen en bredere bedrijfsreputatie te verdedigen en te promoten. Euronav is van mening dat het actief en positief bijdraagt tot het verbeteren van de reputatie van de scheepvaart en de ruweolietankvaart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

Webber Research-ranglijst

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

Euronav staat weer in het hoogste kwartiel in de Webber Research 2022 ESG scorecard en neemt de 5de positie in als de hoogst genoteerde ruwe tankeronderneming van de 52 rederijen.

Figuur 37: Euronav percentiel ranking op webber ESG scorecard sinds 2017



De Webber Research 2022 ESG Scorecard Report is beschikbaar via: <https://webberresearch.com/webber-research-esg-scorecard-2022/>

GUBERNA

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

Interne controle en risicobeheer

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

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

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

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

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

Om de financiële rapportering te ondersteunen, hanteert Euronav een systeem van interne controle over financiële rapportering, met inbegrip van de beleidlijnen en pro-

cedures om de transacties en verkoop van activa van de Vennootschap correct weer te geven, om een redelijke zekerheid te bieden dat transacties geregistreerd worden in overeenstemming met algemeen aanvaarde boekhoudstandaarden, alsook een redelijke zekerheid biedt dat ongeoorloofde verwerving of gebruik of vervreemding van activa tijdig opgemerkt worden. Het toezicht op de naleving van de interne controle wordt georganiseerd door middel van jaarlijkse beoordelingen uitgevoerd door het Interne auditdepartement. De resultaten ervan worden gerapporteerd aan de corporate financiële afdeling, die een geconsolideerd rapport voorlegt aan het Audit- en Risicocomité.

Meer details over de exacte rol en de verantwoordelijkheden van het Audit- en Risicocomité inzake de interne controle en de risicobeheerssystemen zijn te vinden in het hoofdstuk over de bevoegdheden van het Audit- en Risicocomité.

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

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

Hedging policy

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

sluitend om haar blootstelling aan interestvoeten en wisselkoersen te beheren, en om een evenwicht te bereiken tussen blootstelling aan vaste en variabele interestvoeten, zoals gedefinieerd door de groep. Voor meer details over de financiële instrumenten van Euronav verwijzen wij naar nota 19 van het Financieel Jaarverslag.

Risicofactoren

Samenvatting

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

- De sterkte van de wereldeconomieën en valuta's, met inbegrip van het beleid van de centrale banken om de algemene inflatie en de stijgende rente te bestrijden en ongunstige schommelingen van de wisselkoersen;
- De algemene marktomstandigheden, met inbegrip van de markt voor ruwe olie en voor onze schepen alsook schommelingen in bevrachtingstarieven en scheepswaarden;
- De toestand van de wereldwijde financiële markten, die een negatieve invloed kan hebben op de beschikbaarheid voor ons van aanvullende financiering en herfinanciering tegen voor ons aanvaardbare tarieven en voorwaarden, alsmede op ons vermogen om deze te verkrijgen, of om te voldoen aan de beperkende en andere voorwaarden in onze financieringsovereenkomsten, of om afdekkingsinstrumenten te verkrijgen tegen redelijke kosten;
- Ons vermogen om beschikbare en toekomstige subsidies en tegemoetkomingen te verkrijgen;
- Onze bedrijfsstrategie en andere plannen en doelstellingen voor groei en toekomstige activiteiten, met inbegrip van geplande en ongeplande kapitaaluitgaven;
- Ons vermogen om cash te genereren om te voldoen aan onze verplichtingen tot terugbetaling onder onze leningen en andere verplichtingen;
- Onze exploitatie- en onderhoudskosten, met inbegrip van brandstof- en bunkerprijzen, droogdok- en verzekeringskosten;
- Potentiële aansprakelijkheid uit lopende of toekomstige rechtszaken;
- Verwachtingen van beleggers, banken en andere stakeholders op ecologisch, sociaal en governancegebied (ESG) en de kosten in verband met de naleving van ESG-doelstellingen en -maatregelen;
- Onze afhankelijkheid van essentieel personeel en de beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten, waaronder zeevarenden, en de daarmee verband houdende loonkosten;
- Het falen om onze informatiesystemen te beschermen tegen inbreuken op de beveiliging of falen of de onbeschikbaarheid van deze systemen gedurende een aanzienlijke periode om redenen als cyberaanvallen die onze bedrijfsactiviteiten kunnen verstoren en ons vermogen om een cyberverzekering af te sluiten tegen redelijke kosten;
- De duur en ernst van een pandemie zoals het coronavirus (COVID-19) en de reactie van de overheid daarop, met inbegrip van de impact daarvan op onze activiteiten op de vraag naar onze schepen, onze wereldwijde activiteiten, het tegenpartijrisico, alsook de verstoring van de wereldeconomie;
- Algemene binnenlandse en internationale geopolitieke omstandigheden, waaronder handelsspanningen tussen China en de Verenigde Staten, handelsoorlogen en onenigheid tussen olieproducerende landen, waaronder illegale oliehandel;
- De verschuiving van olie naar andere energiebronnen, zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas, waterstof of andere brandstoffen;
- Technologie- en productrisico's met inbegrip van die welke verbonden zijn aan de energietransitie en verjonging van de vloot/systemen door over te schakelen op alternatieve aandrijvingen;
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties, piraterij, terroristische aanslagen en gewapende conflicten, waaronder het recente conflict tussen Rusland en Oekraïne;
- Elke niet-naleving van de Amerikaanse Foreign Corrupt Practices Act van 1977 (FCPA), of andere toepasselijke regelgeving met betrekking tot omkoping;
- De impact van het afschaffen van de London Interbank Offered Rate, of LIBOR, na 30 juni 2023 op al onze schulden die verwijzen naar LIBOR
- Potentiële fysieke verstoring van scheepvaartroutes door ongevallen, klimaatgerelateerde gebeurtenissen, politieke gebeurtenissen, bedreigingen voor de publieke gezondheid, internationale vijandigheden, inclusief de voortdurende ontwikkelingen in Oekraïne, daden van terroristen of piraterij op zeeschepen;
- Defecten aan onze schepen en andere gevallen van offhire;

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

Risicofactoren

Beleggen in onze aandelen houdt een risico in. We verwachten dat we bij onze toekomstige activiteiten aan sommige of alle van de hieronder beschreven risico's zullen worden blootgesteld. Risico's voor ons omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de hieronder beschreven risicofactoren. Elk van de hieronder beschreven risicofactoren kan van invloed zijn op onze bedrijfsactiviteiten, kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten, capaciteit om dividenden uit te keren, en kan de waarde van onze aandelen doen dalen. Indien en voor zover een van de hieronder beschreven risico's zich voordoet, kan dat bovendien gebeuren in combinatie met andere risico's die het nadelige effect van dergelijke risico's op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten nog zouden versterken. Wie in onze aandelen belegt, kan zijn belegging geheel of ge-

deeltelijk verliezen. Het is aangeraden om de volgende informatie zorgvuldig te overwegen in samenhang met de andere informatie die in dit document is opgenomen of waarnaar wordt verwezen in dit document. De volgorde waarin de risicofactoren hierna worden opgesomd, is geen indicatie voor de waarschijnlijkheid dat ze zich zullen voordoen, of voor de potentiële omvang van de financiële gevolgen ervan.

Risico's met betrekking tot onze activiteiten

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

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

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

We evalueren de boekwaarde van onze schepen om te bepalen of zich gebeurtenissen hebben voorgedaan die een bijzondere waardevermindering van hun boekwaarde noodzakelijk maken. De realiseerbare waarde van sche-

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

Over het algemeen hebben we geen controle over de factoren die de vraag naar en het aanbod van tankers beïnvloeden en de aard, het tijdstip en de mate van veranderingen in de omstandigheden in de sector zijn onvoorspelbaar. Een verslechtering van de huidige wereldwijde economische omstandigheden kan leiden tot een daling van de bevrachtingstarieven en daardoor ons vermogen om onze schepen te bevrachten of opnieuw te bevrachten, nadelig beïnvloeden, en het is mogelijk dat hernieuwde of vervangende bevrachtingen die wij aangaan, niet volstaan om onze schepen op rendabele wijze te exploiteren. Bovendien verstoort het conflict in Oekraïne de energieproductie en handelspatronen, met inbegrip van de scheepvaart in de Zwarte Zee en elders, en het effect ervan op de energieprijzen en de tankertarieven, die aanvankelijk zijn gestegen, is onzeker.

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



- De vraag naar en het aanbod van olie en aardolieproducten;
- Veranderingen in het verbruik van olie en aardolieproducten als gevolg van de beschikbaarheid van nieuwe, alternatieve energiebronnen of veranderingen in de prijs van olie en aardolieproducten ten opzichte van andere energiebronnen of andere factoren die het verbruik van olie en aardolieproducten minder aantrekkelijk maken;
- Toename van de olieproductie in gebieden die door pijpleidingen met consumptiegebieden zijn verbonden, de uitbreiding van bestaande of de ontwikkeling van nieuwe pijpleidingssystemen op de markten die wij kunnen bedienen of de omschakeling van bestaande niet-oliepijpleidingen naar oliepijpleidingen op die markten;
- De regionale beschikbaarheid van raffinagecapaciteit en voorraden in vergelijking met de geografische ligging van olieproducerende regio's;
- Nationaal beleid inzake strategische olievoorraden (inclusief indien de strategische reserves in de toekomst op een lager niveau worden vastgesteld naarmate olie een minder belangrijke plaats inneemt in de energiemix);
- Wereldwijde en regionale economische en politieke omstandigheden en ontwikkelingen, gewapende conflicten waaronder het conflict tussen Rusland en Oekraïne, terroristische activiteiten, handelsoorlogen, bedreigingen voor de volksgezondheid, tariefembargo's, onwettige vervoer van ruwe olie en stakingen;
- Wisselkoersen, vooral ten opzichte van de Amerikaanse dollar;
- Veranderende handelspatronen en de afstand waarover olie en olieproducten over zee moeten worden vervoerd;
- Veranderingen in zeevervoerspatronen en patronen van andere vervoerswijzen, inclusief verschuivingen in de vraag naar transport tussen ruwe olie en geraffineerde olieproducten en de afstand waarover deze over zee worden vervoerd;
- Wijzigingen in de regels en voorschriften van gouvernementele of maritieme zelfregulerende organisaties of maatregelen van regelgevende instanties;
- Milieu- en andere wettelijke en regelgevende ontwikkelingen;
- Ontwikkelingen in de internationale handel, inclusief die met betrekking tot het opleggen van tarieven; en
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties en oorlogen.

De factoren die van invloed zijn op het aanbod van tanker-capaciteit zijn onder meer:

- De vraag naar alternatieve energiebronnen;
- Het aantal bestellingen van nieuwbouwschepen en het aantal opleveringen daarvan, waaronder vertraging bij de leveringen, op zijn beurt beïnvloed door de beschikbaarheid van financiering voor scheepvaartactiviteiten;
- De mate waarin oudere schepen worden gerecycleerd, afhankelijk van onder meer recyclagetarieven en internationale regelgeving inzake recyclage;
- Onevenwichtigheden in de olieproducten (die het niveau van de handelsactiviteit beïnvloeden) en ontwikkelingen in de internationale handel;
- Het aantal conversies van tankers voor andere doeleinden;
- Bedrijfsstoringen, met inbegrip van problemen in de toeleveringsketen, als gevolg van een natuurramp, een andere ramp of een andere oorzaak;



- Het aantal schepen dat buiten dienst is gesteld, uit de vaart is genomen, in droogdok ligt, als opslageenheid wordt gebruikt of geblokkeerd is door opstoppingen in havens of kanalen; en
- Bezorgdheid inzake milieu en onzekerheid over nieuwe regelgeving in verband met onder meer nieuwe technologieën, waardoor de bestelling van nieuwe schepen vertraging kan oplopen.

Wij verwachten dat de toekomstige vraag naar onze tankers afhankelijk zal zijn van de economische groei van de wereldeconomieën, seizoensgebonden en regionale veranderingen in de vraag, veranderingen in de capaciteit van de wereldwijde tankervloot en de bronnen en het aanbod van over de zee te vervoeren olie en aardolieproducten. Gezien het aantal nieuwe tankers dat momenteel bij scheepswerven in bestelling is, lijkt het waarschijnlijk dat de capaciteit van de mondiale tankervloot zal toenemen en er kan geen zekerheid worden gegeven over het tijdstip of de omvang van de toekomstige economische groei. Ongunstige economische, politieke, sociale of andere ontwikkelingen kunnen onze activiteiten en bedrijfsresultaten wezenlijk ongunstig beïnvloeden.

Verder heeft het conflict in Oekraïne in combinatie met inflatiedruk en/of verstoringen van de toeleveringsketen in de meeste belangrijke economieën een negatief effect gehad op bepaalde landen waarin wij actief zijn en kan het leiden tot een wereldwijde economische vertraging, die op haar beurt de vraag naar onze schepen negatief kan beïnvloeden. Met name het conflict in Oekraïne en de gerelateerde sancties tegen Rusland hebben en verstoren de energieproductie en de handelspatronen, waaronder de scheepvaart in de Zwarte Zee en elders, en hebben de brandstofprijzen beïnvloed. Verschillende jurisdicties hebben sancties tegen Rusland ingesteld die rechtstreeks gericht zijn tegen het transport over zee van goederen uit Rusland, zoals olieproducten. Die maatregelen, en de reactie van de betrokken jurisdicties daarop, hebben de handelspatronen van bepaalde goederen die wij vervoeren verstoord en de bevrachtingstarieven voor het vervoer van die goederen beïnvloed. Naarmate het aantal jurisdicties dat sancties oplegt aan Rusland toeneemt en/of de aard van de opgelegde sancties evolueert, zouden de bevrachtingstarieven die wij kunnen verkrijgen, kunnen beginnen dalen.

Dalingen van de olie- en aardgasprijzen of dalingen van de vraag naar olie en aardgas gedurende een langere periode of marktverwachtingen over mogelijke dalingen van deze prijzen en de vraag, kunnen een negatieve invloed hebben op onze toekomstige groei in de tanker- en offshoresector. Aanhoudende perioden van lage olie- en aardgasprijzen leiden doorgaans tot verminderde exploratie en winning,

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

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

We halen momenteel een aanzienlijk deel van onze omzet uit een beperkt aantal klanten. Voor het jaar eindigend op 31 december 2022 was Valero Energy Corporation, of Valero, goed voor 8 % van onze totale inkomsten in het tankersegment. Daarnaast was North Oil Company onze enige FSO-klant voor onze twee FSO's per 31 december 2022, die op die datum 5% van onze inkomsten vertegenwoordigden. Al onze bevrachtingsovereenkomsten hebben vaste looptijden, maar kunnen vervroegd worden beëindigd als gevolg van bepaalde gebeurtenissen, zoals het feit dat een bevrachter geen bevrachtingsbetalingen aan ons verricht wegens financieel onvermogen, onenigheid met ons of een andere reden.

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

- Het schip raakt total loss of loopt onherstelbare schade op;
- We komen onze verplichtingen uit hoofde van de bevrachtingsovereenkomst niet na, inclusief langere perioden van off-hire;
- De vrije handel van het schip wordt aanzienlijk verstoord door een oorlog, sancties of vijandelikheden;
- Het schip wordt opgevorderd door een overheidsinstantie; of

- Er doet zich een langdurige overmachtsituatie voor, zoals oorlog, piraterij, terrorisme, een wereldwijde pandemie of politieke onrust, die de bevrachting van het schip verhindert, telkens overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de desbetreffende bevrachtingsovereenkomst.

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

Indien een van onze bevrachtingsovereenkomsten wordt beëindigd, is het mogelijk dat we niet in staat zijn om het betrokken schip opnieuw in te zetten of om dat te doen tegen voorwaarden die voor ons even gunstig zijn als die van onze huidige bevrachtingsovereenkomsten. We zijn blootgesteld aan veranderingen in spotmarktprijzen die verband houden met de inzet van onze schepen. Indien we niet in staat zijn een schip waarvoor de bevrachtingsovereenkomst is beëindigd opnieuw in te zetten, ontvangen we geen inkomsten uit dat schip en kunnen we ons genoodzaakt zien lopende uitgaven te doen om het schip in goede operationele staat te houden. Elk van deze factoren kan onze inkomsten en kasstromen doen dalen. Bovendien kan het verlies van een van onze bevrachters, bevrachtingsovereenkomsten of schepen, of een daling van de tarieven in het kader van een van onze bevrachtingsover-

eenkomsten, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële toestand en ons vermogen om dividenden, indien die er zijn, uit te keren aan onze aandeelhouders.

We zijn afhankelijk van spotbevrachters en een daling van de spotbevrachtingstarieven in de toekomst kan een negatief effect hebben op onze winst en ons vermogen om dividenden te betalen

Per 31 maart 2022 waren 56 van onze schepen rechtstreeks ingezet op de spotmarkt, 38 van onze schepen werden ingezet in de Tankers International (TI) Pool, waarvan we in 2000 stichtend lid waren, en acht van onze schepen werden op lange termijn gecharterd, waarvan de gemiddelde resterende looptijd 4.1 jaar bedraagt, waarvan 5 met winstdeling.

Wij zullen worden blootgesteld aan de geldende bevrachtingstarieven in de sector van de ruwe tankers wanneer de bestaande charters van deze schepen aflopen in de mate dat de tegenpartijen van onze vastrentende chartercontracten hun verplichtingen tegenover ons nakomen. . We zullen in de toekomst ook bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt aangaan. De spotmarkt voor bevrachtingsovereenkomsten kan aanzienlijk fluctueren op basis van de vraag naar en het aanbod van tankers en olie. De succesvolle exploitatie van onze schepen in de competitieve spotmarkt voor bevrachtingsovereenkomsten hangt onder meer af van het binnenhalen van winstgevendende bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt en het zoveel mogelijk beperken van de tijd die wordt besteed aan het wachten op bevrachtingsovereenkomsten en aan het reizen in ballast om vracht op te halen. Wanneer de huidige charters voor onze vloot aflopen of worden beëindigd, is het misschien niet mogelijk om deze schepen opnieuw te charteren tegen vergelijkbare tarieven, of helemaal niet, of om charters te verkrijgen voor schepen die wij willen verwerven tegen vergelijkbare winstgevendende tarieven, of helemaal niet. Bijgevolg is het mogelijk dat wij lagere tarieven moeten aanvaarden of dat wij te maken krijgen met huuruitval voor onze schepen, hetgeen een ongunstig effect zou hebben op onze inkomsten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

De spotmarkt is zeer volatiel en er zijn perioden geweest, en er zullen nog perioden komen, waarin de bevrachtingstarieven op de spotmarkt dalen tot onder de operationele kosten van schepen. Als de toekomstige bevrachtingstarieven op de spotmarkt dalen, zijn we mogelijk niet in staat onze op de spotmarkt ingezette schepen winstgevend te exploiteren, onze verplichtingen na te komen, met inbegrip van aflossingen op schulden, of dividenden uit te keren in de toekomst. Aangezien de bevrachtingstarieven voor bevrachtingsovereenkomsten op de spotmarkt vastliggen voor een enkele reis die tot enkele weken kan duren, zullen we tijdens periodes waarin de bevrachtingstarieven op de

spotmarkt stijgen over het algemeen vertraging oplopen bij het realiseren van de voordelen van dergelijke stijgingen.

Wij evalueren voortdurend potentiële transacties die volgens ons de winst kunnen verhogen, de aandeelhouderswaarde kunnen vergroten of in het belang van de onderneming zijn.

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

Mogelijke organisatorische veranderingen kunnen ons beïnvloeden, met mogelijk verlies van activiteiten en verlies van belangrijke werknemers of afname van de productiviteit van werknemers tot gevolg. Onzekerheden in verband met eventuele overgangen in het hoger management kunnen leiden tot bezorgdheid bij huidige en potentiële derde partijen waar wij zaken mee doen, wat onze bedrijfsvooruitzichten kan schaden. Een verloop in belangrijke managementposities binnen de onderneming, of het falen om belangrijke nieuwe aanwervingen of gepromoveerde werknemers te integreren, kan ons vermogen om de Vennootschap efficiënt en effectief te managen negatief beïnvloeden, kan storend en afleidend zijn voor het management en kan leiden tot toekomstig vertrek van bestaand personeel, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, financiële resultaten en interne controles op de financiële verslaggeving.

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

Verschillende macro-economische factoren kunnen onze activiteiten en de resultaten van onze activiteiten en financiële positie ongunstig beïnvloeden, waaronder veranderingen in inflatie, rentevoeten en algemene economische omstandigheden en onzekerheden, zoals diegene die voortvloeien uit de huidige en toekomstige omstandigheden op de wereldwijde financiële markten. Zo heeft de inflatie ons negatief beïnvloed doordat onze arbeidskosten, via hogere lonen en hogere rentevoeten, en onze bedrijfs-

kosten zijn gestegen. Beperkingen in de toeleveringsketen hebben geleid tot een hogere inflatie, die indien zij aanhoudt een negatief effect kan hebben op onze productontwikkeling en activiteiten. Als de inflatie of andere factoren aanzienlijk zouden toenemen, kunnen onze bedrijfsactiviteiten negatief worden beïnvloed. De rentevoeten, de liquiditeit van de kredietmarkten en de volatiliteit van de kapitaalmarkten kunnen ook een invloed hebben op de werking van ons bedrijf en op ons vermogen om tegen gunstige voorwaarden of helemaal geen kapitaal aan te trekken om onze activiteiten te financieren.

Stijgende inflatie, inclusief stijgende prijzen voor zaken als brandstof, onderdelen en componenten, vracht, verpakking, voorraden, arbeid en energie verhogen de bedrijfskosten van de Vennootschap. De Vennootschap gebruikt momenteel geen financiële derivaten om zich in te kunnen tegen de volatiliteit van de grondstoffenprijzen. De Vennootschap hanteert marktprijzen voor materialen, brandstof, onderdelen en componenten. Het is mogelijk dat de Vennootschap deze stijgende kosten niet kan doorberekenen aan haar klanten. Om dit risico te beperken, tracht de Vennootschap in haar langlopende zee-transportcontracten kostenescalatieclausules op te nemen waardoor bepaalde kosten, waaronder brandstof, grotendeels aan haar klanten kunnen worden doorberekend. Het bedrijfsresultaat en de marge kunnen negatief worden beïnvloed indien de Vennootschap niet in staat is de gevolgen van deze kostenstijgingen te beperken door middel van contractuele middelen en niet in staat is de prijzen te verhogen om het effect van deze kostenstijgingen voldoende te compenseren.

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

Bedrijven in alle sectoren worden steeds kritischer gevolgd in verband met hun ESG-beleid. Belangengroepen van beleggers, bepaalde institutionele beleggers, beleggingsfondsen, kredietverstrekkers en andere marktdeelnemers hebben de laatste jaren steeds meer aandacht voor ESG-praktijken, vooral als die betrekking hebben op milieu, gezondheid en veiligheid, diversiteit, arbeidsomstandigheden en mensenrechten, en hechten steeds meer belang aan de implicaties en maatschappelijke kosten van hun beleggingen.

In februari 2021 heeft de waarnemend voorzitter van de SEC een verklaring afgelegd waarin hij de Division of Corporation Finance opdraagt meer aandacht te besteden aan klimaatgerelateerde openbaarmaking in openbare bedrijfsdossiers en in maart 2021 heeft de SEC de oprichting aangekondigd van een Climate and ESG Task Force

bij de Division of Enforcement (the “Task Force”). Het doel van de Task Force is het ontwikkelen van initiatieven om ESG-gerelateerd wangedrag proactief op te sporen in overeenstemming met het toegenomen vertrouwen van beleggers in klimaat- en ESG-gerelateerde openbaarmaking en investeringen. Ter uitvoering van het doel van de Task Force heeft de SEC verschillende handhavingsacties ondernomen, waarvan de eerste in mei 2022, en nieuwe regels afgekondigd. Op 21 maart 2022 heeft de SEC voorgesteld dat alle overheidsbedrijven uitgebreide klimaatgerelateerde informatie in hun SEC-dossiers moeten opnemen. Op 25 mei 2022 heeft de SEC een tweede reeks regels voorgesteld om de praktijk van “greenwashing” (d.w.z. het doen van ongegronde beweringen over iemands ESG-inspanningen) te beteugelen en voorgestelde wijzigingen toe te voegen aan regels en rapportageformulieren die van toepassing zijn op geregistreerde beleggingsmaatschappijen en adviseurs, adviseurs die zijn vrijgesteld van registratie, en ondernemingen voor bedrijfsontwikkeling. Deze voorgestelde regels zijn op de datum van dit jaarverslag nog niet van kracht.

De toegenomen aandacht en het toegenomen activisme met betrekking tot ESG-kwesties en soortgelijke kwesties kunnen de toegang tot kapitaal belemmeren, aangezien beleggers en kredietverstrekkers op basis van hun beoordeling van de ESG-praktijken van een bedrijf kunnen beslissen om kapitaal te herverdelen of om geen kapitaal toe te zeggen. Als een bedrijf er niet in slaagt om zich aan te passen aan of niet te voldoen aan veranderende verwachtingen en normen van beleggers, kredietverstrekkers of andere aandeelhouders in de sector of als de perceptie bestaat dat een bedrijf niet adequaat reageert op de groeiende aandacht voor ESG-kwesties, ongeacht of dat wettelijk verplicht is, kan dat de reputatie of aandelenkoers van dat bedrijf schaden, resulterend in directe of indirecte materiële

en nadelige gevolgen voor de activiteiten en de financiële toestand van dat bedrijf.

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

Bovendien kunnen bepaalde beleggers en kredietverstrekkers olietransportbedrijven, zoals wij, volledig uitsluiten van hun beleggingsportefeuilles op basis van ESG-criteria. Deze beperkingen op zowel de schuld- als aandeelkapitaalmarkten kunnen ons vermogen om te groeien aantasten, aangezien onze groeiplannen toegang tot de aandelen- en schuldkapitaalmarkten kunnen vereisen. Als die markten niet beschikbaar zijn of als we geen toegang hebben tot alternatieve financieringsmiddelen tegen aanvaardbare voorwaarden of helemaal niet, is het mogelijk dat we onze bedrijfsstrategie niet kunnen uitvoeren. Dit zou een wezenlijk nadelig effect hebben op onze financiële toestand en bedrijfsresultaten en zou ons vermogen om onze schulden af te lossen kunnen aantasten. Verder is het waarschijnlijk dat we extra kosten zullen moeten maken en extra midde-



len nodig zullen hebben om de uiteenlopende ESG-vereisten in te voeren, op te volgen, te rapporteren en na te leven. Leden van de beleggingsgemeenschap besteden ook steeds meer aandacht aan verstrekte ESG-informatie, waaronder informatie met betrekking tot broeikasgassen en klimaatverandering in de energiesector in het bijzonder, en initiatieven op het gebied van diversiteit, inclusie en bestuursnormen bij ondernemingen meer in het algemeen. Als gevolg daarvan kunnen we te maken krijgen met toenemende druk met betrekking tot de ESG-informatie die we verstrekken. Als een van de voorgaande situaties zich voordoet, kan dat een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten en financiële toestand.

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

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

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

kunnen aflossen, kunnen we onze schepen verliezen.

Op 31 december 2022 en 31 december 2021 hadden we respectievelijk 1.795,6 miljoen USD en 1.807,9 miljoen USD aan schulden en we verwachten nog meer schulden aan te gaan naarmate we onze vloot verder uitbreiden. Leningen onder onze kredietfaciliteiten worden gedekt door onze schepen en bepaalde bankrekeningen van ons en van onze dochterondernemingen die schepen bezitten. Als we onze schulden niet kunnen aflossen, kunnen we onze schepen of bepaalde van onze in pand gegeven rekeningen verliezen. Leningen onder onze kredietfaciliteiten en andere schuldovereenkomsten vereisen dat we een deel van onze kasstroom uit operationele activiteiten besteden aan de betaling van rente en hoofdsommen op onze schulden. Deze betalingen beperken de middelen die beschikbaar zijn voor werkkapitaal, kapitaaluitgaven en andere doeleinden, waaronder verdere financiering met eigen of vreemd vermogen in de toekomst. Op de onder onze kredietfaciliteiten geleende bedragen is variabele rente verschuldigd. Stijgingen van de geldende rentetarieven kunnen de bedragen doen stijgen die we aan onze kredietverstrekkers moeten betalen, ook al blijft de uitstaande hoofdsom ongewijzigd, en kunnen onze netto-inkomsten en kasstromen doen dalen. We verwachten dat onze inkomsten en kasstromen van jaar tot jaar zullen variëren wegens de cyclische aard van de tankerindustrie. Als we niet voldoende kasstroom uit operationele activiteiten genereren of reserveren om aan onze liquiditeitsbehoeften op korte of middellange tot lange termijn te kunnen voldoen of om anderszins onze schuldverplichtingen na te komen, zullen we mogelijk alternatieve financieringsplannen moeten ondernemen. Dit zou kunnen leiden tot verwatering van aandelen of een negatieve invloed kunnen hebben op onze financiële resultaten.

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

Onze leningsovereenkomsten leggen ons ook bepaalde operationele en financiële beperkingen op. Deze zijn voornamelijk bedoeld om ervoor te zorgen dat de marktwaarde van het verhypothekerde schip onder de betrokken kredietfaciliteit niet daalt tot onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag van de lening, we noemen dat de 'activadekkingsratio'. Dit betekent dat het bedrag van

de lening kan worden verlaagd indien de waarde van de in onderpand gegeven schepen daalt onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag onder die lening, als gevolg waarvan een aflossing van hetzelfde bedrag kan worden geëist. Bovendien zullen we voor bepaalde van onze kredietfaciliteiten moeten voldoen aan bepaalde financiële convenanten, die ons onder meer verplichten tot het aanhouden van:

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

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

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

Een schending van een van onze financiële convenanten of operationele beperkingen in onze kredietfaciliteiten kan een geval van verzuim onder onze kredietfaciliteiten vormen dat – tenzij die schending ongedaan wordt gemaakt binnen de in de voorwaarden van de betrokken kredietfaciliteit gespecificeerde respijtperiode, indien van toepassing, of tenzij onze kredietverstrekkers afzien van het betrokken convenant of het wijzigen – onze kredietverstrekkers het recht geeft om onder meer van ons te eisen dat we bijkomende zekerheden stellen, ons eigen vermogen en onze liquiditeit verhogen, onze rentebetalingen verhogen, onze

schulden afbetalen tot een niveau waarop we aan onze convenanten voldoen, schepen uit onze vloot verkopen, onze schulden herclassificeren als kortlopende schulden en versneld aflossen of hun zekerheden op onze schepen en andere activa die dienen als onderpand voor de kredietfaciliteiten uitoefenen, wat ons vermogen om onze activiteiten voort te zetten zou aantasten. Bovendien bevatten sommige van onze kredietfaciliteiten een clause inzake kruiselings verzuim die in werking kan treden indien we in gebreke blijven onder een van onze andere kredietfaciliteiten of onder een van de kredietfaciliteiten van onze joint ventures waarin we een participatie van 50 % hebben.

Per 31 december 2022 en per de datum van dit jaarverslag voldeden we aan de financiële convenanten en andere beperkingen in onze schuldovereenkomsten.

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

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

Stijgende brandstofprijzen kunnen onze winst aantasten.

Aangezien wij onze schepen hoofdzakelijk op de spotmarkt inzetten, verwachten wij dat brandstof doorgaans de grootste kostenpost zal zijn bij onze scheepvaartactiviteiten van onze schepen. De brandstofkosten, met inbegrip van de brandstofefficiëntie of de mogelijkheid om goedkopere brandstof te gebruiken, kunnen ook een belangrijke factor zijn die door bevrachters in aanmerking wordt genomen bij de onderhandelingen over bevrachtingstarieven. De prijs en het aanbod van brandstof is onvoorspelbaar en schommelen onder invloed van gebeurtenissen die buiten onze macht liggen, inclusief geopolitieke ontwikkelingen (zoals de aanhoudende conflicten tussen Rusland en Oekraïne, de vraag naar en het aanbod van olie en gas, maatregelen van de Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), en andere olie- en gasproducenten, oorlog en onrust in olieproducerende landen en regio's, regionale productiepatronen en milieuoverwegingen. Brandstof kan daarom in de toekomst veel duurder worden en het is mogelijk dat wij

deze hogere kosten niet volledig kunnen terugverdienen via onze bevrachtingstarieven.

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

Wegens het risico binnen de markt en de zelfbeperking van de Russische oliestromen is de prijs van scheepsbrandstoffen gestegen en zal deze in de nabije toekomst hoog blijven omdat Rusland 20% van de wereldwijde vraag naar brandstoffen op de HSFO-, VLSFO- en MGO-markten levert aan de bunkermarkten. De bunkerprijzen zijn in 2021 aanzienlijk gestegen en zijn in 2022 blijven stijgen. De prijzen voor zeer laagzwavelige stookolie (VLSFO) in Singapore begonnen in januari 2021 bij ongeveer 415 dollar per ton en bereikten eind december 2021 620 dollar per ton, een stijging van ongeveer 50%. De prijs van VLSFO is aanzienlijk gestegen als gevolg van het conflict in Oekraïne en ter indicatie: de prijs voor VLSFO in Singapore bereikte in juli 2022 ongeveer \$1.100 per ton, maar is sindsdien gedaald. Op 9 februari 2023 bedroeg de prijs van VLSFO in Singapore ongeveer \$656 per ton, maar er blijft onzekerheid bestaan over de toekomstige richting ervan. Deze prijsstijgingen zullen de kostenstructuur van de schepen negatief beïnvloeden,

waardoor het duurder wordt om vracht over lange afstanden te vervoeren.

Met uitzondering van 12 VLCC-schepen en vier Suezmax-schepen zijn geen van onze schepen uitgerust met scrubbers en sinds 1 januari 2020 zijn we overgeschakeld op het verbranden van brandstoffen die voldoen aan de normen van de IMO. Wij blijven verschillende opties evalueren om te voldoen aan de regels en voorschriften van de IMO en andere regels en voorschriften en blijven nauw samenwerken met leveranciers en producenten van zowel scrubbers als alternatieve mechanismen.

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

We zijn afhankelijk van onze informatiesystemen om onze activiteiten uit te voeren, en als we er niet in slagen deze systemen te beschermen tegen inbreuken



op de beveiliging, kan dat nadelige gevolgen hebben voor onze activiteiten en bedrijfsresultaten. Indien deze systemen uitvallen of onbeschikbaar worden gedurende een langere periode, kan dit negatieve gevolgen hebben voor onze activiteiten.

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

Buiten onze schepen, krijgen wij te maken met bedreigingen voor onze gegevens en systemen, waaronder aanvallen met malware en computervirussen, scans van internetnetwerken, systeemstoringen en verstoringen. Een cyberaanval die onze IT-beveiligingssystemen omzeilt en een inbreuk op de IT-beveiliging veroorzaakt, kan leiden tot een materiële verstoring van onze IT-systemen en nadelige gevolgen hebben voor onze dagelijkse activiteiten en leiden tot het verlies van gevoelige informatie, waaronder onze bedrijfseigen informatie en die van onze klanten, leveranciers en werknemers. Dergelijke verliezen kunnen onze reputatie schaden en resulteren in concurrentienadelen, rechtszaken, handhavingsacties van regelgevende instanties, gederfde inkomsten, extra kosten en aansprakelijkheid. Hoewel we aanzienlijke middelen inzetten om een adequaat niveau van cyberbeveiliging te handhaven, is het mogelijk dat onze middelen en technische verfijning niet volstaan om alle soorten cyberaanvallen te voorkomen.

We vertrouwen op door de industrie aanvaarde beveiligings- en controlekaders en technologie om vertrouwelijke en bedrijfseigen informatie en persoonsgegevens die op onze informatiesystemen worden bewaard, veilig te bewaren. Het is echter mogelijk dat deze maatregelen en technologie inbreuken op de beveiliging niet afdoende voorkomen. Bovendien, kan de onbeschikbaarheid van de informatiesystemen of het onvermogen van deze systemen om te presteren zoals verwacht, om welke reden dan ook, onze activiteiten verstoren en resulteren in verminderde prestaties en hogere operationele kosten, wat negatieve gevolgen kan hebben voor onze activiteiten en bedrijfsresultaten. Elke belangrijke onderbreking of storing van onze informatiesystemen of elke belangrijke inbreuk op de beveiliging kan een ongunstig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand, alsook op onze kasstromen. Bovendien kunnen sinds 25 mei 2018 inbreuken in verband met persoonsgegevens, zoals gedefi-

neerd in de algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679), resulteren in administratieve boetes die kunnen oplopen tot 20 miljoen euro of tot 4 % van de totale wereldwijde jaaromzet van het bedrijf, afhankelijk van welk bedrag hoger is.

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

Verder heeft de SEC in maart 2022 wijzigingen voorgesteld op haar regels inzake risicobeheer, strategie, bestuur, en openbaarmaking van incidenten op het gebied van cyberbeveiliging. De voorgestelde wijzigingen, indien toegepast, vereisen dat we materiële cyberbeveiligingsincidenten met betrekking tot zijn informatiesystemen meldt en periodiek rapporteert over ons beleid en procedures om cyberbeveiligingsrisico's vast te stellen en te beheren, naast andere openbaarmakingen.

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

Onze schepen worden ingezet op een zeer concurrerende markt die kapitaalintensief is. De concurrentie komt van andere eigenaars van schepen, waaronder grote oliemaatschappijen, nationale oliemaatschappijen of maatschappijen die verbonden zijn aan de autoriteiten van olieproducerende of olie-importerende landen, alsook onafhankelijke tankermaatschappijen die allen over aanzienlijk meer middelen kunnen beschikken dan wij. De concurrentie voor het vervoer van ruwe olie en andere aardolieproducten hangt af van de prijs, locatie, grootte, leeftijd, staat en aanvaardbaarheid van de scheepsexploitant voor de bevrachter. Concurrenten met meer middelen zouden door consolidaties of overnames grotere tankervloten kunnen bekomen en exploiteren, en zouden in staat kunnen zijn meer concurrerende prijzen en vloten aan te bieden. aangezien de eigendom van de wereldwijde tanker vloot sterk versnipperd is, is geen enkele eigenaar van een schip in staat is de bevrachtingstarieven te beïnvloeden.

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

We zijn diverse contracten aangegaan, en zullen dat mogelijk in de toekomst nog doen, waaronder scheepsbouwcon-

tracten of langetermijncontracten, zoals de FSO-schepen die in Qatarese wateren worden ingezet, kredietfaciliteiten, verzekeringsovereenkomsten, reis- en tijdbevrachtingsovereenkomsten en andere overeenkomsten in verband met de exploitatie van onze schepen. Dergelijke overeenkomsten stellen ons bloot aan tegenpartijrisico's.

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

Niettegenstaande deze maatregelen zal het vermogen en de bereidheid van elk van onze tegenpartijen om haar betalings- en andere verplichtingen uit hoofde van een contract met ons na te komen, afhangen van een aantal factoren waarop we geen vat hebben, zoals de algemene economische omstandigheden, de toestand van de maritieme en offshore-industrie, de algemene financiële toestand van de tegenpartij, de voor specifieke soorten schepen ontvangen bevrachtingstarieven, de vraag naar en het aanbod van grondstoffen zoals olie en andere aardolieproducten, werkonderbrekingen of andere arbeidsongeregeldheden, onder meer als gevolg van de COVID-19-pandemie en diverse uitgaven. Mocht een tegenpartij haar verplichtingen uit hoofde van een dergelijk contract niet nakomen of proberen opnieuw te onderhandelen over onze overeenkomsten, kunnen wij aanzienlijke verliezen lijden die een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten, kasstromen, ons vermogen om aan de houders van onze gewone aandelen dividenden uit te keren in de verwachte bedragen of in het geheel niet en de naleving van de covenanten in onze overeenkomsten inzake gewaarborgde leningen.

Bovendien is het mogelijk dat onze bevrachters en klanten in ongunstige marktomstandigheden niet langer een schip nodig hebben dat momenteel wordt bevracht of onder contract staat, of dat ze een vergelijkbaar schip kunnen krijgen tegen lagere tarieven. Als gevolg daarvan kunnen bevrachters en klanten proberen opnieuw te onderhande-

len over de voorwaarden van hun bestaande bevrachtingsovereenkomsten of kunnen ze zich trachten te onttrekken aan hun verplichtingen onder die overeenkomsten.

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

De wereldwijde financiële markten en economische omstandigheden zijn de afgelopen tien jaar soms verstoord en volatiel geweest, onder meer in 2020, 2021 en 2022 als gevolg van de COVID-19-pandemie en het aanhoudende conflict tussen Rusland en Oekraïne. Terwijl de wereld-economie de afgelopen jaren was verbeterd, heeft de uitbraak van COVID-19 de wereld-economie dramatisch verstoord. Verwacht wordt dat de economische groei zal vertragen, onder meer als gevolg van de verstoring van de toeleveringsketen, de recente stijging van de inflatie en de daarmee samenhangende maatregelen van de centrale banken en de geopolitieke omstandigheden, met een aanzienlijk risico van recessie in vele delen van de wereld op korte termijn. De kredietmarkten en de schuld- en aandelenkapitaalmarkten hebben het moeilijk gehad en de onzekerheid over de toekomst van de mondiale kredietmarkten heeft geresulteerd in een verminderde toegang tot krediet wereldwijd, en met name voor de scheepvaartsector. Deze kwesties, samen met de aanzienlijke afschrijvingen in de financiële dienstensector, de herprijzing van kredietrisico en de onzekere economische omstandigheden, hebben het moeilijk gemaakt om bijkomende financiering te verkrijgen, en kunnen dat mogelijk blijven doen. De huidige toestand op de wereldwijde financiële markten en de huidige economische omstandigheden kunnen een nadelige invloed hebben op ons vermogen om bijkomend eigen vermogen uit te geven tegen prijzen die niet verwaterend zijn voor onze bestaande aandeelhouders of kunnen ons beletten om überhaupt eigen vermogen uit te geven. Economische omstandigheden kunnen ook een negatieve invloed hebben op de beurskoers van onze gewone aandelen.

Als gevolg van de bezorgdheid over de stabiliteit van de financiële markten in het algemeen en de solvabiliteit van tegenpartijen in het bijzonder, zijn de beschikbaarheid en de kosten om geld te verkrijgen van publieke en private aandelen- en schuldkapitaalmarkten moeilijker geworden. Veel kredietverstrekkers hebben de rentetarieven verhoogd, strengere kredietvoorwaarden ingevoerd, geweigerd bestaande schuld te herfinancieren of te herfinancieren tegen voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die van de uitstaande schuld, en hebben de financiering van kredietnemers en andere marktdeelnemers, waaronder beleggers in aandelen en schuldpapier, beperkt en in sommi-

ge gevallen stopgezet, en sommige zijn niet bereid geweest om te investeren of om dat tegen aantrekkelijke voorwaarden te doen. Als gevolg van deze factoren kunnen we er niet zeker van zijn dat financiering beschikbaar zal zijn indien nodig en in de mate dat dit vereist is, of dat we in staat zullen zijn onze bestaande en toekomstige kredietfaciliteiten te herfinancieren tegen aanvaardbare voorwaarden of zelfs helemaal niet. Als financiering of herfinanciering niet beschikbaar is wanneer nodig, of alleen beschikbaar is tegen ongunstige voorwaarden, zijn wij mogelijk niet in staat om aan onze verplichtingen te voldoen op het moment dat ze verschuldigd zijn of om onze bestaande activiteiten te verbeteren, bijkomende schepen te verwerven of anderszins te profiteren van zakelijke kansen die zich aandienen.

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

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

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

De vrachtvolumes bleven gedurende het grootste deel van 2022 onder de niveaus van 2019 als gevolg van beperkingen op de economische activiteit en de daaruit voortvloeiende daling van zowel de vraag naar ruwe olie als het aanbod van exportvrachten, wat te wijten was aan de omikronvariant van het COVID-19-virus, alsook de implementatie van het prijsplafond van de G7 voor de export van Russische ruwe olie. Als gevolg van de zeer onvoorspelbare aard van de COVID-19-pandemie kunnen we niet garanderen dat de vrachttarieven en marktactiviteit zich zullen herstellen. Zie ook 'De aanhoudende gevolgen van de COVID-19-pandemie en andere uitbraken van epidemische en pandemische ziekten en de reacties daarop van de overheid kunnen een

wezenlijk en nadelig effect hebben op onze activiteiten, financiële toestand en bedrijfsresultaten'. We worden geconfronteerd met risico's die samenhangen met veranderingen in de economische omgeving, veranderingen in sanctieregelingen en handelsbeperkingen opgelegd door regeringen, vooral zoals geïmplementeerd in reactie op de invasie van Oekraïne. Wij lopen het risico van veranderende overheidsvoorschriften, veranderingen in marges of rentevoeten en instabiliteit op de bancaire en effectenmarkten over de hele wereld. Grote marktverstoringen kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten of kunnen ons vermogen aantasten om bedragen te lenen onder onze kredietfaciliteiten of eventuele toekomstige financiële overeenkomsten. Indien geen financiering beschikbaar is, is het ook mogelijk dat we niet in staat zijn zakelijke kansen te benutten of te reageren op concurrentiedruk.

De aanhoudende bezorgdheid over COVID-19, inflatie, stijgende rentevoeten, energiekosten, geopolitieke kwesties, inclusief oorlogshandelingen en de beschikbaarheid en kost van krediet hebben bijgedragen aan een hogere volatiliteit en lagere verwachtingen voor de economie en de markten in de toekomst. Deze factoren, in combinatie met volatiele olieprijsen en een dalend vertrouwen van bedrijven en consumenten, hebben de vrees voor een mogelijke economische recessie aangewakkerd. De binnenlandse en internationale aandelenmarkten blijven een hogere volatiliteit en onrust ervaren. De zwakte in de wereldwijde economie heeft geleid, en kan blijven leiden, tot een daling in de wereldwijde vraag naar bepaalde goederen, en bijgevolg scheepvaart.

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

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

We kunnen niet garanderen dat de Chinese economie in de toekomst niet aanzienlijk zal krimpen. Bovendien is er een toenemende dreiging van een Chinese financiële crisis door de enorme schuldenlast van particulieren en bedrijven en als gevolg van 'handelsoorlogen'. De laatste jaren hebben China en de Verenigde Staten steeds meer protectionistische handelsmaatregelen getroffen, resulterend in aanhoudende handelsspanningen tussen beide landen, met inbegrip van aanzienlijke tariefverhogingen. Hoewel

de Verenigde Staten en China in januari 2020 met succes een tussentijds handelsakkoord hebben gesloten dat de handelsspanningen heeft doen afnemen, waarbij beide partijen de tarieven hebben teruggeschroefd, valt niet te voorspellen in hoeverre het handelsakkoord met succes zal worden uitgevoerd. Een daling van de Chinese in- en uitvoer kan een ongunstig effect hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand.

Een economische vertraging in de regio Azië-Stille Oceaan, vooral in China, kan een getaief effect op ons. In de recente geschiedenis, had China een van de snelst groeiende economieën ter wereld wat betreft het bruto binnenlands product, of BBP, wat een aanzienlijke invloed had op de vraag naar vervoer. De groei van het Chinese BBP voor het jaar eindigend op 31 december 2022 wordt echter geraamd op ongeveer 3,0%, tegen 8,1% voor het jaar eindigend op 31 december 2021. Na het ontstaan van COVID-19 werd China geconfronteerd met een verminderde industriële activiteit door tijdelijke sluitingen van fabrieken en andere faciliteiten, arbeidstekorten en reisbeperkingen. Als zodanig kunnen China en andere landen in de regio Azië-Stille Oceaan in de toekomst een vertraagde of zelfs negatieve economische groei blijven ondervinden. Onze financiële positie en bedrijfsresultaten, evenals onze toekomstperspectieven, zouden waarschijnlijk worden belemmerd door een economische neergang in een van deze landen.

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

Daarnaast heeft president Xi Jinping zijn land tijdens de Algemene Vergadering van de VN heeft ingestemd om tegen 2060 koolstofneutraliteit in zijn te bereiken, ongeacht het feit dat koolstofemissies momenteel een prominent onderdeel zijn van de economische en industriële structuur van China, aangezien het land sterk afhankelijk is van niet-hernieuwbare energiebronnen, energie-efficiëntie over het algemeen ontbreekt en de vraag naar energie snel toeneemt. Afhankelijk van de manier waarop China tracht koolstofneutraliteit te bereiken tegen 2060, onder meer door een vermindering van het gebruik van olie, een algemene toename van het gebruik van niet-hernieuwbare energie als onderdeel van de energieconsumptiemix en via andere middelen, zou elke vermindering van de vraag naar olie en olieproducten en onze schepen een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op onze activiteiten, kasstromen en bedrijfsresultaten.

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

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

Er is historisch gezien een sterk verband tussen de ontwikkeling van de wereldeconomie en de vraag naar energie, waaronder olie en gas. Een langere periode van verslechtering van de vooruitzichten voor de wereldeconomie zou de totale vraag naar olie en gas en naar onze diensten kunnen doen afnemen. Hoewel de marktomstandigheden zijn verbeterd, kunnen aanhoudende ongunstige en zich ontwikkelende economische en overheidsfactoren, samen met de gelijktijdige volatiliteit van de chartertarieven en de waarde van de schepen, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, financiële toestand en kasstromen, en zou de prijs van onze gewone aandelen kunnen dalen.

Ons vermogen om financiering te verkrijgen is afhankelijk van goed functionerende kapitaalmarkten en van de bereidheid om financiering te verstrekken aan de scheepvaartsector. Momenteel functioneren de kapitaalmarkten goed en is er financiering beschikbaar voor de scheepvaartsector. Indien de wereldwijde economische omstandigheden echter verslechteren of indien geldschieters om welke reden dan ook besluiten geen schuldfinanciering aan ons te verstrekken, is het mogelijk dat wij geen aanvullende financiering kunnen verkrijgen in de vereiste mate, tegen aanvaardbare voorwaarden of helemaal niet. Als aanvullende financiering niet beschikbaar is wanneer zij nodig is, of alleen tegen ongunstige voorwaarden, is het mogelijk dat wij niet aan onze verplichtingen kunnen voldoen wanneer deze vervallen, of dat wij niet in staat zijn

onze bestaande activiteiten te verbeteren, extra schepen te verwerven of anderszins zakelijke kansen te benutten wanneer deze zich voordoen. Daarnaast hebben bepaalde banken hun kredietverlening voor olieladingen verminderd of stopgezet, hetgeen een negatieve economische impact op onze klanten kan hebben.

Diverse macro-economische factoren kunnen onze activiteiten en de resultaten van onze activiteiten en financiële toestand negatief beïnvloeden, waaronder veranderingen in inflatie, rente en algemene economische omstandigheden en onzekerheden zoals die welke voortvloeien uit de huidige en toekomstige omstandigheden op de wereldwijde financiële markten. De inflatie heeft ons bijvoorbeeld negatief beïnvloed doordat onze arbeidskosten, via hogere lonen en hogere rentevoeten, en onze bedrijfskosten zijn gestegen. Beperkingen in de toeleveringsketen hebben geleid tot een hogere inflatie, die indien zij aanhoudt een negatief effect kan hebben op onze productontwikkeling en activiteiten. Indien de inflatie of andere factoren aanzienlijk zouden toenemen, kunnen onze bedrijfsactiviteiten negatief worden beïnvloed. Rentevoeten, de liquiditeit van de kredietmarkten en de volatiliteit van de kapitaalmarkten kunnen ook een invloed hebben op de werking van ons bedrijf en ons vermogen om tegen gunstige voorwaarden of helemaal geen kapitaal aan te trekken om onze activiteiten te financieren.

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

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

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

'Piekolie' is het jaar waarin het maximale tempo van oliewinning wordt bereikt. Recente voorspellingen van de 'piekolie' lopen uiteen van eind jaren 2020 tot 2040, afhankelijk van de economie en de reactie van overheden op de opwarming van de aarde. De OPEC houdt vol dat de vraag naar olie rond 2040 een plateau zal bereiken, ondanks de overgang naar andere energiebronnen. Los van 'piekolie' kan de aanhoudende verschuiving van de consumentenvraag van olie naar andere energiebronnen zoals windenergie, zonne-energie, waterstofenergie of kernenergie, die lijkt te versnellen als gevolg van de COVID-19-pandemie, evenals de verschuiving van verbintenissen die overheden zich opleggen en steun voor energietransitieprogramma's, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

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

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

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

Onze klanten, met name die in de olie-industrie, hebben veel – en bovendien steeds meer – aandacht voor kwaliteits- en nalevingsnormen bij hun leveranciers in de hele toeleveringsketen, met inbegrip van het scheepvaart- en transportsegment. De voortdurende naleving van deze normen en kwaliteitseisen is van vitaal belang voor onze activiteiten. De bevrachtingstarieven en de waarde en operationele levensduur van een schip worden bepaald door een aantal factoren, zoals de efficiëntie, operationele flexibiliteit en fysieke levensduur van het schip. Efficiëntie omvat snelheid, brandstofbesparing en de mogelijkheid om vrachten snel te laden en lossen. Flexibiliteit omvat de mogelijkheid om havens binnen te varen, de desbetreffende aanlegfaciliteiten te gebruiken en door kanalen en zeestraten te varen. De fysieke levensduur van een schip hangt samen met het oorspronkelijke ontwerp en de constructie, het onderhoud van het schip en de impact van de druk van de activiteiten. Er zijn meer technologisch geavanceerde tankers gebouwd sinds onze schepen gebouwd werden en er kunnen tankers met verdere vooruitgang gebouwd worden die nog efficiënter en flexibeler zijn of een langere fysieke levensduur hebben, inclusief nieuwe schepen die

alternatieve brandstoffen gebruiken of die anders door bevrachters als milieuvriendelijker worden beschouwd. We ondervinden concurrentie van bedrijven met modernere schepen met een brandstofefficiënter ontwerp dan onze schepen, en als er nieuwe tankers worden gebouwd die efficiënter of flexibeler zijn of een langere fysieke levensduur hebben dan de huidige eco-schepen, kan de concurrentie van de huidige eco-schepen en van technologisch meer geavanceerde schepen een nadelige invloed hebben op de tarieven die we voor onze schepen ontvangen en kan de doorverkoopwaarde van onze schepen aanzienlijk dalen. In deze omstandigheden, kan het dat we verplicht zijn/gedwongen zijn om onze schepen te verhuren aan minder kredietwaardige bevrachters, hetzij omdat de oliemultinationals en andere bevrachters van het hoogste niveau geen oudere en technologisch minder geavanceerde schepen huren of enkel zo'n schepen willen huren aan lagere bevrachtingstarieven dan wij kunnen krijgen van deze minder kredietwaardige bevrachters van het tweede niveau. Technologisch geavanceerde schepen zijn ook nodig om te voldoen aan milieuwetgeving. De investering in dergelijke schepen kan samen met het voorgaande een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsresultaten, onze inkomsten uit bevrachting en de doorverkoopwaarde van schepen, kasstromen, financiële toestand en ons vermogen om dividenden uit te keren.

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

Sinds 31 December 2022, hebben we momenteel acht schepen in aanbouw. Deze bouwprojecten zijn onderhevig aan risico's op vertragingen of kostenoverschrijdingen die inherent zijn aan alle grote bouwprojecten ten gevolge van talrijke factoren, zoals tekorten aan uitrusting/apparatuur, materiaal of geschoolde arbeidskrachten, ongeplande vertragingen bij de levering van bestelde materialen en uitrusting/apparatuur of de constructie uitgetekend door de scheepswerf, het niet voldoen van de uitrusting aan kwaliteits- en/of prestatienormen, financiële of operationele moeilijkheden ondervonden door leveranciers van uitrusting of de scheepswerf zelf, onverwachte werkelijke of veronderstelde wijzigingen aan het schip in aanbouw, het onvermogen om vereiste vergunningen of goedkeuringen te verkrijgen, onverwachte kostenstijgingen tussen het moment van bestelling en levering, ontwerp- of technische wijzigingen en werkonderbrekingen en andere arbeidsgeschillen, bedreigingen voor de volksgezondheid, ongunstige weersomstandigheden of andere mogelijke gevallen van overmacht. Aanzienlijke kostenoverschrijdingen of vertragingen kunnen een ongunstig effect hebben op onze financiële positie, bedrijfsresultaten en kasstromen. Bovendien kan het niet tijdig voltooiën van een project leiden tot vertraging van de inkomsten uit dat schip.

Indien we om welke reden dan ook in gebreke blijven onder een van onze nieuwbouwcontracten of indien we er anderszins niet in slagen onze nieuwbouwschepen in ontvangst te nemen, zouden we niet in staat zijn de potentiële inkomsten uit die schepen te realiseren, zouden we ook onze investering geheel of gedeeltelijk kunnen verliezen,



met inbegrip van gedane termijnbetalingen, zouden we aansprakelijk kunnen worden gesteld voor boetes en schadevergoedingen uit hoofde van dergelijke contracten en zouden we reputatieschade kunnen lijden.

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

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

Hoewel schepen die eigendom zijn van ons of die door ons worden geëxploiteerd in 2022 geen havens hebben aangedaan in landen of regio's die het voorwerp zijn van uitgebreide nationale of regionale sancties en/of embargo's opgelegd door de Amerikaanse regering of door andere toepasselijke overheidsinstanties ('Gesanctioneerde Jurisdicties') en dus geen sanctie- of embargowetten hebben overtreden, en wij trachten om redelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om dergelijke risico's te beperken, is het mogelijk dat onze schepen in de toekomst vracht vervoeren vanuit havens, of dat ze havens aandoen, in Gesanctioneerde Jurisdicties in opdracht van bevrachters en/of zonder onze toestemming. Indien dergelijke activiteiten resulteren

in een overtreding van toepasselijke sanctie- of embargowetten, riskeren we geldboetes, straffen, de opschorting van onze exploitatievergunning of andere sancties en kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze reputatie en de markt voor onze gewone aandelen.

De wetten en voorschriften van deze verschillende rechtsgebieden verschillen in hun toepassing en zijn niet allemaal van toepassing op dezelfde betrokken personen of verbieden dezelfde activiteiten. Bovendien kunnen de wetten en regelgeving inzake sancties en embargo's van elk rechtsgebied worden gewijzigd om de beperkingen die zij opleggen met het oog op te verhogen of te verlagen, en de lijsten van personen en entiteiten die onder deze wetten en regelgeving worden aangewezen regelmatig gewijzigd. Bovendien bepalen de meeste sanctieregelingen dat ook entiteiten in eigendom of die gecontroleerd worden door de personen of entiteiten die op dergelijke lijsten staan, ook aan sancties onderworpen zijn. Zowel de US als de EU hebben de afgelopen jaren nieuwe sanctieprogramma's ingevoerd. Bijkomstige landen of gebieden, alsook bijkomstige personen of entiteiten in of gerelateerd aan deze landen of gebieden zijn het doelwit geworden van sancties en zullen dat in de toekomst worden. Deze vereisen dat wij zorgvuldig toezien op de naleving van de sanctiewetgeving. Verder heeft de US haar focus op de handhaving van sancties ten aanzien van de scheepvaart sector opgevoerd. Huidige of toekomstige tegenpartijen van ons kunnen gelieerd zijn of worden aan personen of entiteiten die nu of in de toekomst het voorwerp zijn van sancties die door de Amerikaanse regering, de Europese Unie en/of andere internationale instanties zijn opgelegd. Indien we vaststellen dat dergelijke sancties



of embargo's ons verplichten bestaande of toekomstige contracten waarbij wij of onze dochterondernemingen partij zijn te beëindigen, of indien we in strijd blijken te zijn met dergelijke toepasselijke sancties of embargo's, kunnen we geldboetes opgelegd krijgen, kunnen we reputatieschade oplopen en kunnen onze bedrijfsresultaten negatief worden beïnvloed.

Als gevolg van de acties van Rusland in Oekraïne, hebben de V.S., EU en het Verenigd Koninkrijk samen met tal van andere landen, aanzienlijke sancties opgelegd aan personen en entiteiten die banden hebben met Rusland en Belarus, alsook uitgebreide sancties voor bepaalde gebieden in de Donbas-regio van Oekraïne, en dergelijke sancties zijn van toepassing op entiteiten die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door dergelijke aangewezen personen of entiteiten. Deze sancties hebben een ongunstige invloed op ons vermogen om in deze regio te opereren en leggen ook beperkingen op aan partijen van wie we de vracht mogen vervoeren. Sancties tegen Rusland hebben ook aanzienlijke verboden ingesteld op het vervoer over zee van Russische olie, de invoer van bepaalde Russische energieproducten en andere goederen, en nieuwe investeringen in de Russische Federatie. Deze sancties beperken verder de omvang van de toegestane activiteiten en de vracht die wij mogen vervoeren.

Vanaf begin februari 2022, kondigden president Biden en verschillende Europese leiders verschillende economische sancties tegen Rusland aan in verband met de bovengenoemde conflicten in Oekraïne, wat een negatieve impact kan hebben op onze bedrijfsactiviteiten, gezien de rol van

Rusland als belangrijke wereldtransporteur van ruwe olie en aardgas. Zowel de EU als de Verenigde Staten hebben sanctieprogramma's ingevoerd, waaronder een verbod op de invoer van bepaalde Russische energieproducten naar de Verenigde Staten, inclusief ruwe olie, petroleum, petroleum brandstoffen, olie, vloeibaar aardgas en steenkool, alsook verboden op nieuwe investeringen in Rusland, naast andere beperkingen. Voorts hebben de EU en de Verenigde Staten een aantal specifieke diensten verboden die gerelateerd zijn aan het maritieme transport van ruwe olie en aardolieproducten van oorsprong uit de Russische Federatie, waaronder handel/goederenmakelaardij, financiering, scheepvaart, verzekering (met inbegrip van herverzekering en bescherming en schadeloosstelling), vlaggen en douanebemiddeling. Deze verboden zijn van kracht geworden op 5 februari 2022, wat betreft het vervoer over zee van ruwe olie en op 5 februari 2023 wat betreft het vervoer over zee van andere aardolieproducten. Er bestaat een uitzondering om dergelijke diensten toe te staan wanneer de prijs van de overzeese Russische olie de desbetreffende prijsplafond niet overtreft; maar de implementatie van deze prijsuitzondering is echter afhankelijk van een registratie- en attestatieproces waarmee elke partij in de toeleveringsketen van overzeese Russische olie kan aantonen of bevestigen dat de olie is aangekocht tegen of onder het prijsplafond. Overtredingen van het prijsplafond beleid of het risico dat informatie, documentatie of attesten van de toeleveringsketen later vals blijken te zijn, kunnen bijkomende risico's inhouden die onze activiteiten negatief beïnvloeden.

Hoewel we van mening zijn dat we in 2022 alle toepasselijke wet- en regelgeving inzake sancties en embargo's hebben nageleefd en van plan zijn dat te blijven doen, kan niet worden gegarandeerd dat we dat in de toekomst ook zullen doen, vooral omdat de reikwijdte van bepaalde wetten onduidelijk kan zijn en onderhevig kan zijn aan veranderende interpretaties. Elke dergelijke overtreding kan leiden tot reputatieschade, boetes, straffen of andere sancties die ernstige gevolgen kunnen hebben voor ons vermogen om toegang te krijgen tot de Amerikaanse kapitaalmarkten en om onze activiteiten uit te oefenen en kan ertoe leiden dat sommige beleggers besluiten, of verplicht worden, om hun belang in ons van de hand te doen of om niet in ons te investeren.

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

Terroristische aanslagen, het uitbreken van oorlog, of het bestaan van internationale vijandelijkheden kunnen de wereldeconomie schaden en nadelige gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van en de vraag naar ruwe olie en aardolieproducten, en een ongunstig effect hebben op zowel het vermogen van de Vennootschap om haar schepen te bevrachten als op de bevrachtingsstarieven die in het



kader van bevrachtingsovereenkomsten moeten worden betaald. Daarnaast is Euronav actief in een sector van de economie die waarschijnlijk negatief zal worden beïnvloed door het effect van politieke instabiliteit, terroristische of andere aanslagen, oorlog of internationale vijandelijkheden. Politieke instabiliteit heeft in het verleden ook geleid tot aanvallen op schepen, het plaatsen van mijnen in waterwegen en andere pogingen om de internationale scheepvaart te verstoren, in het bijzonder in de regio van de Arabische Golf en recent in de Zwarte Zee in verband met de aanhoudende conflicten tussen Rusland en Oekraïne.

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

Onze activiteiten kunnen ook negatief worden beïnvloed door handelstarieven, handelsembargo's of andere economische sancties die handelsactiviteiten door de Verenigde Staten of andere landen tegen landen in het Midden-Oosten, Azië of elders beperken als gevolg van terroristische aanslagen, vijandelijkheden of diplomatieke of politieke druk.

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

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

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

De COVID-19-pandemie en varianten die ontstaan zijn hebben geleid tot talrijke acties van regeringen en overheidsinstanties in een poging haar verspreiding te beperken, waaronder reisverboden, quarantaines en andere nood-

maatregelen op het gebied van de volksgezondheid, en heeft een aantal landen lockdown-maatregelen ingevoerd die hebben geleid tot een aanzienlijke afname van de wereldwijde economische activiteit en tot extreme volatiliteit op de wereldwijde financiële markten. Deze maatregelen hebben geleid en zullen waarschijnlijk blijven leiden tot handelsverstoringen door onder meer de onbeschikbaarheid van personeel, verstoring van de toeleveringsketen, productieverstoringen, vertragingen in geplande strategische projecten en sluiting van bedrijven en faciliteiten. In 2022, leidde een heropleving in de COVID-19-besmettingen ertoe dat de Chinese regering in bepaalde provincies van China quarantainemaatregelen oplegde in het kader van het Chinese nul-COVID-beleid. Eind 2022 werden veel van deze maatregelen, inclusief de het Chinese nul-COVID-beleid, echter versoepeld. Wij kunnen echter niet voorspellen of en in welke mate noodmaatregelen inzake volksgezondheid en andere maatregelen opnieuw zullen worden ingevoerd bij een eventuele heropflakking van het COVID-19-virus of varianten daarvan. Indien de COVID-19-pandemie langdurig aanhoudt of ernstiger wordt, kan de negatieve impact op de wereldeconomie en op de tarieven voor tankersschepen toenemen en kan dat negatieve gevolgen hebben voor onze activiteiten en kasstromen. Relatief zwakke wereldwijde economische omstandigheden tijdens perioden van volatiliteit hebben een aantal nadelige gevolgen voor de tankersector en andere scheepvaartsectoren, en kunnen ook in de toekomst dergelijke gevolgen blijven hebben, zoals:

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

Onze bedrijfsactiviteiten en de scheepvaartindustrie als geheel kunnen blijvend worden beïnvloed door een verminderd personeelsbestand en vertragingen bij de bemanningswissels als gevolg van quarantaines in verschillende landen en havens, alsook vertragingen in de constructie van nieuwbouwschepen, geplande droogdokken, tussentijdse of speciale inspecties van schepen en geplande of ongeplande scheepsreparaties en -verbeteringen. Bovendien kan elk geval van COVID-19 onder de bemanning leiden tot een periode van quarantaine voor dat schip en daarmee tot verlies van huur en extra kosten.

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

Indien de verdere verspreiding van het COVID-19 virus niet onder controle kan worden gebracht, onder meer door de opkomst van varianten zoals Delta en Omicron, kan dit een aanzienlijke invloed hebben op economische activiteit, en vraag naar olie en andere petroleumproducten, wat onze activiteiten, financiële positie, bedrijfsresultaten en kasstromen verder negatief kan beïnvloeden.

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

op financiële convenanten; mogelijke verstoringen, vertragingen of annuleringen bij de bouw van nieuwe schepen, wat onze toekomstige groeimogelijkheden zou kunnen beperken; mogelijke wanprestatie door tegenpartijen die zich beroepen op overmachtclausules en mogelijke verslechtering van de financiële toestand en vooruitzichten van onze klanten, joint venture partners of andere zakenpartners.

De volatiliteit van LIBOR en potentiële veranderingen in het gebruik van LIBOR als benchmark, kunnen onze winstgevendheid, winst en kasstroom beïnvloeden

Op 5 maart 2021 kondigde de U.K. Financial Conduct Authority de toekomstige beëindiging of het verlies van representativiteit aan van de LIBOR zoals die momenteel gepubliceerd wordt door de ICE Benchmark Administration (IBA) met een streefdatum onmiddellijk na 30 juni 2023. Aangezien sommige van onze huidige financiële overeenkomsten variabele rentevoeten hebben, en onze toekomstige financiële overeenkomsten variabele rentevoeten kunnen hebben, die meestal gebaseerd zijn op LIBOR, kunnen veranderingen in de rentevoeten een negatieve invloed hebben op onze financiële prestaties. De publicatie van de U.S. Dollar LIBOR voor de U.S. LIBOR tijden van een week en twee maanden is beëindigd op 31 december 2021, en de IBA, de administrator van de LIBOR, heeft met de steun van de United States Federal Reserve en de United Kingdom's Financial Conduct Authority, aangekondigd dat de publicatie van alle andere US LIBOR tijden op 20 juni 2023 zal worden beëindigd. Dollar LIBOR instrumenten meer uit te geven. Daarom zullen nieuwe leningovereenkomsten die we aangaan LIBOR niet gebruiken als een rentevoet, en zullen we onze bestaande leningovereenkomsten voor juni 2023 moeten omzetten van US Dollar LIBOR naar een alternatief referentietarief.

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

De beëindiging van LIBOR houdt een aantal risico's in voor onze activiteiten, waaronder de volatiliteit van toepasse-

lijke rentevoeten voor onze financieringsovereenkomsten, mogelijk hogere financieringskosten voor toekomstige financieringsovereenkomsten of het niet beschikbaar zijn van of moeilijkheden bij het verkrijgen van financiering, wat op zijn beurt een negatief effect kan hebben op onze winstgevendheid, opbrengsten en kasstroom.

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

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

Afhankelijkheid van externe dienstverleners.

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

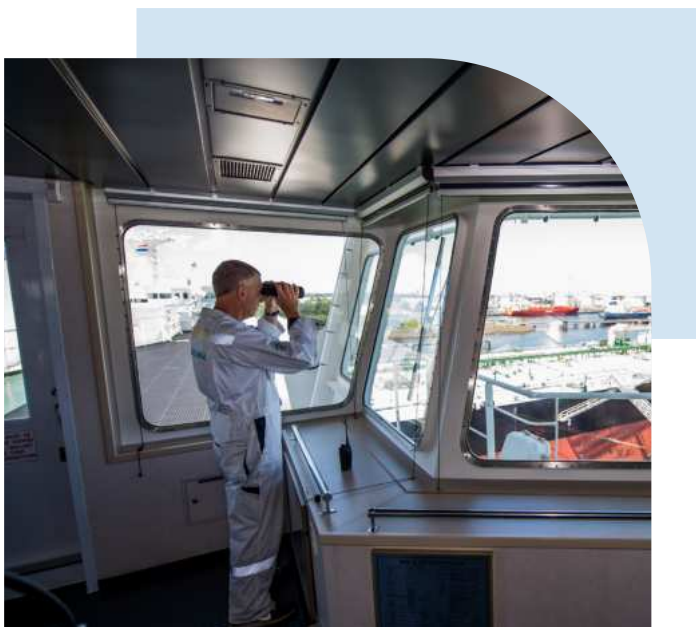
Bij dergelijke uitbestedingsovereenkomsten heeft de Vennootschap het directe zeggenschap over het technisch, bemannings- en commercieel beheer van de betrokken schepen overgedragen, maar behoudt zij belangrijke toe-

zichts- en controlerechten en moet zij erop vertrouwen dat de externe dienstverleners onder meer:

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

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

De externe beheerders hebben het recht om hun overeenkomsten te beëindigen. Indien de externe beheerder dat recht uitoefent, zal de Vennootschap verplicht zijn om ofwel vervangende overeenkomsten met andere derden te sluiten, ofwel die beheertaken op zich te nemen. Het is mogelijk dat de Vennootschap er niet in slaagt dergelijke overeenkomsten via onderhandelingen af te sluiten met andere derden en zelfs indien zij daarin slaagt, kunnen de



voorwaarden van dergelijke overeenkomsten minder gunstig zijn voor de Vennootschap. Als de Vennootschap interne middelen moet aanwenden voor het beheer van haar vloot (met inbegrip van, maar niet beperkt tot, het aanwerven van bijkomend gekwalificeerd personeel of het omleiden van bestaande middelen), kan dat bovendien leiden tot hogere kosten, een verminderde efficiëntie en een lagere rentabiliteit. Dergelijke veranderingen kunnen leiden tot een tijdelijk verlies van goedkeuringen van klanten, de activiteiten van de Vennootschap verstoren en een wezenlijk nadelig effect hebben op de activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand van de Vennootschap

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

Risico's in verband met wetten en reglementeringen

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

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

Aangezien deze wetten zeer complex zijn, bestaat het risico dat wij, onze agenten of andere tussenpersonen onopzettelijk bepaalde bepalingen ervan overtreden. Overtredin-

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

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

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

Milieueisen kunnen ook een invloed hebben op de doorverkoopwaarde of de gebruiksduur van onze schepen, kunnen een vermindering van de laadcapaciteit, aanpassingen aan schepen of operationele wijzigingen of beperkingen

vereisen, kunnen resulteren in een verminderde beschikbaarheid van verzekeringsdekking voor milieukwesties of kunnen leiden tot de weigering van de toegang tot wateren of havens die onder een bepaalde jurisdictie vallen of tot aanhouding in bepaalde havens. Onder lokale, nationale en buitenlandse wetten, alsook internationale verdragen en conventies, kunnen we aanzienlijke aansprakelijkheden oplopen, met inbegrip van saneringsverplichtingen en aansprakelijkheid voor schade aan natuurlijke grondstoffen, indien er gevaarlijke stoffen vrijkomen uit onze schepen of anderszins in verband met onze activiteiten. Milieuwetten leggen vaak stricte aansprakelijkheid op voor de sanering van gelekte, verloren en vrijgekomen gevaarlijke stoffen, waardoor we aansprakelijk zouden kunnen worden gesteld ongeacht of we nalatig of in gebreke waren. We kunnen ook te maken krijgen met claims wegens lichamelijk letsel of materiële schade als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen in verband met onze bestaande of vroegere activiteiten. Schendingen van of aansprakelijkheden op grond van milieuvoorschriften kunnen leiden tot aanzienlijke straffen, boetes en andere sancties, waaronder, in bepaalde gevallen, het in beslag nemen of aan de ketting leggen van onze schepen, en kunnen onze reputatie bij huidige of potentiële bevrachters van onze tankers schaden. We zijn verplicht om te voldoen aan vereisten inzake verzekering en financiële aansprakelijkheid voor mogelijke verliezen van olie (inclusief scheepsbrandstof) en andere verontreinigingsincidenten. Hoewel we een verzekering hebben afgesloten om bepaalde milieurisico's te dekken, kan niet worden gegarandeerd dat die verzekering toereikend zal zijn om al die risico's te dekken of dat eventuele claims geen wezenlijk nadelig effect zullen hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en beschikbare liquide middelen.

Tegenwoordig zijn er veel niet-verplichte normen voor rapportage over duurzaamheid (niet-financiële informatie). Bedrijven zijn niet verplicht hun duurzaamheidsrapportagekader op deze normen zoals de Sustainability Accounting Standards Board (SASB) en Global Reporting Initiative (GRI) te baseren, maar meer consistentie en transparantie vergroot het bewustzijn en de zichtbaarheid voor belanghebbenden en investeerders en biedt een basis voor benchmarking. Op 5 januari 2023 is de richtlijn Corporate Sustainability Reporting (CSRD) in werking getreden (2022/2464/EU). Deze nieuwe richtlijn moderniseert en versterkt de regels inzake de sociale en milieu-informatie die bedrijven moeten rapporteren. Een groter aantal grote ondernemingen en beursgenoteerde kleine en middelgrote ondernemingen zullen nu verplicht zijn om over duurzaamheid te rapporteren. Bedrijven die onder de CSRD vallen, zullen risico's en kansen die voortvloeien uit sociale en milieukwesties moeten rapporteren volgens de Europese normen voor duurzaamheidsrapportage (ESRS). De normen zullen afgestemd zijn op het EU-beleid en tegelijkertijd voortbouwen op en bijdragen tot internationale normalisa-

tie-initiatieven. De CSRD maakt ook een audit van de duurzaamheidsinformatie die bedrijven rapporteren verplicht. Bovendien voorziet de richtlijn in de digitalisering van duurzaamheidsinformatie. De eerste bedrijven zullen de nieuwe regels in boekjaar 2024 voor het eerst moeten toepassen, voor verslagen die in 2025 worden gepubliceerd. De zorgvuldigheid en het granulatieniveau van dat nieuwe rapportagekader is ongekend. Daarom zullen we extra middelen moeten inzetten voor het toezicht op, het beheer van en het waarborgen van de naleving van dat nieuwe kader. Dat betekent dat extra financiële middelen moeten worden ingezet om aan die nieuwe nalevingseisen te voldoen, zowel voor interne of externe deskundigheid als voor externe auditdiensten. Niet-naleving van die voorschriften kan negatieve gevolgen hebben voor het imago van ons bedrijf en financiële sancties met zich meebrengen: mogelijke openbare verklaring waarin de overtreding wordt beschreven en de entiteit wordt geïdentificeerd, bevelen tot stopzetting en verwijdering of administratieve sancties.

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

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

De exploitatie van onze schepen wordt beïnvloed door overheidsvoorschriften in de vorm van internationale verdragen, nationale, staats- en lokale wetten en voorschriften

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

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

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

Het Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen van 2009, of het Verdrag van Hong Kong, moet ervoor zorgen dat schepen die aan het eind van hun operationele levensduur worden gerecycled, geen onnodige risico's opleveren voor het milieu, de volksgezondheid en de veiligheid. Na de inwerkingtreding van het Verdrag van Hong Kong zal elk schip dat voor recycling wordt verzonden een inventaris van zijn

gevaarlijke stoffen/materialen aan boord moeten hebben. De gevaarlijke stoffen/materialen waarvan het gebruik of de installatie in bepaalde omstandigheden verboden zijn, worden opgesomd in een bijlage bij het Verdrag van Hong Kong. Schepen zullen worden onderworpen aan inspecties ter controle van hun inventaris van gevaarlijke stoffen/materialen in het begin, gedurende hun hele levensduur en voordat het schip wordt gerecycled.

Het Verdrag van Hong Kong, dat momenteel open staat voor toetreding door IMO-lidstaten, zal in werking treden 24 maanden na de datum waarop 15 IMO lidstaten die minstens 40% van de wereldwijde koopvaardij in brutotonnage vertegenwoordigen, de toetreding hebben bekrachtigd of goedgekeurd. Op de datum van dit jaarverslag, hebben 20 landen het Verdrag van Hong Kong bekrachtigd of goedgekeurd, maar aan de vereiste van 40% van de wereldwijde koopvaardij in brutotonnage is nog niet voldaan.

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

Volgens de ESSR mogen commerciële schepen onder de EU-vlag van 500 bruto ton en hoger alleen gerecycleerd mogen worden op scheepswerven die opgenomen zijn in de Europese lijst. Vanaf 31 december 2022 voldeden al onze schepen onder de EU-vlag aan deze gewichtsspecificatie. Op de Europese lijst staan momenteel acht inrichtingen in Turkije maar geen inrichtingen in de belangrijke scheepsrecyclinglanden in Azië. De gecombineerde capaciteit van de inrichtingen van de Europese lijst kan onvoldoende blijken om het totale recyclingvolume van schepen onder de EU-vlag te absorberen. In combinatie met de mogelijke daling van de contante verkoop kan dit leiden tot langere wachttijden voor het afstoten van recycleerbare schepen en tot een neerwaartse druk op de aankooprijzen die door de scheepswerven van de Europese lijst worden geboden. Bovendien, bieden inrichtingen in de belangrijkste scheepsrecyclinglanden doorgaans aanzienlijk hogere aankooprijzen voor schepen, en dus kan de eis dat wij uitsluitend gebruik maken van scheepswerven die op de Europese lijst staan, een negatieve invloed hebben op de inkomsten uit restwaarde van onze schepen.

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



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

De IMO heeft bijgewerkte richtlijnen voor ballastwaterbeheersystemen opgelegd waarin de maximale hoeveelheid levensvatbare organismen wordt gespecificeerd die uit het ballastwater van een schip mag worden geloosd. Afhankelijk van de datum van de vernieuwingsinspectie in het kader van de internationale voorkoming van verontreiniging door olie (IOPP), moeten bestaande schepen die vóór 8 september 2017 zijn gebouwd, op of na 8 september 2019 voldoen aan de bijgewerkte D-2-norm. Voor de meeste schepen zal de naleving van de D-2-norm inhouden dat aan boord systemen worden geïnstalleerd om ballastwater te behandelen en ongewenste organismen te verwijderen. Schepen die op of na 8 september 2017 zijn gebouwd (kiellegging) moeten op of na 8 september 2017 voldoen aan de D-2 normen. We hebben momenteel 10 schepen die niet aan de bijgewerkte richtlijn voldoen en de kosten om aan de richtlijn te voldoen kunnen aanzienlijk zijn en een nadelige invloed hebben op onze inkomsten en winstgevendheid.

Bovendien is de Amerikaanse regelgeving momenteel aan verandering onderhevig. Hoewel het VGP-programma (Vessel General Permit) van 2013 en de Amerikaanse National Invasive Species Act (NISA) momenteel van kracht zijn om de ballastlozing, vervanging van ballastwater en de installatie van ballastwatersystemen te reguleren, vereist de op

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

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

Uit bezorgdheid over het risico van klimaatverandering hebben een aantal landen, de Europese Commissie en de IMO regelgevingskaders vastgesteld om de uitstoot van broeikasgassen te beperken, of overwegen zij dit te doen. Deze regelgevingsmaatregelen kunnen onder meer bestaan uit de invoering van 'cap and trade'-systemen, koolstofbelastingen, een taxonomie van 'groene' economische activiteiten, verhoogde efficiëntienormen en stimulansen



of mandaten voor hernieuwbare en ‘bruine’ energie. Meer bepaald heeft het Comité voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO op 27 oktober 2016 zijn besluit aangekondigd betreffende de uitvoering van regelgeving die een vermindering van de zwavelemissies van 3,5 % op dat moment tot 0,5 % met ingang van 1 januari 2020 voorschrijven. Daarnaast hebben de landen op de MEPC 72 in april 2018 een initiële strategie aangenomen om de broeikasgasemissies door schepen te verminderen. In die strategie worden ambitieniveaus voor de reductie van broeikasgasemissies vastgesteld, waaronder (1) de vermindering van de koolstofintensiteit van schepen door de uitvoering van verdere fasen van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor nieuwe schepen, (2) het verminderen van de CO₂-emissies per transportactiviteit, als gemiddelde voor de internationale scheepvaart, met ten minste 40 % tegen 2030, waarbij gestreefd wordt naar 70 % tegen 2050, in vergelijking met de emissieniveaus van 2008, en (3) vermindering van de totale jaarlijkse broeikasgasemissies met ten minste 50 % tegen 2050, in vergelijking met 2008, waarbij gestreefd wordt naar de geleidelijke volledige uitfasering ervan.

De Europese Commissie heeft voorgesteld om de scheepvaart met ingang van 2023 toe te voegen aan het EU emissiehandelssysteem (EU ETS), met een infasingsperiode. Verwacht wordt dat scheepseigenaren een aantal emis-

sierchten zullen moeten kopen en inleveren die overeenstemmen met hun, in het MRV-systeem geregistreerde, koolstofemissieblootstelling voor een specifieke verslagperiode. De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van het emissiehandelssysteem van de EU moet de rederij zijn, gedefinieerd als de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen. Op 18 december 2022 zijn de Raad Milieu en het Europees Parlement overeengekomen om de emissies van de zeescheepvaart op te nemen in het toepassingsgebied van de EU-ETS via een geleidelijke invoering van verplichtingen voor scheepvaartmaatschappijen om emissierechten in te leveren: 40% voor geverifieerde emissies vanaf 2024, 70% voor 2025 en 100% voor 2026. De meeste grote schepen zullen van meet af aan onder de EU-ETS vallen. Grote offshore schepen van 5.000 brutoton en meer zullen vanaf 2025 worden opgenomen in de Monitoring, reporting and Verification "MRV"-verordening van CO₂-emissies van het zeevervoer en vanaf 2027 in de EU-ETS. Algemene vrachtschepen en offshore-schepen met een brutotonnage tussen 400 en 5000 ton zullen vanaf 2025 worden opgenomen in de MRV-verordening en hun opname in de EU-ETS zal in 2026 worden geëvalueerd. De naleving van het EU-emissiehandelssysteem voor de zeevaart kan leiden tot extra nalevings- en administratiekosten om de bepalingen van de richtlijn naar behoren in onze bedrijfsroutines te integreren. Bijkomende EU-regelgeving die deel uitmaakt van het 'Fit for 55'-pakket van de EU, kan ook van invloed zijn op onze financiële positie in termen van nalevings- en administratiekosten wanneer deze regelgeving van kracht wordt.

De EU (ETS) zal vanaf 2024 worden toegepast op de zeescheepvaart, met een geleidelijke invoeringsperiode. Reders zullen een aantal emissierechten moeten kopen en inleveren die overeenstemmen met hun voor een specifieke verslagperiode MRV geregistreerde koolstofemissies. Het geografische toepassingsgebied omvat de emissies die worden gegenereerd op de ligplaats en tijdens reizen binnen de EU, alsmede 50% van de energiebronnen die worden gebruikt tijdens reizen naar en vanuit de EU. De persoon of organisatie die verantwoordelijk is voor de naleving van de EU-ETS is de rederij, gedefinieerd als de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen. De naleving van het maritieme EU ETS zal leiden tot extra nalevings- en administratiekosten om de bepalingen van de richtlijn naar behoren in onze bedrijfsroutines te integreren. Aanvullende EU-verordeningen die deel uitmaken van de Fit-for-55 van de EU, kunnen ook van invloed zijn op onze financiële positie wat betreft nalevings- en administratiekosten wanneer zij van kracht worden.

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

Territoriale taxonomievoorschriften in gebieden waar wij actief zijn en die wettelijk verplicht zijn, zoals de taxonomie van de EU, kunnen de toegang tot kapitaal in gevaar brengen. De EU heeft bijvoorbeeld al een reeks criteria ingevoerd voor economische activiteiten die als "groen" moeten worden aangemerkt, de zogenaamde EU-Taxonomie. De taxonomie van de EU is een regelgevend classificatiesysteem dat milieuvriendelijke economische activiteiten tracht te identificeren. De verplichting om duurzaamheidsindicatoren te verstrekken krachtens artikel 8 van de Taxonomieverordening is vanaf 01/01/2022 van toepassing op ondernemingen die onderworpen zijn aan de verplichting om niet-financiële overzichten te publiceren overeenkomstig artikel 19 bis of artikel 29 bis van Richtlijn 2013/34/EU betreffende de jaarrekeningen. De richtlijn niet-financiële verslaggeving (Richtlijn 2014/95/EU, NFRD) is een wijziging van de richtlijn financiële verslaggeving (Richtlijn 2013/34/EU). Op grond van de NFRD moeten grote beursgenoteerde ondernemingen, banken en verzekeringsmaatschappijen ("instellingen van openbaar belang") met meer dan 500 werknemers verslagen publiceren over het beleid dat zij voeren met betrekking tot maatschappelijke verantwoordelijkheid en andere duurzaamheidsgerelateerde informatie (Wet 14, art. 1 en art. 29a). Artikel 8 van de Taxonomieverordening schrijft voor dat ondernemingen die onder het toepassingsgebied van de bestaande NFRD vallen, en bijkomende ondernemingen die onder het toepassingsgebied van de voorgestelde richtlijn betreffende de maatschappelijke verslaggeving vallen, bepaalde indicatoren moeten rapporteren over de mate waarin hun activiteiten duurzaam zijn in de zin van de EU-Taxonomie.

De taxonomie en de toepassing van de NFRD gelden voor ondernemingen met een gemiddeld aantal werknemers gedurende het specifieke boekjaar van meer dan 500 en een balanstotaal van meer dan 20 miljoen euro of een netto-omzet van meer dan 40 miljoen euro op de balansdatum. Euronav heeft ongeveer 3000 mensen in dienst, aan de wal en aan boord, waarvan de meerderheid zeevarenden zijn. Zeevarenden worden niet ingedeeld als VTE aangezien zij verbonden zijn aan externe agenten. Euronav

had 440 VTE's op de loonlijst staan. Gezien deze voorwaarde komt de vennootschap niet in aanmerking voor de verplichte rapportering van de EU Taxonomy eligibility en alignment. Hiervan zal worden afgeweken zodra Euronav onderworpen is aan de CSRD en de ESRS, waar de Vennootschap verplicht zal zijn haar Taxonomie geschiktheid en afstemming te rapporteren als onderdeel van de CSRD rapporteringsvereisten. Het resultaat van een dergelijke bepaling zou kunnen leiden tot een verhoging van de kapitaalkosten en/of een geleidelijk verminderde toegang tot financiering.

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

MEPC 75 heeft ontwerp-wijzigingen op bijlage VI ingediend die nieuwe voorschriften opleggen om de broeikasgasemissies van schepen te verminderen. Met deze wijzigingen worden eisen ingevoerd om de energie-efficiëntie van alle schepen te beoordelen en te meten en worden de vereiste eindwaarden vastgesteld, met als doel de koolstofintensiteit van de internationale scheepvaart te verminderen. Om tegen 2023 een vermindering van de koolstofemissies met 40% ten opzichte van 2008 te bereiken, moeten scheepvaartmaatschappijen het volgende opnemen (i) een technische eis om de koolstofintensiteit te verminderen, gebaseerd op een nieuwe Energy Efficiency Existing Ship Index ("EEXI"), en (ii) operationele eisen om de koolstofintensiteit te verminderen, gebaseerd op een nieuwe operationele koolstofintensiteitsindicator ("CII"). De EEXI moet worden berekend voor schepen met een brutotonnage van 400 ton en meer. De IMO en het MEPC zullen "vereiste" EEXI-niveaus berekenen op basis van het technisch ontwerp van het schip, zoals scheepstype, datum van oprichting, grootte en basislijn. De bereikte EEXI van een schip moet lager zijn dan de vereiste EEXI van het schip. De bereikte EEXI van een vaartuig moet lager zijn dan de vereiste EEXI van het vaartuig. Schepen die niet aan de eisen voldoen, zullen hun motor moeten upgraden om te mogen blijven varen. Wat

de CII betreft, moeten schepen met een brutotonnage van 5.000 ton volgens de ontwerp-wijzigingen hun werkelijke jaarlijkse operationele CII documenteren en vergelijken met een vastgestelde vereiste jaarlijkse operationele CII. De bereikte CII van het schip moet lager zijn dan de vereiste CII. Schepen die voortdurend ondermaatse CII-ratings krijgen, zullen corrigerende actieplannen moeten indienen om de naleving te waarborgen. MEPC 79 heeft ook amendementen op bijlage VI, aanhangsel IX, van MARPOL aangenomen om de bereikte en vereiste CII-waarden, de CII-rating en de bereikte EEXI voor bestaande schepen op te nemen in de informatie die moet worden ingediend bij de IMO-scheepsbrandstofverbruiksdatabank. De wijzigingen treden in werking op 1 mei 2024.

Voorts heeft MEPC 75 ontwerp-wijzigingen voorgesteld die voorschrijven dat alle schepen met een brutotonnage van meer dan 400 ton uiterlijk op 1 januari 2023 een goedgekeurd Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) aan boord moeten hebben. Voor schepen van meer dan 5.000 brutoton moet het SEEMP bepaalde verplichte inhoud bevatten. MEPC 75 heeft ook ontwerp-wijzigingen op MARPOL-bijlage I goedgekeurd om het gebruik en het vervoer voor gebruik als brandstof van zware stookolie door schepen in Arctische wateren op en na 1 juli 2024 te verbieden. De tijdens MEPC 75 ingediende ontwerp-wijzigingen zijn tijdens de MEPC 76-zitting van juni 2021 aangenomen, op 1 november 2022 in werking getreden en op 1 januari 2023 van kracht geworden.

MEPC 76 heeft wijzigingen aangenomen van het Internationaal Verdrag inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, 2001, of het AFS-Verdrag, die op 1 januari 2023 in werking zijn getreden. Vanaf die datum mogen alle schepen op of na 1 januari 2023 geen aangroeiwerende systemen met cybutryne meer aanbrengen of opnieuw aanbrengen; alle schepen met een aangroeiwerend systeem dat cybutryne bevat in de externe coatinglaag van hun romp of externe delen of die op 1 januari 2023 aan de oppervlakte komen, moeten: het aangroeiwerende systeem verwijderen of een coating aanbrengen die een barrière vormt voor het weglekken van deze stof uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem.

Op 13 november 2021 werd het klimaatpact van Glasgow aangekondigd na besprekingen tijdens de conferentie van de Verenigde Naties over klimaatverandering in 2021 ("COP26"). Het klimaatpact van Glasgow roept de ondertekenende staten op om subsidies voor fossiele brandstoffen vrijwillig af te bouwen. Een verschuiving weg van deze producten zou de vraag naar onze schepen kunnen beïnvloeden en een negatief effect kunnen hebben op onze toekomstige activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie. COP26 leverde ook de Clydebank-verklaring op, waarin 22 ondertekenende staten (waaronder de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk) hun voorne-

men bekendmaakten om vrijwillig steun te verlenen aan de totstandbrenging van scheepvaartroutes zonder uitstoot. De druk van regeringen en investeerders om vrijwillig deel te nemen aan deze groene scheepvaartroutes kan ertoe leiden dat wij aanzienlijke extra uitgaven moeten doen om onze schepen te "vergroenen".

Bovendien, hoewel de uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart momenteel niet onderworpen is aan het Kyoto-protocol bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat de landen die het protocol hebben aangenomen verplicht nationale programma's uit te voeren om de uitstoot van bepaalde gasen te verminderen, of het Klimaatakkoord van Parijs (dat hieronder verder wordt besproken), kan in de toekomst een nieuw verdrag worden aangenomen dat beperkingen op scheepvaartemissies omvat. De naleving van wijzigingen in wetten, voorschriften en verplichtingen met betrekking tot klimaatverandering kan onze kosten in verband met de exploitatie en het onderhoud van onze schepen verhogen en kan ons verplichten om nieuwe emissiecontrolesystemen te installeren, emissierechten te verwerven of belastingen te betalen in verband met onze broeikasgasemissies of om een broeikasgasemissieprogramma te implementeren en te beheren. Ook het genereren van inkomsten en onze strategische groeimogelijkheden kunnen nadelig worden beïnvloed.

In maart 2022 heeft de SEC voorgestelde regels aangekondigd met betrekking tot klimaatgerelateerde openbaarmaking, waaronder met betrekking tot de uitstoot van broeikasgassen en bepaalde klimaatgerelateerde financiële statistieken, die van toepassing zouden zijn op buitenlandse particuliere emittenten die aan Amerikaanse nationale effectenbeurzen zijn genoteerd, zoals wij. Naleving van dergelijke rapportageverplichtingen of soortgelijke verplichtingen kan ons aanzienlijke verplichtingen en kosten opleggen. Als wij niet in staat zijn de vereiste klimaatgerelateerde gegevens tijdig te meten en bekend te maken, kunnen ons in bepaalde rechtsgebieden sancties worden opgelegd.

Ongunstige effecten op de olie- en gasindustrie in verband met de klimaatverandering, met inbegrip de toenemende publieke bezorgdheid over de milieu-impact van de klimaatverandering, kunnen ook een ongunstige invloed hebben op de vraag naar onze diensten. Zo kan een strengere regulering van broeikasgassen of van andere bezorgdheden in verband met klimaatverandering de vraag naar olie en gas in de toekomst doen afnemen of het gebruik van alternatieve energiebronnen sterker stimuleren. Naast het risico op een oliepiek vanuit het oogpunt van de vraag, kunnen de fysieke gevolgen van de klimaatverandering, waaronder veranderingen in weerpatronen, extreme weersomstandigheden, stijgende zeespiegels en schaarste van watervoorraden, een negatieve invloed hebben op onze eigen activiteiten of die



van leveranciers en dienstverleners in onze waardeketen, inclusief met betrekking tot de infrastructuur waarop wij vertrouwen om onze activiteiten te kunnen uitvoeren. Elk materieel negatief langetermijneffect op de olie- en gasindustrie kan een aanzienlijk financieel en operationeel negatief effect hebben op onze activiteiten dat we op dit moment niet met zekerheid kunnen voorspellen.

Risicofactoren met betrekking tot belastingaangelegenheden

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

Een buitenlandse vennootschap zal voor Amerikaanse federale inkomstenbelastingdoeleinden als een Passive Foreign Investment Company' (PFIC) worden beschouwd indien (1) ten minste 75 % van haar bruto-inkomsten voor een belastingjaar bestaat uit bepaalde soorten 'passieve inkomsten' of (2) ten minste 50 % van de gemiddelde waarde van de activa van de vennootschap genereert of wordt aangehouden voor het genereren van deze soorten 'passieve inkomsten'. Voor de toepassing van deze criteria omvat 'passieve inkomsten' dividenden, rente en winsten uit de verkoop of ruil van vastgoedbeleggingen, alsmede

huurgelden en royalty's, met uitzondering van huurgelden en royalty's die van niet-verbonden partijen zijn ontvangen in verband met de actieve uitoefening van een handels- of bedrijfsactiviteit. Voor de toepassing van deze criteria vormen inkomsten uit het verrichten van diensten geen 'passieve inkomsten'. Amerikaanse aandeelhouders van een PFIC zijn onderworpen aan een nadelig Amerikaans federaal inkomstenbelastingregime met betrekking tot de door de PFIC verkregen inkomsten, de uitkeringen die zij van de PFIC ontvangen en de eventuele winst die zij verkrijgen uit de verkoop of andere vervreemding van hun aandelen in de PFIC.

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

Er bestaat een aanzienlijke juridische autoriteit die dit standpunt ondersteunt, bestaande uit jurisprudentie en uitspraken van de Amerikaanse Internal Revenue Service

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

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

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

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

Wij en onze dochterondernemingen blijven van mening dat we in aanmerking komen voor ofwel deze wettelijke belastingvrijstelling ofwel vrijstelling krachtens een inkomstenbelastingverdrag voor Amerikaanse federale belastingaangiftdoeleinden. Er zijn echter feitelijke omstandigheden waarover we geen controle hebben die ertoe kunnen leiden dat we het voordeel van deze belastingvrijstelling ver-

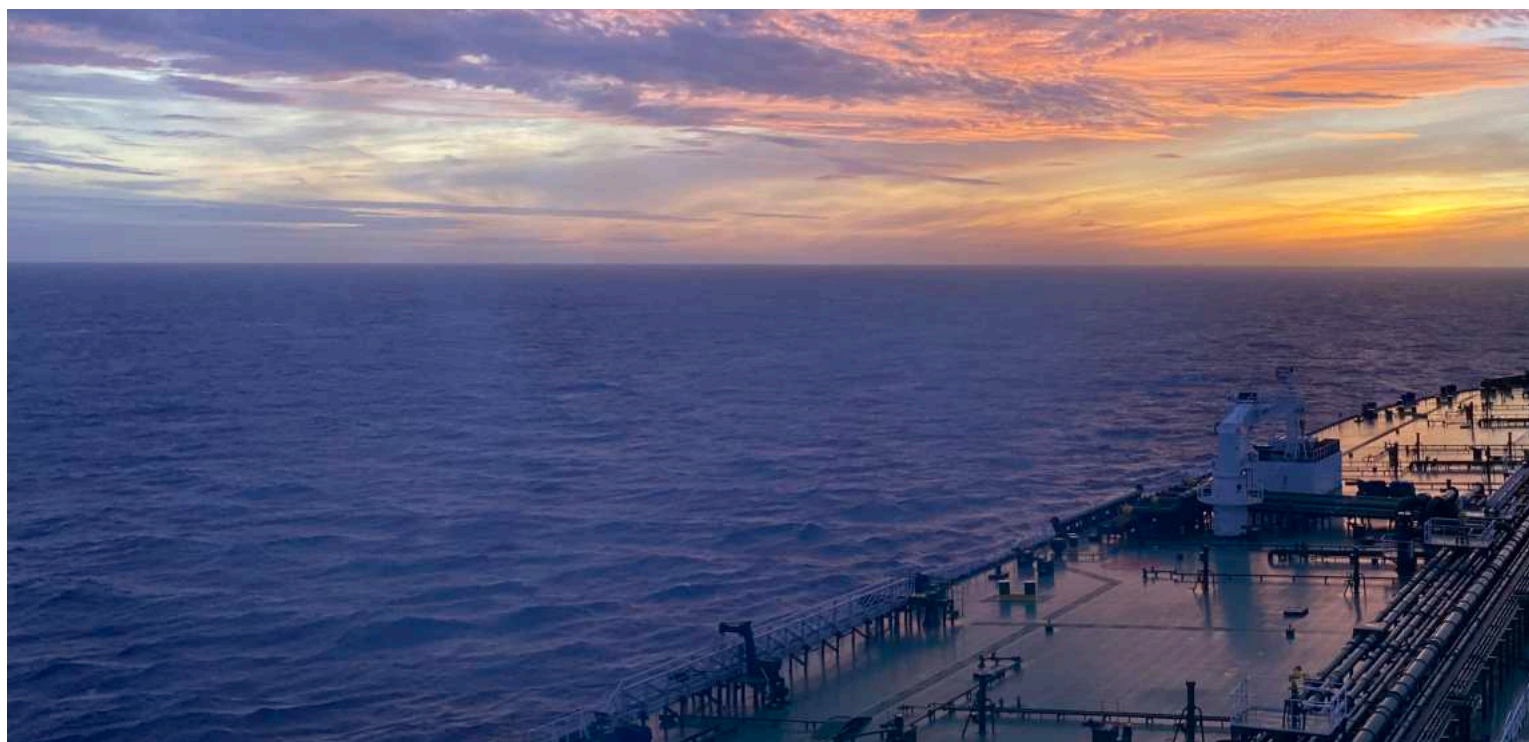
liezen en daardoor onderworpen worden aan Amerikaanse federale inkomstenbelasting op onze scheepvaartinkomsten uit de Verenigde Staten. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat we niet langer in aanmerking komen voor vrijstelling krachtens Sectie 883 van de Code voor een bepaald belastingjaar indien aandeelhouders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

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

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

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

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



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

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

raden hun eigen belastingadviseurs te raadplegen om te bepalen of ze een beroep kunnen doen op de voordelen en voldoen aan de voorwaarden inzake beperking van voordelen zoals opgelegd door het Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag.

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

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



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

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

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

Risico's verbonden aan een belegging in onze gewone aandelen

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

Onze aandelenkoers kan zeer volatiel zijn en toekomstige

verkopen van onze gewone aandelen kunnen de beurskoers van onze gewone aandelen doen dalen.

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

Onze aandelenkoers heeft in het verleden geschommeld, is recent volatiel geweest en kan ook in de toekomst volatiel zijn. Tussen 1 januari 2022 en 31 december 2022 schommelde de koers van onze gewone aandelen tussen \$9,04 en USD \$17,01. Onze aandelenkoers kan in de nabije toekomst snel en aanzienlijk dalen of stijgen zonder dat er een verband is met onze bedrijfsprestaties of vooruitzichten. De aandelenmarkt in het algemeen en de scheepvaartmarkt in het bijzonder hebben te maken gehad met extreme volatiliteit die vaak geen verband hield met de bedrijfsprestaties van bepaalde ondernemingen. Als gevolg van die volatiliteit kunnen beleggers aanzienlijke verliezen lijden op hun belegging in onze gewone aandelen. De beurskoers van onze gewone aandelen kan worden beïnvloed door vele factoren, waaronder de volgende:

- De reactie van beleggers op de uitvoering van onze bedrijfsstrategie, met inbegrip van fusies en overnames;
- Aandeelhoudersactivisme
- Onze voortdurende naleving van de noteringsnormen van de NYSE en/of Euronext Brussel;
- Ontwikkelingen op het gebied van wet- of regelgeving in de Verenigde Staten en andere landen, met name wijzigingen in wetten of voorschriften die van toepassing zijn op onze sector, waaronder die met betrekking tot de klimaatverandering;
- Schommelingen in onze financiële resultaten of die van bedrijven die gelijkaardig worden beschouwd;

- Ons vermogen of onvermogen om extra kapitaal aan te trekken en de voorwaarden waaronder we dat doen;
- Dalingen van de beurskoersen van aandelen in het algemeen;
- Het handelsvolume van onze gewone aandelen;
- Shortingactiviteit in verband met ons aandeel;
- De verkoop van onze gewone aandelen door ons of onze aandeelhouders;
- De algemene economische, industriële en marktomstandigheden; en
- Andere gebeurtenissen of factoren, met inbegrip van die welke het gevolg zijn van dergelijke gebeurtenissen, of de verwachting dat dergelijke gebeurtenissen zich zullen voordoen, met inbegrip van oorlog, terrorisme en andere internationale conflicten, volksgezondheidskwesties met inbegrip van epidemieën of pandemieën, zoals de COVID-19-pandemie, en ongunstige weers- en klimaatomstandigheden zouden onze activiteiten kunnen verstoren of kunnen leiden tot politieke of economische instabiliteit.

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

Daarnaast hebben effecten van bepaalde ondernemingen recentelijk te maken gehad met een aanzienlijke en extreme volatilititeit van hun aandelenkoers veroorzaakt door speculatieve verkopen van gewone aandelen (dit wordt een 'short squeeze' genoemd). Deze 'short squeezes' hebben geleid tot een extreme volatilititeit in deze ondernemingen en op de markt en hebben de beurskoers van deze ondernemingen zo hard opgedreven dat er geen

correlatie meer is met de onderliggende waarde van de onderneming. Veel beleggers die tegen een te hoge koers aandelen in deze bedrijven hebben aangekocht, lopen het risico een aanzienlijk deel van hun oorspronkelijke belegging kwijt te raken, aangezien de prijs per aandeel gestaag is gedaald naarmate de belangstelling voor deze aandelen is afgenomen. Hoewel we geen reden hebben om aan te nemen dat onze aandelen het doelwit zouden worden van een short squeeze, kan niet worden gegarandeerd dat dit in de toekomst niet het geval zal zijn. U kunt een aanzienlijk deel van of al uw beleggingen verliezen als u onze aandelen koopt tegen een koers die losstaat van onze onderliggende waarde.

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

Overeenkomstig de machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders van 20 mei 2021 hebben we tot juni 2026 de mogelijkheid, maar niet de verplichting, om eigen aandelen in te kopen indien we van mening zijn dat de aandelenkoers van de Vennootschap in sterke mate losstaat van haar reële waarde. Gedurende 2023 tot op de datum van dit jaarverslag, hebben we geen eigen aandelen ingekocht.

Op 31 december 2022, bezaten we 18.241.181 eigen aandelen (8,3 % van het totale aantal uitstaande aandelen). We kunnen onze aandelen opportunistisch blijven inkopen onder de bij wet bepaalde voorwaarden en mits een geldige machtiging. De mate waarin we dit doen en de timing van deze aankopen zullen afhangen van verschillende factoren, waaronder marktomstandigheden, wettelijke vereisten en andere bedrijfsoverwegingen.

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

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

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

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

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

- De Vennootschap streeft er elk kwartaal naar om 80 % van haar netto-inkomsten (inclusief het vaste element van \$ 0,03 per kwartaal) uit te keren aan haar aandeelhouders.

- Dit zal voornamelijk gebeuren in de vorm van een dividend in contanten en de Vennootschap zal altijd de inkoop van eigen aandelen als alternatief overwegen indien zij van mening is dat zij op die manier meer waarde kan creëren voor haar aandeelhouders.
- De Vennootschap behoudt zich het recht voor meer dan 80 % van haar netto-inkomsten te laten terugvloeien indien de omstandigheden dat toelaten.

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

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

In het algemeen mogen we op grond van de voorwaarden van onze schuldovereenkomsten geen dividenden uitkeren indien er als gevolg van het dividend sprake is of zal zijn van verzuim/wanbetaling of een schending van een leningsconvenant. Onze kredietfaciliteiten bevatten ook beperkingen en verbintenissen die het vermogen van ons en onze dochterondernemingen om dividenden te decla-



renen en uit te keren, kunnen beperken (zo mag geen van onze joint ventures een dividend uitkeren voordat haar leningsovereenkomst, voor zover van toepassing, volledig is terugbetaald).

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

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

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

Per 31 december 2022 bedroeg ons geplaatst (en volledig volgestorte) aandelenkapitaal USD 239.147.506,82, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen.

Per 31 december 2022 hadden we

- 201.783.532 uitstaande gewone aandelen en
- 18.241.181 ingekochte eigen aandelen.

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

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

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

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

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

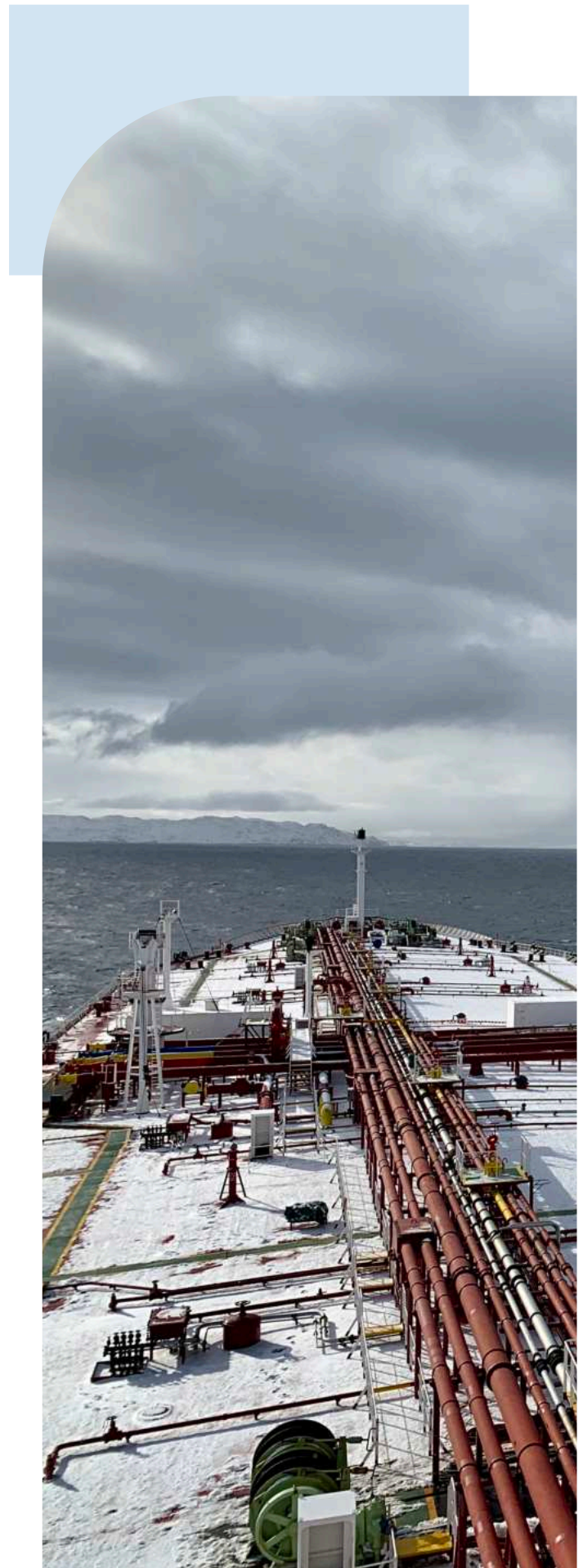
We zijn een Belgische vennootschap en onze bedrijfsaangelegenheden worden beheerst door het Belgische vennootschapsrecht. Rechtsbeginselen met betrekking tot zaken als de geldigheid van bedrijfsprocedures, de fiduciaire plichten van het management, de data voor dividenduitkeringen en de rechten van aandeelhouders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

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

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

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

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



Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur

Introductie

Referentiecode

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

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

Notering op de New York Stock Exchange

Naar aanleiding van de dubbele notering van de aandelen van de Vennootschap op de New York Stock Exchange op 23 januari 2015, is de New York Stock Exchange Corporate Governance-regelgeving voor Foreign Private Issuers van toepassing op de Vennootschap. De Vennootschap is eveneens geregistreerd onder de U.S. Securities Exchange Act van 1934, zoals gewijzigd, en rapporteert overeenkomstig deze wetgeving. Als gevolg van deze notering is de Vennootschap onderworpen aan de U.S. Sarbanes-Oxley Act van 2002 en aan bepaalde normen inzake deugdelijk bestuur van de Amerikaanse effectenwetgeving die van toepassing zijn op bedrijven die het statuut van Foreign Private Issuer genieten en onderworpen zijn aan rapporteringsverplichtingen aan de SEC.

Deugdelijk bestuur

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

Kapitaal, aandelen en aandeelhouders

Kapitaal en aandelen

Op 31 december 2022 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van Euronav USD 239.147.505,82, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen zonder nominale waarde.

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

Niet-gewaarborgde obligaties

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

Eigen aandelen

Op 31 december 2022 hield Euronav 18.241.181 eigen aandelen aan. Met uitzondering van de aandelenoptieplannen voor de leden van de Directieraad en eventueel leidend personeel (zie hoofdstuk 6.1. Beleid inzake bezoldiging voor de leden van de Directieraad en de werknemers verderop in deze Verklaring inzake Deugdelijk Bestuur) zijn



er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om Euronav-aandelen te verwerven.

Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Volgens de informatie waarover de Vennootschap op 31 december 2022 beschikte, en rekening houdend met de transparantieverklaringen die op die datum beschikbaar waren, was de aandeelhoudersstructuur zoals weergegeven in de tabel:

Aandeelhoudersstructuur op 31 december 2022

Figuur 36: Aandeelhoudersstructuur op 31 December 2022

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage
CMB	50.425.600	22,918 %
C.K. Limited		
Famatown	22.196.865	10,088 %
Frontline	13.644.613	6,201 %
Euronav (eigen aandelen)	18.241.181	8,291 %
Total	104.508.259	47,498 %
Derden	115.516.454	52,502 %
Total	220,024,713	100 %

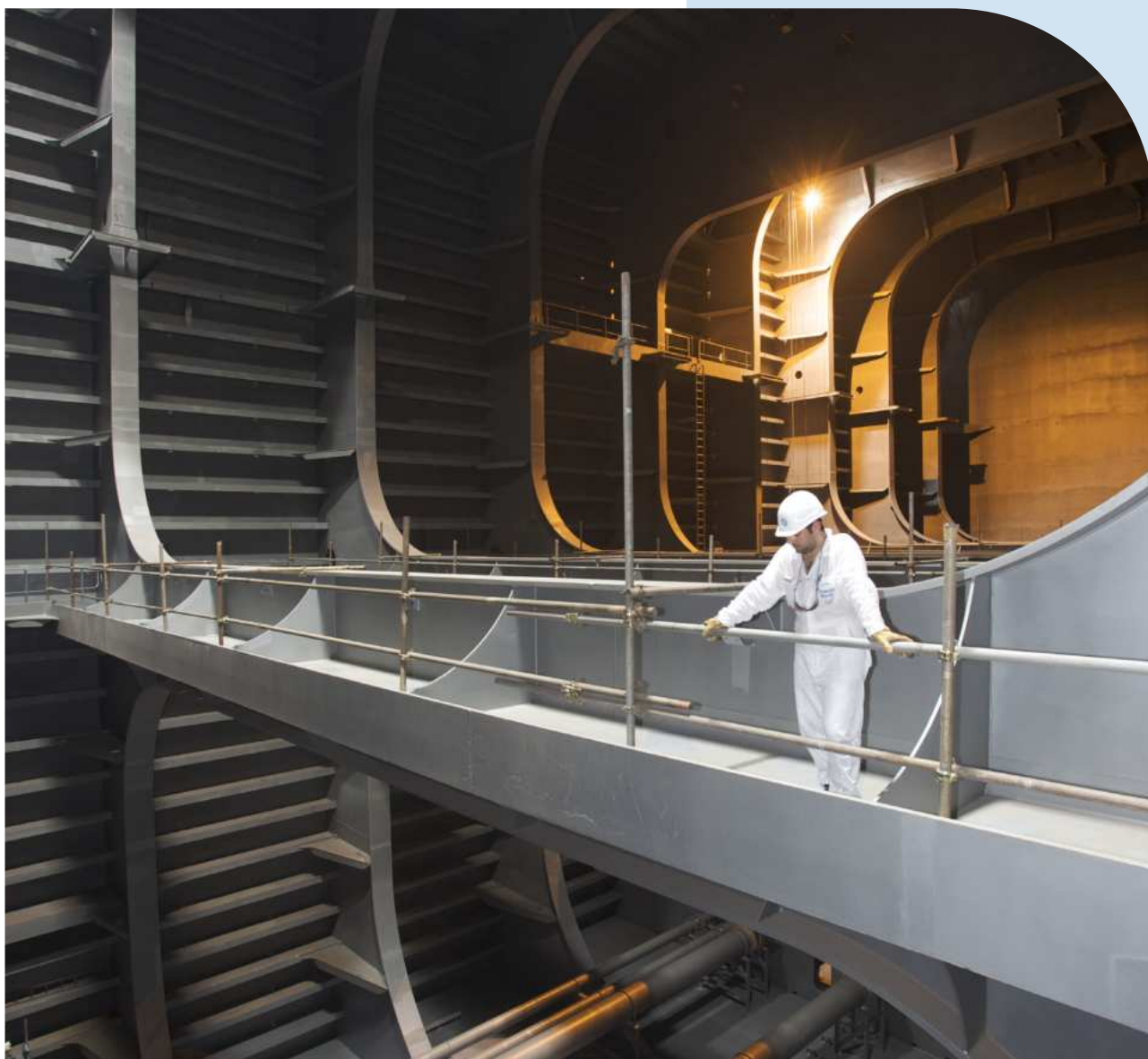


Figuur 37: Nota van de redactie: aandeelhoudersstructuur op 31 maart 2023, sluitingsdatum voor publicatie:

Aandeelhouder	Aandelen	% totaal # aandelen	% totaal # voting aandelen
C.K. Limited			
Famatown Finance Ltd	39.736.865	18%	20%
Frontline plc	13.664.613	6%	7%
Totaal	53.401.478	24%	26%
Euronav (treasury shares)	18.241.181	8%	—%
Totaal	18.241.181	8%	—%
Saverco NV	24,400	—%	1%
CMB NV	50.425.600	23%	25%
Totaal	50.450.000	23%	25%
Andere	97.932.054	44,51%	48,53%
Totaal	97.932.054	44,51%	48,53%

Raad van Toezicht

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Carl Steen (mandaat eindigde in mei 2022)	Voorzitter - Onafhankelijk lid	2015	AV 2022
Grace Reksten Skaugen	Voorzitter (vanaf AV 2022) - Onafhankelijk lid	2016	AV 2024
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	2015	AV 2024
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	2019	AV 2023
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	2019	AV 2023
Steven Smith	Onafhankelijk lid	2022	AV 2024



Hieronder volgt een lijst van de biografieën van de leden van de Raad van Toezicht volgens de samenstelling op 31 december 2022.



Grace Reksten Skaugen - Onafhankelijk Lid - Chair

Grace Reksten Skaugen is lid van de Raad van Toezicht als Onafhankelijk Lid sinds de Algemene Aandeelhoudersvergadering ("AV") van 12 mei 2016. Zij is voorzitter van de Raad van Toezicht en lid van het Corporate Governance en Benoemingscomité, het Remuneratiecomité en het Duurzaamheidscomité. Daarnaast is Grace Reksten Skaugen curator / lid van het International Institute of Strategic Studies in Londen. Van 2002 tot 2015 was ze lid van de Raad van Bestuur van Statoil ASA. Ze is momenteel tevens lid van de Raad van Bestuur van Investor AB, Lundin Petroleum AB en PJT Partners, een boutique investeringsbank uit de VS. In 2009 was ze een van de oprichters van het Norwegian Institute of Directors, waar ze tot op heden lid van de Raad van Bestuur is. Van 1994 tot 2002 was ze Directeur Corporate Finance bij SEB Enskilda Securities in Oslo. Voordien was ze werkzaam in het vakgebied van risicokapitaal en in de maritieme sector in Oslo en Londen en deed ze onderzoek naar micro-elektronica aan de Columbia University in New York. Ze behaalde een doctoraat in Laserfysica aan het Imperial College of Science and Technology, University of London en een MBA aan de BI Norwegian School of Management (1993).



Anne-Hélène Monsellato - Onafhankelijk Lid

Anne-Hélène Monsellato is lid van de Raad van Toezicht sinds haar benoeming door de AV van mei 2015 en is tevens Voorzitter van het Audit- en Risicocomité. Ze kan worden beschouwd als de financiële expert van het Audit- en Risicocomité voor doeleinden inzake Deugdelijk Bestuur en overeenkomstig Artikel 3^o6 §1^o9 van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen.

Sinds juni 2017 is Anne-Hélène Monsellato lid van de Raad van Bestuur van Genfit, een biofarmaceutische vennootschap die noteert op Euronext Parijs en op de Nasdaq, en is ze Voorzitter van het Auditcomité. Zij is een actief lid van de Franse nationale vereniging van bestuurders en van ecoDa, waar zij bijdraagt aan werkgroepen in verband met de activiteiten van auditcomités en ESG-verslaggeving, en is onlangs toegetreden tot de werkgroep van de EFRAG-gemeenschap voor de ontwikkeling van het ESRS voor beursgenoteerde KMO's.

Ze is eveneens Ondervoorzitter en Penningmeester van het American Center for Art and Culture, een Amerikaanse private stichting met hoofdzetel in New York. Van 2005 tot 2013 was Mevr. Monsellato partner bij Ernst & Young (nu EY) in Parijs. In 1990 startte ze haar carrière bij Ernst & Young en groeide ze van Auditor en vervolgens Senior Auditor door tot Manager en Senior Manager. Tijdens haar carrière bij EY deed ze uitgebreide ervaring op inzake grensoverschrijdende beursnoteringen, voornamelijk in de Verenigde Staten, interne controle over financiële verslaggeving en risicobeheer. Ze behaalde in 2008 het 'Certified Public Accountant' certificaat in Frankrijk en studeerde af van EM Lyon in 1990 met een diploma in Business Management. De Raad van Toezicht van de Vennootschap heeft vastgesteld dat Mevr. Monsellato als "onafhankelijk" kan worden gekwalificeerd, onder Rule 10A-3 uitgevaardigd de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE.



Anita Odedra - Onafhankelijk Lid

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



Carl Trowell - Onafhankelijk Lid

Carl Trowell is lid van de Raad van Toezicht sinds zijn benoeming door de AV van mei 2019, en Voorzitter van het Corporate Governance en Benoemingscomité en lid van het Remuneratiecomité. Hij is nu president bij National Grid PLC. Van juni 2020 tot eind 2022 was Carl Trowell de Chief Executive Officer van Acteon Group Ltd., een dienstenbedrijf voor marine en onderzeese projecten voor de hernieuwbare, nearshore-bouw en olie- en gasector. Alvorens in dienst te treden bij Acteon, was de heer Trowell sinds 2014 Chief Executive Officer van Ensco PLC, een NYSE beursgenoteerd offshore boorbedrijf in Londen, waar hij ook lid was van de Raad van Bestuur en de functie van Executive Chairman bekleedde sinds april 2019 na de afronding van de fusie met Rowan PLC (nadien bekend als Valaris PLC), tot april 2020. Hiervoor had de heer Trowell een internationale executive carrière bij Schlumberger Ltd., waar hij de functies van Voorzitter van de afdelingen Integrated Project Management (IPM), Production Management (SPM) en de WesternGeco seismische divisies van het bedrijf bekleedde. Voorafgaand aan deze functies, bekleedde hij verschillende internationale managementfuncties bij Schlumberger, waaronder Global VP Strategic Marketing & Sales, Management Director NorthSea/Europe Region. De heer Trowell vatte zijn professionele carrière aan in 1995 als petroleum ingenieur bij Royal Dutch Shell alvorens Schlumberger te vervoegen. De heer Trowell was reeds lid van verscheidene adviesraden voor de energie-industrie. Hij was formeel lid van de Raad van Bestuur van EV Private Equity, en zetelde van 2016 tot 2019 als Niet-Uitvoerend lid van de Raad van Bestuur van Ophir Energy plc. De heer Trowell behaalde een doctoraat in Aardwetenschappen aan de University of Cambridge, een Master of Business Administration aan The Open University, UK, en een Bachelor in Geologie aan het Imperial College, University of London.



Steven Smith - Onafhankelijk lid

Steven Smith was eerder lid van de raad in 2018-2019, na de succesvolle afronding van de Gener8-fusie, en tijdens de jaarlijkse AV van Euronav op 19 mei 2022 werd hij benoemd voor een nieuwe termijn als onafhankelijk lid van de Raad van Toezicht. Sinds 2011 is hij Managing Partner en lid van het investeringscomité bij Aurora Resurgence Fund, een fonds voor speciale situaties/distressed for control ter waarde van 550 miljoen USD. Van 2001 tot 2011 bekleedde de heer Smith diverse leidinggevende functies bij UBS Investment Bank en maakte hij deel uit van het Americas Executive Committee en het Global Management Committee. Daarvoor werkte hij als Managing Director bij Credit Suisse en Donaldson, Lufkin & Jenrette/Credit Suisse, waar hij lid was van de restructuring en leveraged finance groups. Hij begon zijn carrière in herstructurering en leveraged finance bij het advocatenkantoor Latham & Watkins, waar hij tot 1992 als Associate werkte. Steven is lid van de California Bar Association en heeft FINRA Series 7, 63 en 24 kwalificaties. In 1985 behaalde hij een Juris Doctor/MBA-graad aan de UCLA School of Law/Anderson School of Management in Los Angeles. Hij heeft ook een Bachelor of Arts in Engels en Amerikaanse literatuur van de Universiteit van Californië, San Diego.

Samenstelling

Eind december 2022 bestaat de Raad van Toezicht uit vijf leden. Alle leden zijn onafhankelijke leden volgens de Belgische Corporate Governance regels, evenals volgens de Rule 10A-3 uitgevaardigd door de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE. De statuten voorzien dat leden van de Raad van Toezicht kunnen worden benoemd voor een periode die vier jaar per mandaat niet mag overschrijden. De leden van de Raad van Toezicht zijn herkiesbaar. De statuten voorzien geen leeftijds grens voor de leden van de Raad van Toezicht.

Genderdiversiteit

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

Op 31 december 2022 bestond de Directieraad uit een vrouw en vier mannen waarvan vier gevestigd zijn in België en een in Groot-Brittannië. Ze behaalden allen academische diploma's in verschillende disciplines zoals rechten, financiën, scheepvaart, engineering en wetenschap. Voor ze bij Euronav startten, werkten ze in de financiële, juridische en scheepvaartsector. Ze zijn tussen 47 en 63 jaar en voeren hun huidige directiefunctie bij Euronav gemiddeld al 8 jaar uit.

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

Functionering van de Raad van Toezicht

In 2022 kwamen de leden van de Raad van Toezicht zevenentwintig keer formeel samen. 22 van de 27 vergaderingen vonden plaats via videoconferenties. Het aanwezigheidspercentage van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Carl Steen	Voorzitter- Onafhankelijk lid	14 van de 14 (einde mandaat in mei 2022)
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	27 van de 27
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	27 van de 27
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	26 van de 27
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	26 van de 27
Steven Smith	Onafhankelijk lid	13 van de 13

Naast de formele vergaderingen, staan de leden van de Raad van Toezicht van Euronav regelmatig met elkaar in contact via telefonische conferenties of via e-mail. Door de voortdurende social distancing beperkingen, voornamelijk in de eerste helft van 2022, werd er in 2022 vaak gebruik gemaakt van schriftelijke besluitvormingsprocessen, wanneer er dringende beslissingen genomen dienden te worden.

Werking

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

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

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

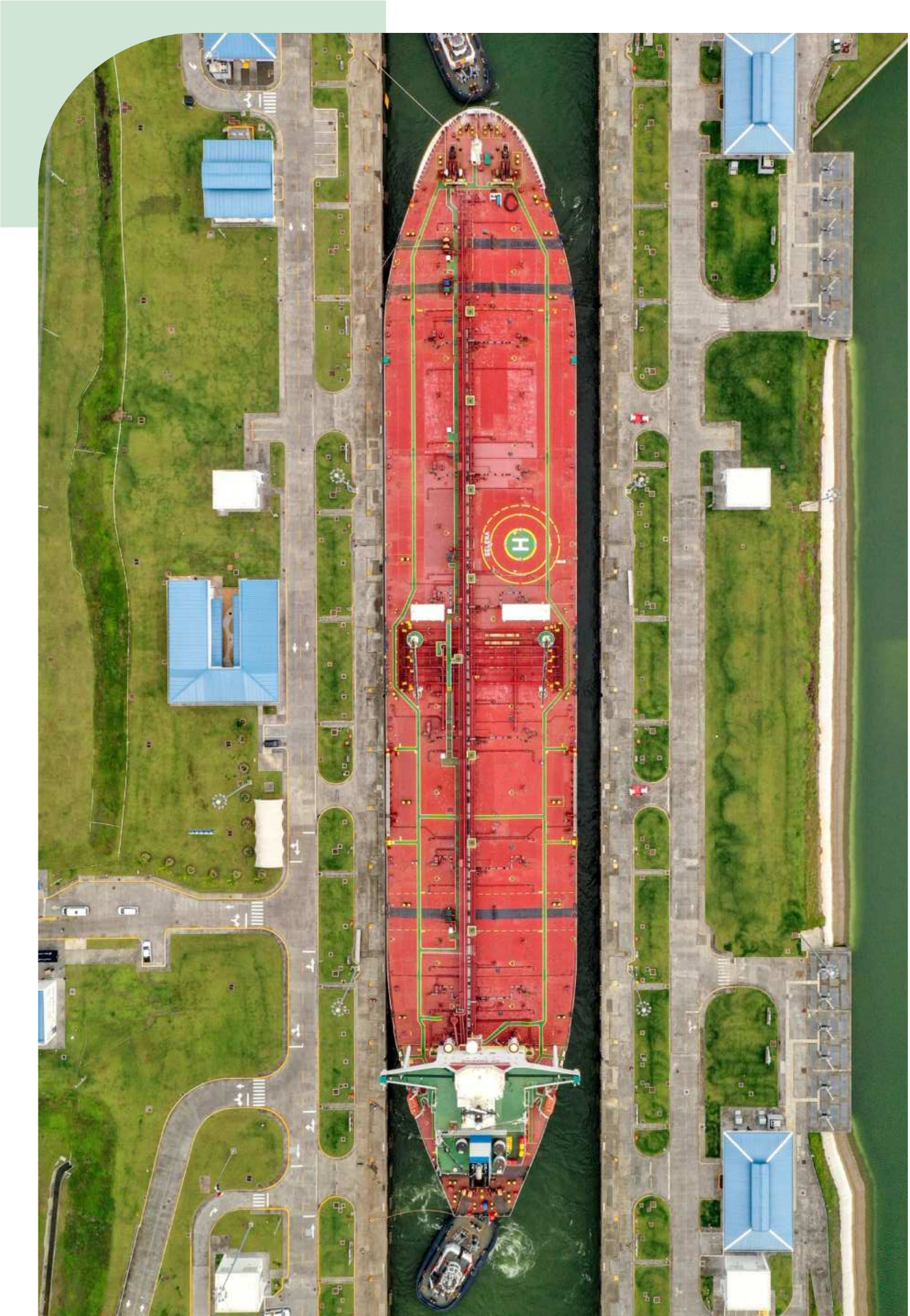
Procedure voor belangenconflicten

De procedure voor belangenconflicten binnen de Raad van Toezicht is opgenomen in het WWV en het Corporate Governance Charter van de Vennootschap. In de loop van 2022 vereiste geen enkele beslissing van de Raad van Toezicht de toepassing van de belangenconflictprocedure zoals uiteengezet in bepaling 7:115 van het WWV.

Activiteitenverslag 2022

In 2022 behandelde de Raad van Toezicht diverse onderwerpen, waaronder, maar niet beperkt tot:

- De voortdurende impact van de COVID-19-pandemie op de activiteiten en de financiële resultaten van de Vennootschap;
- Strategische perspectieven voor de Vennootschap op middellange en lange termijn;
- Brandstofinkopen en inventarisstrategieën;
- Strategie en implementatie van kapitaalallocatie, inclusief het kwartaalrendement voor aandeelhouders door middel van dividenden en/of inkoop van eigen aandelen;
- ESG- en duurzaamheidsaangelegenheden, inclusief de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen, aandrijvingsmethoden, ESG-gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van regelgeving;
- De beoogde combinatie met Frontline Plc;
- De voorstellen van een van de aandeelhouders van de Vennootschap, CMB;
- De impact van de Russische inval in Oekraïne op de ruwe olie - en transportmarkten;
- Vlootbeheerstrategie en tenuitvoerlegging daarvan, inclusief aan- en verkoop van schepen;
- Toezicht op de verkoop van verscheidene Suezmaxen, VLCC's en een ULCC en de aankoop van twee VLCC's van het ecotype en twee Suezmax-nieuwbouwcontracten;
- (Her)financiering van zowel bestaande als nieuw aangekochte schepen;
- Aangelegenheden inzake Deugdelijk Bestuur;
- De bedrijfscultuur en haar waarden;
- Risicobeheer, inclusief het beleid en de processen inzake risicobeheer m.b.t. tegenpartijen;
- Aangelegenheden op het gebied van gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieu (HSQE), met bijzondere aandacht voor de veiligheid en het welzijn van zeevarenden, ondanks de complexiteit van de rotatie van de bemanning als gevolg van de COVID-19-pandemie



Comités van de Raad van Toezicht

Audit- en Risicocomité

Samenstelling

In overeenstemming met Artikel 7:119 van het Wetboek van Verenigingen en Vennootschappen en met Artikel 4.3 van de Belgische Corporate Governance Code van 2020, moet het Audit- en Risicocomité minstens drie leden tellen, van wie minstens één onafhankelijk lid. Het Audit- en Risicocomité van Euronav telt op 31 december 2022 drie leden van de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn.

Op 31 december 2022 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Anne-Hélène Monsellato 1 (Voorzitter)	2024	x
Anita Odedra	2023	x
Steven Smith	2024	x

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

Bevoegdheden

Het Audit- en Risicocomité behandelt een waaier van aspecten in verband met financiële rapportering, controle en risicobeheer en is verantwoordelijk voor de benoeming en de vergoeding van en het toezicht op de onafhankelijke auditor. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het Audit- en Risicocomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter. Het Audit- en Risicocomité herzielt haar referentiekader regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Toezicht indien veranderingen nuttig of vereist zijn om te verzekeren dat de samenstelling, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het Comité voldoen aan de geldende wetten en regels.

Activiteitenverslag 2022

In 2022 kwamen de leden van het Audit- en Risicocomité tien maal samen. Het comité hield 8 van de 10 vergaderingen via videoconferentie of conferentiegesprekken. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Anne-Hélène Monsellato (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	10 van de 10
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	10 van de 10
Steven Smith	Onafhankelijk lid	6 van de 6
Carl Steen	Onafhankelijk lid	4 van de 4 (einde mandaat in mei 2022)

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



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

Remuneratiecomité

Samenstelling

Op 31 december 2022 telt het Remuneratiecomité van Euronav drie leden van de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met Artikel 7:120 van het WWV en Artikel 4.3 van de Belgische Corporate Governance Code 2020, op grond waarvan het Remuneratiecomité moet bestaan uit minimum drie leden, waarvan de meerderheid onafhankelijke leden dienen te zijn.

Op 31 december 2022 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	2024	x
Carl Trowell	2023	x
Steven Smith	2024	x

Bevoegdheden

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

Het Remuneratiecomité doet aanbevelingen aan de Raad van Toezicht in verband met de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht en de leden van de Directieraad, inclusief variabele verloning, incentives, bonussen, etc., overeenkomstig toepasselijke vergelijkingspunten binnen de sector.

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

Activiteitenverslag 2022

In 2022 kwamen de leden van het Remuneratiecomité vier keer samen. Het comité heeft 1 van de 4 vergaderingen via videoconferentie of conferentiegesprekken gehouden. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Grace Reksten Skaugen (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	4 van de 4
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	4 van de 4
Steven Smith	Onafhankelijk lid	3 van de 3
Carl E. Steen	Onafhankelijk lid	1 van de 1 (einde mandaat mei 2022)

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



Corporate Governance en Benoemingscomité

Samenstelling

Op 31 december 2022 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden uit de Raad van Toezicht, die allen onafhankelijk zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met Artikel 4.19 van de Belgische Corporate Governance Code van 2020, op grond waarvan de meerderheid van een Benoemingscomité dient te bestaan uit onafhankelijke bestuurders. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid van de leden op dit gebied en hun beschikbaarheid, gezien hun lidmaatschap van andere comités.

Op 31 december 2022 was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Carl Trowell (Voorzitter)	2023	x
Grace Reksten Skaugen	2024	x
Steven Smith	2024	x

Bevoegdheden

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

Activiteitenverslag 2022

In 2022 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité vijf keer samen. Het Comité hield 4 van de 5 vergaderingen via videoconferentie. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Carl Trowell (Voorzitter)	Onafhankelijk lid	5 van de 5
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	5 van de 5
Steven Smith	Onafhankelijk lid	3 van de 3
Carl Steen	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (einde mandaat mei 2022)

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

Duurzaamheidscomité

Samenstelling

Op 31 december 2022 bestond het Duurzaamheidscomité uit vijf leden, waaronder twee leden van de Raad van Toezicht, beide onafhankelijke leden, en drie leden van de Directieraad, inclusief de CEO als voorzitter van het Comité. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de deskundigheid gezien hun lidmaatschap van andere comités. De Voorzitter van het Audit- en Risicocomité, alsook de overige leden van de Directieraad woonden de vergaderingen van het Duurzaamheidscomité als waarnemers bij.

Op 31 december 2022 zag de samenstelling van het Duurzaamheidscomité er als volgt uit:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Anita Odedra	2023	x
Grace Reksten Skaugen	2024	x
Hugo De Stoop (Voorzitter)	n/a	n/a
Egied Verbeeck	n/a	n/a
Brian Gallagher	n/a	n/a

Bevoegdheden

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

Activiteitenrapport 2022

In 2022 kwamen de leden van het Duurzaamheidscomité vier keer samen. Het Comité hield drie fysieke vergaderingen en één vergadering per videoconferentie. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen bijgewoond
Anita Odedra ¹	Lid Raad van Toezicht	4 van de 4
Grace Reksten Skaugen	Lid Raad van Toezicht	4 van de 4
Hugo De Stoop ² (Chairman)	Lid Directieraad	4 van de 4
Egied Verbeeck	Lid Directieraad	3 van de 4
Stamatis Bourboulis	Lid Directieraad	1 van de 1 (einde mandaat mei 2022)
Brian Gallagher	Lid Directieraad	4 van de 4

Tijdens deze vergaderingen maakte het Comité de balans op van de bestaande initiatieven inzake leefmilieu, sociale en klimaatgerelateerde aangelegenheden binnen Euronav, besprak het het duurzaamheidshoofdstuk in het jaarverslag van 2021 en de focus voor 2022 de duurzaamheidsontwikkelingen op het niveau van de IMO en de Europese Unie, hield het toezicht op de CDP-score die Euronav in 2022 heeft behaald en besprak het de duurzaamheids- en klimaatveranderingsrisico's, alsook de technische ontwikkelingen met betrekking tot de decarbonisatie en alternatieve brandstoffen en aandrijvingsmethoden.

Evaluatie van de Raad van Toezicht en haar comités

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

In 2022 is een interne evaluatie van de de Raad van Toezicht uitgevoerd. De leden werd gevraagd om na te denken over de prestaties van de individuele bestuurders van de Raad van Toezicht, de vervulling van de belangrijkste verantwoordelijkheden van de Raad van Toezicht, de kwaliteit van de relatie tussen de Raad van Toezicht en de Directieraad, de effectiviteit van de processen van de Raad van Toezicht alsook de vergaderingen en de structuur van de Raad van Toezicht. Het resultaat werd besproken door het bestuur in een gesloten sessie en was over het geheel genomen bevredigend.

Directieraad

Samenstelling

Gedurende 2021 en overeenkomstig Artikel 7:104 van de Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen (WVV) werd de operationele leiding van de Vennootschap toevertrouwd aan een Directieraad, voorgezeten door de Chief Executive Officer. De Raad van Toezicht benoemt de leden van de Directieraad op aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité, en in overleg met de Chief Executive Officer, rekening houdend met de noodzaak van een evenwichtige Directieraad.

Op 31 december 2022 was de Directieraad samengesteld als volgt:

Naam	Titel
Hugo De Stoop ¹	Chief Executive Officer
Lieve Logghe ²	Chief Financial Officer
Alex Staring ³	Chief Operating Officer
Egied Verbeeck ⁴	General Counsel
Brian Gallagher	Head of Investor Relations, Research & Communications

*1. Als vaste vertegenwoordiger van Hecho BV.
2. Als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV.
3. Als vaste vertegenwoordiger van AST Projects BV.
4. Als vaste vertegenwoordiger van Echinus BV.*

Bevoegdheden

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

Procedure voor belangenconflicten

De procedure voor belangenconflicten binnen de Directieraad is uiteengezet in Artikel 7:117 §1 van het WWV en in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap. In de loop van 2022 vereiste geen enkel beslissing van de Directieraad de toepassing van de procedure voor belangenconflicten.

Remuneratieverslag

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

Euronav's remuneratiebeleid

Objectieven

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

- Eerlijk en competitief te verlonen, zodat de organisatie in staat is om hooggeschoold talent aan te trekken, te motiveren en te behouden in een internationale markt, door hen een evenwichtig en competitief verloningspakket aan te bieden;
- Verantwoordelijkheid te bevorderen door veeleisende prestatiedoelstellingen en duurzame groei op lange termijn voorop te stellen, overeenkomstig met de waarden, identiteit en cultuur van Euronav;
- De beloning te differentiëren naargelang de prestatie en de (over)realisatie van de prestaties te honoreren ten opzichte van vooraf overeengekomen, objectieve

doelstellingen op bedrijfs-, operationeel en individueel niveau;

- De waardecreatie op lange termijn na te streven en af te stemmen op de strategie, het doel en de kernwaarden van Euronav, rekening houdend met de belangen van alle stakeholders;
- Beloningspraktijken op elkaar af te stemmen en hierbij de lokale marktpraktijken en regelgeving te respecteren;
- De principes van deugdelijk bestuur en van verantwoordelijk ondernemerschap na te leven en te voldoen aan alle wettelijke vereisten;
- De principes van een evenwichtige beloningspraktijk te observeren die bijdragen tot een gezond risicobeheer en te vermijden dat risico's worden genomen die de risicotolerantie van Euronav overschrijden.

Wettelijk kader

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

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

Toepassingsgebied

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

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

Beheer

Algemeen

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

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

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

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

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

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

2. Instanties en functies met betrekking tot de beloning

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

(a) Raad van Toezicht

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

(b) Het Remuneratiecomité (RemCo)

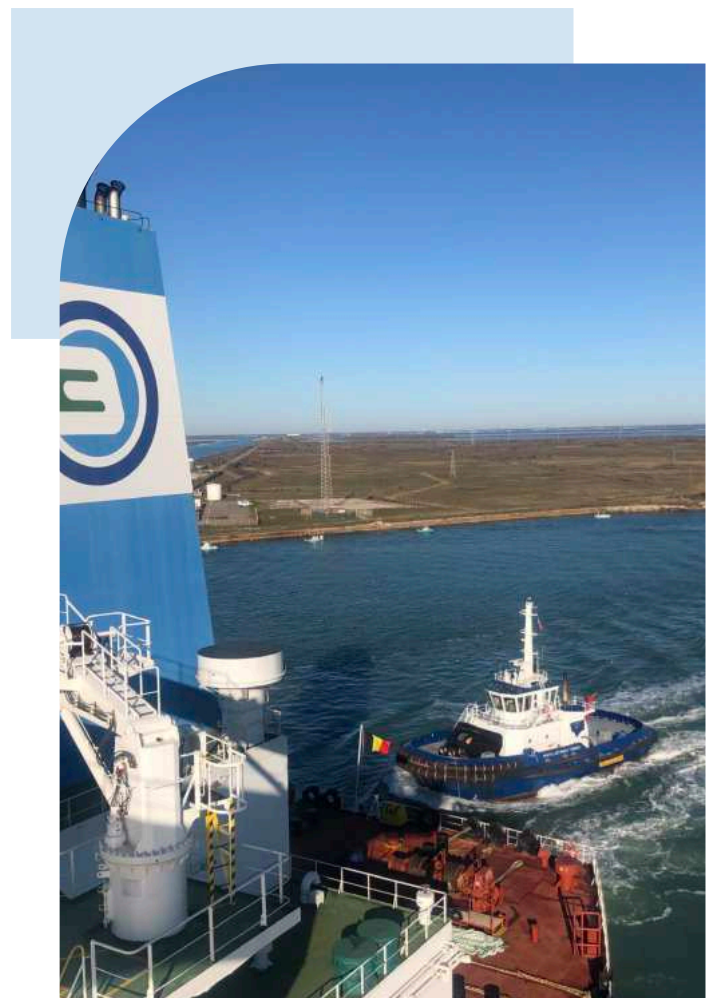
Het RemCo adviseert de Raad van Toezicht over de ontwikkeling, de implementatie en de permanente evaluatie van het remuneratiebeleid, zodat deze in overeenstemming is met de doelstellingen gedefinieerd in artikel 1 van dit beleid.

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

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

(c) De Directieraad

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



(d) Human Resources**De Chief People Officer**

- Ziet toe op de implementatie en herziening van dit Beleid en neemt maatregelen waar nodig;
- Houdt toezicht op de marktpraktijken en -regulering en stelt de nodige veranderingen aan dit Beleid voor aan het RemCo ter goedkeuring door de Raad van Toezicht;
- Overlegt met de lokale HR-manager om de implementatie van dit Beleid op het niveau van de lokale entiteiten te waarborgen en te vergemakkelijken.

De lokale HR-manager

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

3. Algemene beginselen van het remuneratiebeleid van Euronav**1. Algemene beginselen**

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

Euronav heeft een systeem voor prestatiebeheer dat voorziet in:

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

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

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

2. Euronav's remuneratiestructuur

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

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

a. Vaste remuneratie

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

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

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

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

b. Variabele remuneratie

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

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

- Keuze van de KPI's en de bepaling van de doelstellingen moet overeenkomen met de algemene bedrijfsstrategie, waarden en langetermijnbelangen van Euronav;
- Het variabele inkomen wordt berekend op basis van de individuele prestatie vergeleken met de vooropgestelde doelstellingen en de bedrijfsprestaties;
- Evaluatie van de prestatie van de individuele- en bedrijfsdoelstellingen moet duidelijk, transparant en eerlijk verlopen en bijdragen aan de algehele realisatie van de strategische en duurzaamheidsambities van het bedrijf.

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

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

De variabele remuneratie kan gedeeltelijk worden uitgesteld.

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

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

1. Leden van de Raad van Toezicht

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

Leden van de Raad van Toezicht ontvangen een vaste vergoeding en een aanwezigheidsvergoeding per bijgewoonde vergadering. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de vaste vergoedingen en aanwezigheidsvergoedingen die van toepassing zijn op grond van het besluit van de Algemene Aandeelhoudersvergadering van mei 2022:

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

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

2. Leden van de Directieraad

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

Vaste remuneratie

- Leden van de Directieraad die onder een consultancy-overeenkomst werken nemen niet deel aan Euronav's collectieve pensioenregeling, noch hebben zij recht op de gebruikelijke extralegale voordelen, aangezien hier

rekening mee is gehouden en deze geïntegreerd zijn in de remuneratie;

- De grootte van de totale remuneratie wordt elke drie jaar herzien, gebaseerd op een objectieve vooraf gedefinieerde marktbenchmark, uitgevoerd door een externe dienstverlener. Na verwijzing naar de gedetailleerde benchmarkgegevens, wordt de toegekende remuneratie vervolgens gebaseerd op de ervaring van de functiebekleders, vereiste competenties en verantwoordelijkheden van de functie;
- De leden van de Directieraad ontvangen geen vaste jaarlijkse remuneratie of aanwezigheidsvergoedingen van welke aard ook voor het bijwonen van de vergaderingen van de Raad van Toezicht of diens Comités.

Variabele remuneratie

Variabele remuneratie bestaat uit een kortetermijnincentiveplan ('KTIP') en een langetermijnincentive plan ('LTIP').

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

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

Het kortetermijnincentiveplan ('KTIP')

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

De financiële criteria voor het KTIP omvatten financiële doelstellingen voor:

- Bedrijfswinsten, wat 40% van de KTIP omvat;
- Opex en Overhead prestaties, wat overeenstemt met 30% van de KTIP.

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

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

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

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

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

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

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

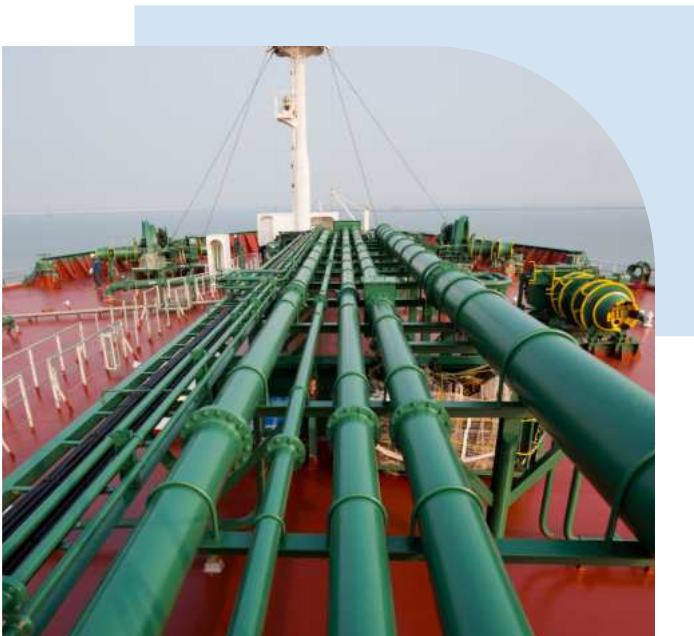
Het langetermijnincentiveplan (LTIP)

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

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

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

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



De verwerving is onderworpen aan:

- 75% ten opzichte van een relatieve Total Shareholder Return (TSR) prestatie meting in vergelijking met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting is 1/3 van 75% van de toekenning waard;
- 25% tot een absolute TSR van de aandelen van de Vennootschap, elk jaar gemeten voor 1/3 van 25% van de toekenning.

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

- Frontline US (NYSE: FRO);
- Teekay Tankers (NYSE: TNK);
- DHT (NYSE: DHT);
- International Seaways (NYSE: INSW);
- Nordic American Tankers (NYSE: NAT).

Het gecombineerde gebruik van absolute en relatieve TSR zorgt voor een solide bijdrage aan de langetermijnbelangen en duurzaamheid van de Vennootschap. De absolute TSR als criterium versterkt het belang van inkomsten, die naar verwachting een directe relatie zal hebben met de aandelenkoers van de Vennootschap. De relatieve TSR als

criterium stimuleert het behalen van een totaal aandeelhoudersrendement in een cyclische industrie die superieur is aan de sectorgenoten van de Vennootschap.

Vereisten inzake deelname en het bezit van aandelen

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

Contractuele bepalingen

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

Duur en opzegtermijn

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

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

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

Compenserende beloningen

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

6.2. Remuneratierapport

6.2.1. Introductie

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

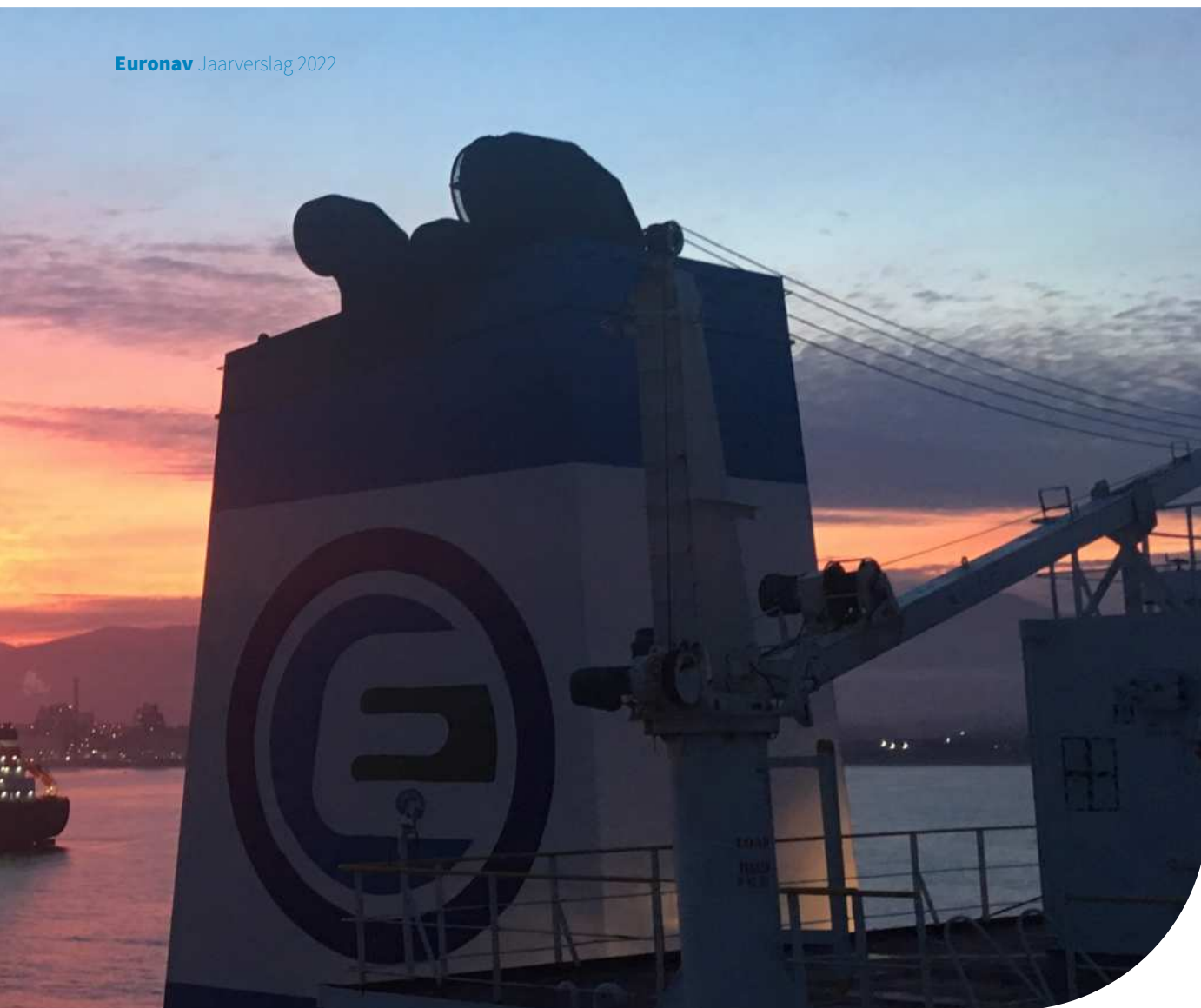
De remuneratie van de leden van de Directieraad bestaat uit een vaste en variabele (kortetermijnincentiveplan) vergoeding alsook een langetermijnincentiveplan.

6.2.2. Totale remuneratie

De remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht in 2022 is weergegeven in de tabel.

(Alle bedragen in euro)

Naam	Vaste vergoeding	Aanwezigheidsvergoeding Board	Audit- en Risicocomité	Aanwezigheidsvergoeding Audit- en Risicocomité	Remuneratiecomité
Grace Reksten Skaugen	€135.000	€40.000	€0	€0	€5.625
Carl Steen	€71.667	€10.000	€5.000	€5.000	€1.250
Anne-Hélène Monsellato	€60.000	€40.000	€40.000	€20.000	€0
Anita Odedra	€60.000	€40.000	€20.000	€20.000	€0
Carl Trowell	€60.000	€40.000	€0	€0	€5.000
Steven Smith	€45.000	€30.000	€15.000	€15.000	€5.625
Total	€431.667	€200.000	€80.000	€60.000	€17.500



Aanwezigheids- vergoeding Remuneratie- comité	Corporate Governance en Benoemings- comité	Aanwezigheids- vergoeding Corporate Governance en Benoemings- comité	Duurzaamheids- comité	Aanwezigheids- vergoeding Duurzaamheids- comité	Totaal
€20.000	€5.000	€20.000	€5.000	€20.000	€250.625
€5.000	€1.250	€5.000	€0		€104.167
€0	€0	€0	€0	€0	€160.000
€0	€0	€0	€5.000	€20.000	€165.000
€20.000	€7.500	€20.000	€0	€0	€152.500
€15.000	€3.750	€15.000	€0	€0	€144.375
€60.000	€17.500	€60.000	€10.000	€40.000	€976.667

De Raad van Toezicht heeft, op aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité, besloten om in dit stadium bepaling 7.6 van de Belgische Corporate Governance Code 2020 niet toe te passen met betrekking tot remuneratie in de vorm van aandelen voor leden van de Raad van Toezicht, rekening houdend met verschillen-

de factoren, waaronder het cyclische karakter van de activiteiten van het bedrijf en de aandelenprijs die niet goed overeenstemmen met de vereiste retentieperiode, het risico op discussies over mogelijke belangenconflicten die een negatieve invloed hebben op de snelle besluitvorming, logische samenhang met de ontwikkeling van Euronav naar

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

Naam	Positie	Vaste vergoeding		
		Basis-vergoeding	Vergoeding als Bestuurder	Extralegale vergoedingen
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO Management	CEO	314.496 €	292.000 €	17.142 €
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	COO	255.732 €	295.000 €	
Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV	General Counsel	219.960 €	180.000 €	17.142 €
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV	CFO	372.500 €	90.000 €	
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd till 31/07/2021	IR Manager	£190.000		
Bourboulis Stamatis	GM Hellas	233.010 €		

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

(2) tekenbonus, uitgeoefend na 3 jaar volgens contentenovereenkomst

(3) Dit bedrag voor de heer S.Bourboulis weerspiegelt de pensioenvergoeding volgens de Griekse wetgeving



een sterke, onafhankelijke samenstelling van de Raad, en gecompliceerde fiscale gevolgen alsook praktische aspecten gelet op de internationale samenstelling van de Raad van Toezicht.

De vaste en variabele remuneratie van de leden van de Directieraad met betrekking tot het jaar 2022 is weergegeven in onderstaande tabel.

Eenjarige variabele vergoeding (1)	Buitengewone baten en lasten	Pensioen	Totale vergoeding	Verhouding vaste vergoeding	Verhouding variabele vergoeding
662.250 €			1.285.888 €	48,50%	51,50%
513.906 €			1.064.638 €	51,73%	48,27%
430.463 €			847.565 €	49,21%	50,79%
463.575 €	627.600 €		1.553.675 €	70,16%	29,84%
£133.921		£7.917	£331,838	59,64%	40,36%
	182.000 €	18.281 €	433.291 €	100,00%	0,00%



6.2.3. Kortetermijnincentiveplan

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



Table 2: Performance of Directors in the reported financial year

Naam	Relatieve weging van de prestatiecriteria
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO	40%
	30%
	15%
	15%
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	40%
	30%
	15%
	15%



Informatie over prestatiedoelstellingen

a) Minimale doel- / drempelprestaties en b) bijbehorende beloning

a) Maximale doel / drempelprestatie en b) bijbehorende beloning

Informatie over prestatiedoelstellingen

a) Gemeten prestaties en b) feitelijke toekenning / beloningsresultaten

a) US\$50m	a) US\$200m	a) 202,9 M\$
b) 10%	b) 40%	b) 200.000 €
a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 2% beter dan aangepast budget
b) 7,5%	b) 30%	b) 120.000 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 83,33%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 62.500 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 78,66%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 59.000 €
a) US\$50m	a) US\$200m	a) 202,9 M\$
b) 10%	b) 40%	b) 155.200 €
a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 2% beter dan aangepast budget
b) 7,5%	b) 30%	b) 93.120 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 83,33%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 48.500 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 90%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 45.784 €

Naam

Relatieve weging van de prestatiecriteria

Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV

40%

30%

15%

15%

Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV

40%

30%

15%

15%

Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd

40%

30%

15%

15%

Op aanbeveling van het Remuneratiecomité heeft de Raad van Toezicht ingestemd met een verhoging van de in tabel 2 genoemde bonusbedragen met 150%

Informatie over prestatiedoelstellingen

Informatie over prestatiedoelstellingen

a) Gemeten prestaties en b) feitelijke toekenning / beloningsresultaten

a) Minimale doel- / drempelprestaties en b) bijbehorende beloning

a) Maximale doel / drempelprestatie en b) bijbehorende beloning

a)US\$50m	a) US\$200m	a) 202,9 M\$
b)10%	b)40%	b) 130.000 €
a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 2% beter dan aangepast budget
b)7,5%	b) 30%	b) 78.000 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 83,33%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 40.625 €
a) 1 KPI behaald	a) alle KPI's behaald	a) 80%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 38.350 €
a)US\$50m	a) US\$200m	a) 202,9 M\$
b)10%	b)40%	b) 140.000 €
a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 2% beter dan aangepast budget
b)7,5%	b) 30%	b) 84.000 €
a) 1 KPI behaald	a) achievement of all KPI's	a) 83,33%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 43.750 €
a) 1 KPI behaald	a) achievement of all KPI's	a) 90%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 41.300 €
a)US\$50m	a) US\$200m	a) 202,9 M\$
b)10%	b)40%	b) 40.216 £
a) 5% budgetoverschrijding	a) 5% beter dan het budget	a) geconsolideerd resultaat (G/A en Opex) is 2% beter dan aangepast budget
b)7,5%	b) 30%	b) 24.130 £
a) 1 KPI behaald	a) achievement of all KPI's	a) 83,33%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 12.568 £
a) 1 KPI behaald	a) achievement of all KPI's	a) 82%
b) afhankelijk van het behalen van de KPI	b) 15%	b) 12.366 £

6.2.4. Remuneratie op basis van aandelen

De uitstaande langetermijnincentiveplannen zijn samengevat in onderstaande tabel.

De belangrijkste voorwaarden van bovenstaande plannen zijn als volgt:

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

Naam van bestuurder	Positie	De belangrijkste voorwaarden van aandelenplannen				
		Planspecificatie	Prestatieperiode (1)	Vergoedingsdatum	Verwervingsdatum	Einde bewaartermijn
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO	CEO	LTIP 2015	20/02/2015 - 20/02/2025	20/02/2015	20/02/2025	N/A
		LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	COO	LTIP 2015	20/02/2015 - 20/02/2025	20/02/2015	20/02/2025	N/A
		LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A

Informatie betreffende het gerapporteerde boekjaar

Startsaldo	Gedurende het jaar		Eindsaldo		
Aandelen in bezit aan het begin van het jaar	Toegekende aandelen a) totaal aantal toegekende aandelen b) waarde @ toekenningsdatum	Aandelen die onvoorwaardelijk zijn geworden a) totaal aantal onvoorwaardelijk geworden b) waarde op datum van onvoorwaardelijk worden	Aandelen onderhevig aan prestatievoorwaarde	Toegekende en niet-belegde aandelen	Aandelen waarvoor een bewaartermijn geldt
58.716		a)58.716			N/A
		b)395.892€			
25.080		a)12.540			N/A
		b)111.751 €			
264.000		a)264.000			N/A
		b)3.867.090\$			
67.069		a) 46.468			N/A
		b)600.339 €			
48.856			48.856	48.856	N/A
65.355			65355	65355	N/A
	a)71003				N/A
	b)750000€				
54.614		a)54.614			N/A
		b)371.511€			
24.320		a)12.160			N/A
		b)108.365€			
132.000		a)132.000			N/A
		b)1.933.545\$			
39.034		a) 27.044			N/A
		b) 349.392 €			
28.434			28.434	28.434	N/A
38.037			38.037	38.037	N/A
	a)27.549				N/A
	b)291.000€				

Naam van bestuurder	Positie	De belangrijkste voorwaarden van aandelenplannen				
		Planspecificatie	Prestatieperiode (1)	Vergoedingsdatum	Verwervingsdatum	Einde bewaartermijn
Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV	General Counsel	LTIP 2015	20/02/2015 - 20/02/2025	20/02/2015	20/02/2025	N/A
		LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV	CFO	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd	Head of Investor Relations & Communication	LTIP 2018	16/02/2018-17/02/2022	16/02/2018	17/02/2022	N/A
		TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A

Informatie betreffende het gerapporteerde boekjaar

Startsaldo	Gedurende het jaar		Eindsaldo		
Aandelen in bezit aan het begin van het jaar	Toegekende aandelen a) totaal aantal toegekende aandelen b) waarde @ toekenningsdatum	Aandelen die onvoorwaardelijk zijn geworden a) totaal aantal onvoorwaardelijk geworden b) waarde op datum van onvoorwaardelijk worden	Aandelen onderhevig aan prestatievoorwaarde	Toegekende en niet-belegde aandelen	Aandelen waarvoor een bewaartermijn geldt
42.742		a)42.742			N/A
18.240		b)290.752€ a)9.120			N/A
149.600		b)81.273 a)149.600			N/A
21.797		b)2.191.354\$ a) 15.102			N/A
15.878		b) 195.108 €	15.878	15.878	N/A
21.240			21.240	21.240	N/A
	a)15.384 b)162.500€				N/A
34.199			34.199		N/A
45.749			45.749	45.749	N/A
	a)33.135 b)350.000€				N/A
4.213		a)2.106			N/A
70.400		b)18.770€ a)70.400			N/A
9.677		b)1.031.224\$ a) 6.705			N/A
6.267		b) 87.737 €	6.267	6.267	N/A
8.614			8.614	8.614	N/A
	a)15951 b)133000€				N/A

Naam van bestuurder	Positie	De belangrijkste voorwaarden van aandelenplannen				
		Planspecificatie	Prestatieperiode (1)	Vergoedingsdatum	Verwervingsdatum	Einde bewaartermijn
Bourboulis Stamatis	General Manager Hellas	TBIP	12/01/2019-12/01/2024	12/01/2019	12/01/2024	N/A
		LTIP 2019	01/04/2019 - 01/04/2022	01/04/2019	01/04/2022	N/A
		LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	01/04/2020	01/04/2023	N/A
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	01/04/2021	01/04/2024	N/A
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	01/04/2022	01/04/2025	N/A

(1) geldigheid van het plan

LTIP 2015

In het kader van een incentiveplan voor het management kende de Raad van Toezicht op 20 februari 2015 65.433 voorwaardelijk toegekende aandelen eenheden (Restricted Stock Units / RSUs) en 236.590 aandelenopties toe. De uitoefenprijs van de opties is 10,0475 EUR. In de loop van 2022 hebben alle begunstigden hun aandelenopties uitgeoefend. De Vennootschap heeft elke begunstigde een bedrag in contanten betaald, gelijk aan het totaal van de opties (slotkoers op de dag van uitoefening minus de uitoefenprijs, zoals weergegeven in de bovenstaande tabel.

LTIP 2018

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

Transaction Based Incentive Plan (TBIP)

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

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

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

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

Informatie betreffende het gerapporteerde boekjaar

Startsaldo	Gedurende het jaar		Eindsaldo		
Aandelen in bezit aan het begin van het jaar	Toegekende aandelen a) totaal aantal toegekende aandelen b) waarde @ toekenningsdatum	Aandelen die onvoorwaardelijk zijn geworden a) totaal aantal onvoorwaardelijk geworden b) waarde op datum van onvoorwaardelijk worden	Aandelen onderhevig aan prestatie-voorwaarde	Toegekende en niet-belegde aandelen	Aandelen waarvoor een bewaartermijn geldt
44.000		a)44.000			N/A
14.769		b)644.515 \$ a) 10.232			N/A
10.758		b) 114.598	10.758	10.758	N/A
14.391			14.391	14.391	N/A
	N/A (2)				N/A

LTIP 2019

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

Maximale waarde bij de toekenning:

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

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

LTIP 2020

De Raad van Toezicht heeft op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele vergoeding vastgelegd die gestructureerd is als een LTIP-toekenning die bestaat uit

RSUs. Elke RSU laat de RSU-houder voorwaardelijk toe om een (1) gratis aandeel te ontvangen na definitieve toekenning van het RSU.

De maximale waarde bij de toekenning:

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

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

LTIP 2021

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

De maximale waarde bij de toekenning:

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

De toekenning is onderhevig :

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

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

LTIP 2022

Midden 2022 heeft De Raad van Toezicht op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele vergoeding vast-

gelegd die gestructureerd is als een LTIP-toekenning die bestaat uit RSUs. Elke RSU laat de RSU-houder voorwaardelijk toe om een (1) gratis aandeel te ontvangen na definitieve toekenning van het RSU.

De maximale waarde bij de toekenning:

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

De toekenning is onderhevig :

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

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

Tabel 4: Vergelijkende tabel over verandering van beloning en bedrijfsprestaties over de laatste 5 boekjaren

Jaarlijkse wijziging	2020	2021	2022
Geaggregeerde beloning van bestuurders (1)	2.635.847 €	2.670.830 €	2.479.921 €
Bedrijfsprestaties			
Nettowinst	472,8 M\$	338,7 M\$	203,3 M\$
Opex- en Overheadprestaties G&A	52 M\$	32,4 M\$	51,7 M\$
Opex	189 M\$	199,1 M\$	192,4M\$
Gemiddelde beloning op basis van voltijds equivalent van werknemers (2)	69.400 €	65.960 €	63.625 €
Verhouding tussen de hoogst betaalde lid van de Directieraad en de minst betaalde werknemer (3)	2,63%	2,47%	2,57%

(1) Houdt enkel rekening met de vaste vergoeding

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

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

Vertrekvergoedingen bestuursleden

Geen gebeurtenis tijdens het jaar van rapportering.

Gebruik van terugvorderingsrechten

Geen gebeurtenis tijdens het jaar van rapportering.

Afwijkingen van het remuneratiebeleid

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

Evolutie van de remuneratie en de prestatie van de Vennootschap

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

Informatie over de stemming van aandeelhouders

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

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

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

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

Permanente vertegenwoordiger: Herwig Carmans

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

<i>In USD</i>	2022	2021	2020
Audit-diensten voor de jaarrekening	1.002.174	965.078	1.004.738
Audit-gerelateerde diensten	147.070	60.209	56.839
Fiscale dienstverlening	749	736	798
Andere niet-auditdiensten	21.865	20.104	19.634
TOTAAL	1.171.858	1.046.127	1.082.008

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



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

Kapitaalstructuur

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

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

Elk aandeel geeft recht op één stem. De Vennootschap heeft geen effecten uitgegeven die de houder ervan bijzondere stemrechten of controle zouden verlenen. De statuten bevatten geen beperkingen van stemrechten en elke aandeelhouder kan zijn stemrechten uitoefenen op voorwaarde dat hij geldig toegelaten werd tot de Aandeelhoudersvergadering en zijn stemrechten niet geschorst zijn. Overeenkomstig artikel 12 van de statuten is de Vennootschap gerechtigd om de uitoefening van stemrechten verbonden aan aandelen waarvan verscheidene personen eigenaar zijn, te schorsen. Niemand kan op de Aandeelhoudersvergadering stemmen op basis van de stemrechten verbonden aan effecten waarvoor de formaliteiten voor de toelating tot de Algemene Aandeelhoudersvergadering zoals neergelegd in artikel 33 van de statuten of de wet niet tijdig of niet correct werden vervuld. Evenzo zijn er geen beperkingen in de statuten of bij wet met betrekking tot de overdracht van effecten.

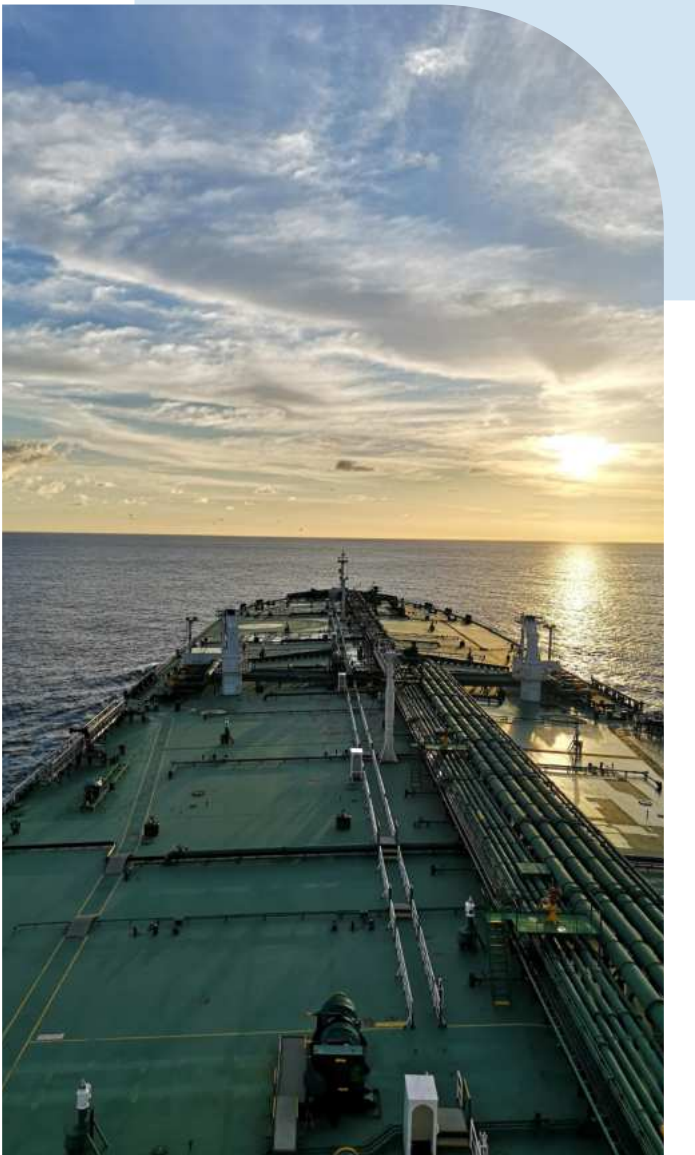
Algemene aandeelhoudersvergadering

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

Aandeelhoudersvergadering

Op de datum van dit rapport is de Raad van Toezicht niet op de hoogte van enige aandeelhoudersovereenkomsten of andere overeenkomsten tussen de hoofdaandeelhouders of andere aandeelhouders die de overdracht van effecten of de uitoefening van stemrechten beperken. Tussen de hoofdaandeelhouders bestaan geen aandeelhoudersovereenkomsten noch stemafspraken. Zij handelen evenmin in onderling overleg. Er zijn geen overeenkomsten tussen de Vennootschap en haar werknemers of leden van de Raad van Toezicht die voorzien in een vergoeding in geval van ontslag volgend op een openbaar bod. Echter, in het geval dat de overeenkomst met een Bestuurslid is beëindigd omwille van een controlewijziging, heeft het Bestuurslid recht op een compensatievergoeding.

Met uitzondering van de voorgaande en gangbare marktconforme clausules inzake controlewijziging onder de kredietovereenkomsten, de voorwaarden van de obligaties



uitgegeven door Euronav Luxembourg S.A. die gewaarborgd werden door de Vennootschap, de naakte rompberechtigingsovereenkomsten in het kader van sale & lease-backtransacties en de incentive plannen op lange termijn, zijn er verder geen belangrijke overeenkomsten waarbij de Vennootschap betrokken partij is en die in werking treden, dan wel gewijzigd of beëindigd worden in geval van verandering van controlewijziging van de Vennootschap na een openbaar bod.

Benoeming en vervanging van leden van de Raad van Toezicht

De statuten (artikel 15 en volgende) en het Corporate Governance Charter van Euronav bevatten specifieke regels met betrekking tot de (her)benoeming, vervanging en de evaluatie van de leden van de Raad van Toezicht. De Algemene Aandeelhoudersvergadering benoemt de Raad van Toezicht. De Raad van Toezicht legt de voorstellen voor de (her)benoeming van de leden van de Raad van Toezicht - ondersteund door een aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité - ter goedkeuring voor aan de Algemene Aandeelhoudersvergadering. Indien een mandaat voor de Raad van Toezicht openvalt in de loop van de termijn waarvoor zulk lid benoemd was, kunnen de overblijvende leden van de Raad van Toezicht voorlopig in de vacature voorzien tot aan de eerstvolgende Algemene Aandeelhoudersvergadering die over de definitieve vervanging beslist. Een Bestuurder die in deze omstandigheden wordt benoemd, is slechts benoemd om de termijn te voleindigen van het mandaat van diegene die hij/zij vervangt. Leden van de Raad van Toezicht worden benoemd voor een termijn van maximaal vier jaar. Na het verstrijken van deze termijn is elk lid herverkiesbaar.

Statutenwijzigingen

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

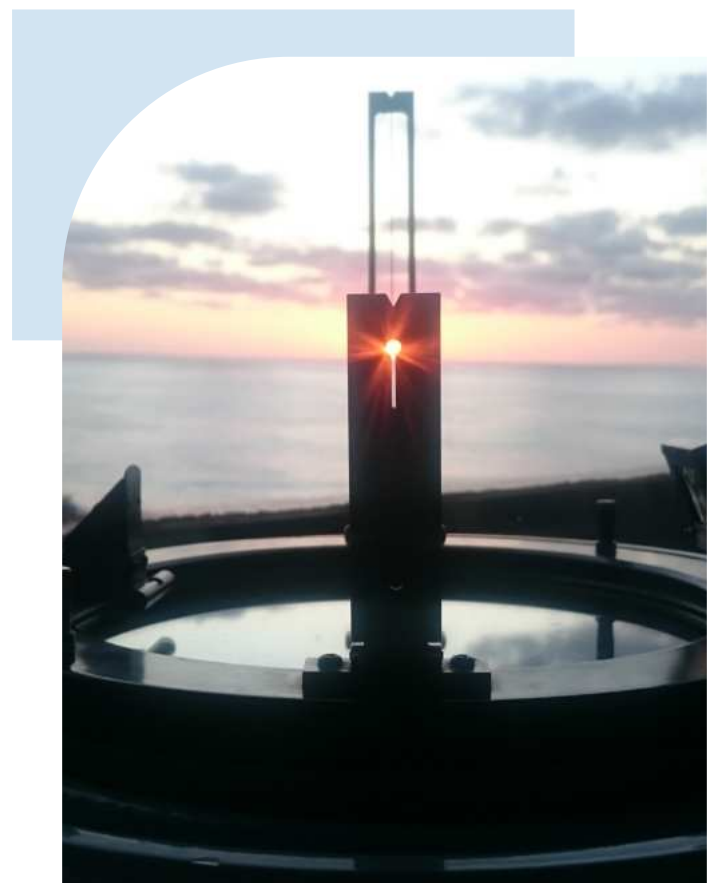
Toestemming aan de Raad van Toezicht om het aandelenkapitaal te verhogen

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

voor de Raad van Toezicht om het voorkeurrecht van de bestaande aandeelhouders te beperken of op te schorten) gedurende een periode van vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van de publicatie van het besluit, aan de voorwaarden bepaald door de Raad van Toezicht.

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

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



Winstverdeling

De Raad van Toezicht kan overeenkomstig de statuten van Euronav en het toepasselijke Belgische recht van tijd tot tijd dividenden aankondigen en uitkeren. De aankondiging en uitkering van eventuele dividenden vereisen steeds de goedkeuring van de Raad van Toezicht (in het geval van 'interim dividenden') of van de aandeelhouders (in het geval van 'gewone' of 'tussentijdse dividenden'). Het huidige beleid inzake aandeelhoudersrendement/dividenduitkering, zoals aangenomen door de Raad van Toezicht luidt als volgt: de Vennootschap heeft de intentie om een minimum dividend uit te keren van minstens 0,12 USD in totaal per aandeel per jaar indien (a) de Vennootschap volgens de Raad van Toezicht over een voldoende sterke balans en liquiditeit beschikt, gecombineerd met (b) voldoende uitzicht op/zichtbaarheid van inkomsten uit vastrentende contracten. Indien de resultaten per aandeel positief zijn en het bedrag van het gewaarborgde dividend overstijgen, zal dit bijkomend inkomen toegekend worden aan: bijkomende cash dividenden, inkoop eigen aandelen, versnelde schuldaflossing of de aankoop van schepen waarvan de Raad van Toezicht op dat moment oordeelt dat zulke aankoop bijdraagt aan waardeverhoging voor de aandeelhouders.

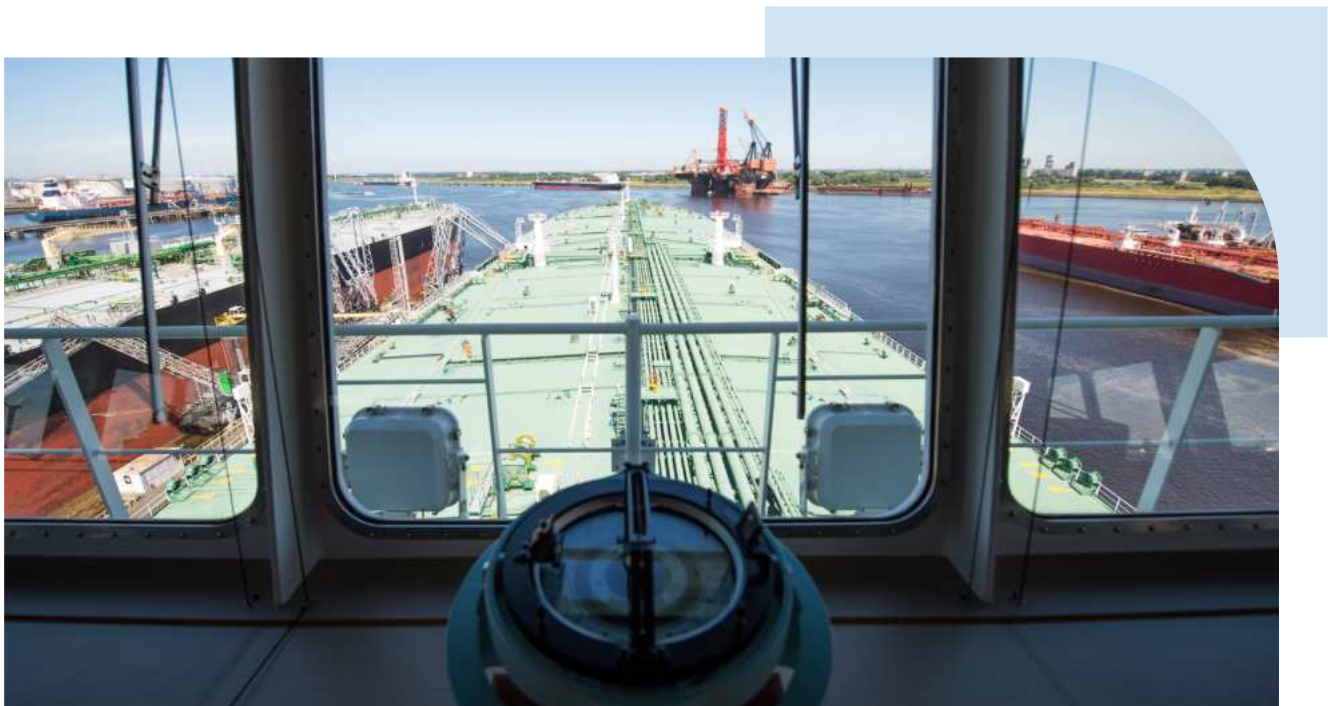
Bijkomende uitleg werd verstrekt door de Vennootschap via een persbericht uitgestuurd op 9 januari 2020, verwoord als volgt:

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

- De uitkering aan aandeelhouders zal voornamelijk plaatsvinden in de vorm van een cash dividend en de Vennootschap zal steeds overwegen om als alternatief eigen aandelen in te kopen indien zij van mening is op die manier meer waarde te kunnen creëren voor haar aandeelhouders
- De Vennootschap behoudt het recht om meer dan 80% van haar netto inkomsten uit te keren indien de omstandigheden zich daar toe lenen.

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

In het algemeen is het Euronav onder de voorwaarden van de schuldovereenkomsten niet toegestaan dividenden uit te keren als er als gevolg van het dividend een wanbetaling of schending van een leningsconvenant is of zal zijn. Het Belgische recht verbiedt normaal gezien de uitkering van dividenden, tenzij het nettoactief op de datum van afsluiting van het laatste boekjaar daardoor niet onder het bedrag van het gestorte of (indien hoger) opgevraagde



de maatschappelijk kapitaal valt en voor zover 5% van de nettowinst voor de dividenduitkering wordt toegewezen aan de wettelijke reserve totdat deze 10% van het maatschappelijk kapitaal bedraagt. Er mogen geen dividenduitkeringen gebeuren als het resultaat daarvan zou zijn dat de waarde van het nettoactief minder bedraagt dan de som van (i) het bedrag van het maatschappelijk kapitaal, (ii) het bedrag van de hiervoor vermelde wettelijke reserves en (iii) andere reserves die volgens de statuten van Euronav of volgens de wet vereist zijn, zoals bijvoorbeeld de onbeschikbare reserves indien Euronav eigen aandelen zou aanhouden. Het is mogelijk dat Euronav in de toekomst niet voldoende reserves beschikbaar heeft om dividenden uit te keren en dat dochterondernemingen niet voldoende fondsen of reserves beschikbaar hebben om uitkeringen te betalen aan Euronav. Euronav kan niet garanderen dat er überhaupt dividenden zullen uitgekeerd worden. Bovendien kan het vennootschapsrecht van de rechtsgebieden waarin de dochterondernemingen georganiseerd zijn onder bepaalde omstandigheden beperkingen opleggen op de betaling of bron van dividenden of bijkomende belastingen op cash repatriëring.

Appropriation accounts

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt 158.782.809,22 USD. Samen met het verlies van -62.836.877,75 USD uit het vorige boekjaar, resulteert dit in een te bestemmen bedrag van 95.945.931,47 USD.

De Raad van Toezicht zal aan de Algemene Vergadering van 17 mei 2023 voorstellen om een brutodividend van 0,081 USD per aandeel uit te keren aan alle aandeelhouders, bestaande uit een interimdividend van 0,03 USD dat met betrekking tot het vierde kwartaal van 2022 werd uitgekeerd, en onder voorbehoud van de goedkeuring door de aandeelhouders, zal na de Algemene Vergadering van Aandeelhouders een slotdividend van 0,051 USD worden uitgekeerd.

Dit voorstel komt bovenop de reeds betaalde aandeelhoudersuitkering over het eerste, tweede en derde kwartaal van 2022,

waarvoor per kwartaal USD 0,03 per aandeel werd betaald uit de beschikbare uitgiftepremie, in totaal USD 0,09 per aandeel,

gecombineerd met een slotdividend van USD 1,049 uit uitgiftepremie dat na de gewone algemene vergadering van mei zal worden betaald.

Dit voorstel brengt het totale rendement voor de aandeelhouders voor het hele jaar 2022 op 1,22 USD, zijnde de 0,12 USD die al uitgekeerd is en de resterende 1,10 USD, die nog goedgekeurd moet worden, voor het volledige jaar 2022.

Indien met dit voorstel wordt ingestemd, zal de winstverdeling als volgt zijn:

Kapitaal en reserves (-)	USD 1,080,060.14
Dividenden	USD 16.344.466,1
Overgedragen	USD 80.681.525,5

Maatregelen in verband met misbruik van voorkennis en machtsmisbruik

Gelet op de op de Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake marktmisbruik ('Market Abuse Regulation') en houdende intrekking van Richtlijn 2003/6/EC van het Europees Parlement en de Raad en de richtlijnen van de Commissie 2003/124/EC, 2003/125/EC en 2004/72/EC (de 'Market Abuse Regulation' of 'MAR'), keurde de Raad van Toezicht op zijn vergadering van 25 maart 2020, de huidige versie van de 'Dealing Code' van de Vennootschap goed. De Dealing Code bevat onder andere beperkingen in het handelen in aandelen van Euronav gedurende zogenaamde 'gesloten periodes', die sinds 2006 van toepassing zijn, en ook andere procedures en veiligheidsmaatregelen die de Vennootschap heeft geïmplementeerd in overeenstemming met de Market Abuse Regulation.

De leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad en de werknemers van de Euronav Groep die wensen te handelen in aandelen van Euronav, moeten voorafgaande toestemming vragen aan de Compliance Officer. Transacties die bekendgemaakt moeten worden in overeenstemming met de Market Abuse Regulation worden te gepasten tijde openbaar gemaakt.

Duurzaamheidscomité

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



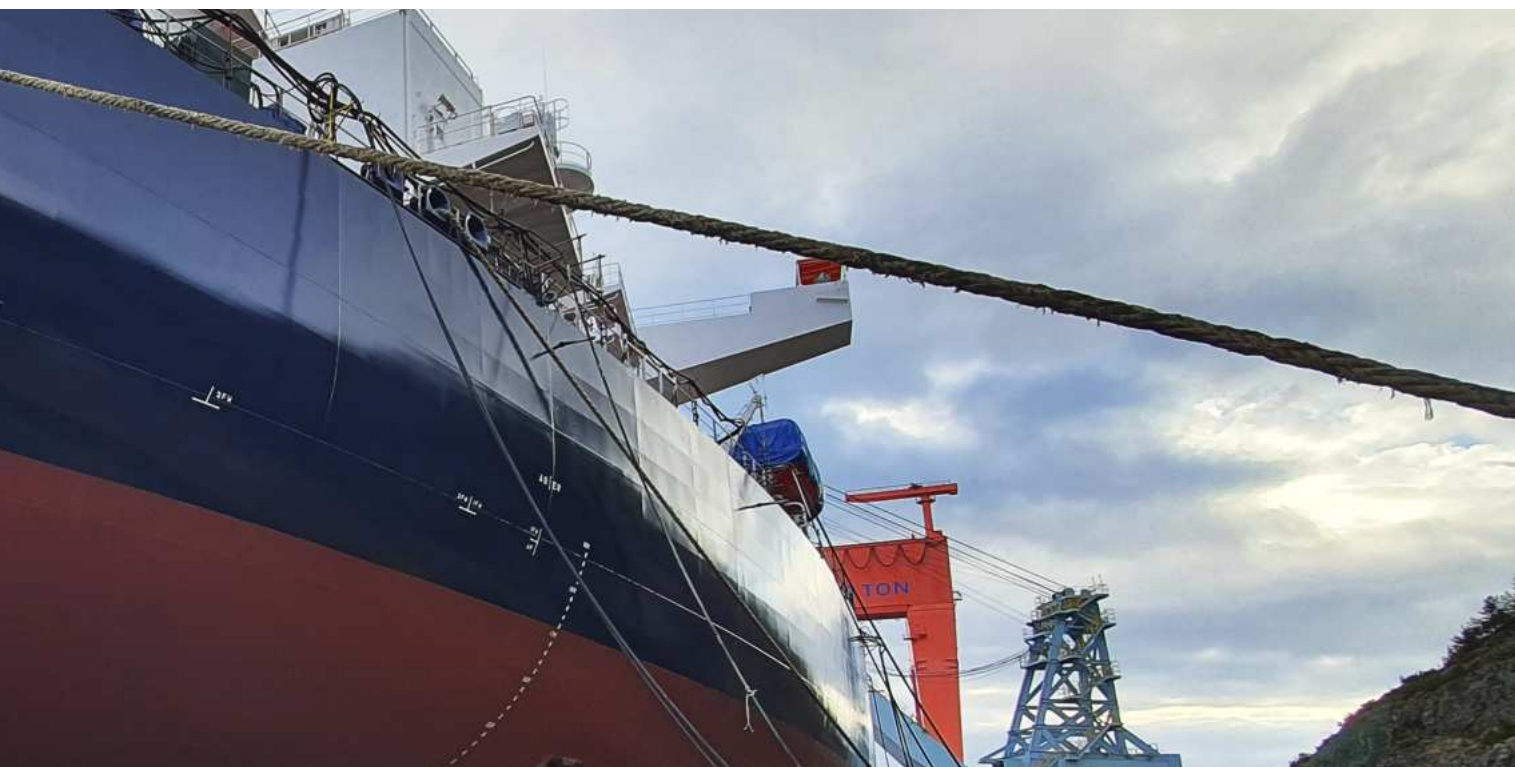
Marktvooruitzichten voor 2023

Niemand heeft een glazen bol om te zien wat er zich het komende jaar op de tankermarkten zal afspelen. Met onderliggende trends die wijzen op een wereldwijde economische recessie en met inflatiedruk in de meeste sectoren, zou het een jaar kunnen worden met een zwakke vraag naar olie en een trage groei, resulterend in een stagnatie in de tankvaart. De meeste bureaus die gespecialiseerd zijn in prognoses met betrekking tot grondstoffen, verwachten echter nog steeds dat de dagelijkse vraag naar olie in 2023 met ongeveer 2 miljoen vaten zal toenemen. China blijft een belangrijke factor in het mondiale vraagprofiel. Na een daling in 2022 zal de Chinese vraag naar olie in 2023 sterk aantrekken. Er zijn tekenen dat China stappen zet om zijn nul-corona-beleid, dat de afgelopen twee jaar het vrije verkeer sterk aan banden heeft gelegd en daardoor zwaar gewogen heeft op de vraag naar transportbrandstoffen, achter zich te laten.

De groei van het wereldwijde olieaanbod zal in 2023 vertragen. De OPEC en haar bondgenoten voegen niet langer geleidelijk voorraden toe aan de markt en sommige leden hebben zelfs moeite om hun huidige quota te halen. Toch blijft er enige reservecapaciteit in het systeem, vooral in Saudi-Arabië en de Verenigde Arabische Emiraten. Deze landen zouden hun productie kunnen aanpassen mocht

de huidige marktdynamiek veranderen. Er blijft onzekerheid bestaan rond Rusland en zijn vermogen om zijn olie te verkopen zodra de strengere sancties eind 2022 en begin 2023 ten uitvoer worden gelegd. Ramingen wijzen op een productiedaling van ongeveer 1 miljoen vaten per dag. Het voorgestelde plafond voor de olieprijs zal betekenen dat EU-schepen geen Russische olie zullen kunnen meenemen (tenzij er een maximumprijs voor geldt). Russische olie zal moeten worden vervoerd met tankers die eigendom zijn van de staat, tankers van derde landen of tankers van de 'dark fleet'. Ook zullen sommige van de oudere schepen die op de tweedehandsmarkt zijn verkocht waarschijnlijk voor de Russische oliehandel worden gebruikt.

Niet-OPEC-leveranciers zullen de drijvende kracht zijn achter de wereldwijde productiestijging in 2023. De huidige ramingen wijzen op een aanzienlijke toename van de productie in de VS, Canada, Brazilië en de Noordzee. Eén ding moet worden opgemerkt: deze gebieden liggen allemaal in het Atlantische bekken. Dit is belangrijk, want aangezien de groei van de vraag naar olie zich voor een groot deel situeert in landen in het Verre Oosten, moeten deze extra vaten lange tonkilometers afleggen om hun bestemming te bereiken – en dit langeafstandstransport gaat met grote olietankers.



Eind 2022 kende de markt al een grote verschuiving in transporten van west naar oost, wat in veel opzichten de katalysator was voor het meer duurzame herstel van de vrachtmarkt dat zich toen voordeed.

De andere fundamentele factor met positieve vooruitzichten is het aanbod van schepen. We gaan waarschijnlijk een periode in van zeer geringe vlootgroei in alle grote tankermaten, zoals aangegeven door een orderboek op een historisch laag niveau staat, met een orderboek-vlootverhouding van minder dan 3 % voor zowel het VLCC- als het Suezmax-segment. Dit betekent dat de komende jaren slechts een beperkt aantal nieuwe schepen in de handelsvloot terechtkomen. Tegelijkertijd veroudert de huidige vloot: ongeveer een kwart van de schepen is 15 jaar of ouder.

Aangezien we een duidelijk beeld hebben van de toekomstige instroom van schepen, zal de grootte van de vloot worden bepaald door het programma voor het uit de vaart nemen van schepen. De zogenaamde 'dark fleet' blijft werk vinden in de illegale handel en dit zal zo doorgaan totdat de geopolitieke situatie normaliseert of totdat regeringen hard optreden tegen eigenaars van deze schepen.

Een ander effect dat we in 2023 zullen beginnen te zien, is dat sommige schepen trager zullen moeten gaan varen

om aan de nieuwe CII-regelgeving te voldoen. Concreet betekent dit dat capaciteit aan de markt wordt onttrokken, aangezien de eigenaars hun schepen zullen moeten afremmen om aan de CII-voorschriften te voldoen. Het effect zal geleidelijk zijn.

Kort samengevat heeft de markt dit jaar zowel het aantal ladingen als de vraag naar schepen zien terugkeren naar de niveaus van vóór de coronacrisis. Hoewel er enige vrees bestaat voor een economische recessie en een daaruit voortvloeiende daling van de vraag naar olie, gaan de prognosebureaus er nog steeds van uit dat de vraag volgend jaar matig zal stijgen. Tegelijkertijd wijzen de vooruitzichten voor de olieproductie erop dat de vaten die nodig zijn om aan deze extra vraag te voldoen, vooral afkomstig zullen zijn van niet-OPEC-leveranciers. Aangezien deze leveranciers hoofdzakelijk gevestigd zijn in het Atlantische bekken en de extra vraag zich in het Verre Oosten situeert, zullen de transporten van west naar oost blijven toenemen. Dit doet het aantal afgelegde tonmijlen stijgen en betekent dat voor elke extra lading de vraag naar schepen exponentieel toeneemt.

De groei van het scheepsaanbod zal vlak tot negatief zijn. Dit, in combinatie met de groeiende vraag naar schepen, geeft ons positieve vooruitzichten voor volgend jaar.

Vloot van Euronav op 31 december 2021

VLCC's en V-plus in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Aegean	100%	2016	299.999	21,62	Belgisch	332,97	Hyundai H.I.
Alboran	100%	2016	298.991	21,62	Liberiaans	332,97	Hyundai H.I.
Alex	100%	2016	299.445	21,6	Belgisch	333	Hyundai H.I.
Alice	100%	2016	299.320	21,6	Belgisch	333	Hyundai H.I.
Alsace	100%	2012	320.350	22,5	Frans	330	Samsung H.I.
Amundsen	100%	2017	298.991	21,62	Liberiaans	332,97	Hyundai H.I.
Andaman	100%	2016	299.392	21,62	Liberiaans	332,97	Hyundai H.I.
Anne	100%	2016	299.533	21,6	Frans	333	Hyundai H.I.
Antigone	100%	2015	299.421	21,6	Grieks	333	Hyundai H.I.
Aquitaine	100%	2017	298.767	21,62	Belgisch	333	Hyundai H.I.
Arafura	100%	2016	298.991	21,62	Belgisch	332,97	Hyundai H.I.
Aral	100%	2016	299.999	21,62	Belgisch	333	Hyundai H.I.
Ardeche	100%	2017	298.642	21,62	Belgisch	333	Hyundai H.I.
Daishan	100%	2007	306.005	22,49	Liberiaans	332	Daewoo H.I.
Dalis	100%	2020	299.995	21,62	Liberian	336	Okpo Shipyard
Dalma	100%	2007	306.543	22,49	Liberiaans	332	Daewoo H.I.
Delos	100%	2021	300.200	21,60	Belgisch	336	Daewoo H.I.
Derius	100%	2019	299.995	21,62	Liberian	336	Okpo Shipyard
Desirade	100%	2016	299.999	21,53	Liberiaans	336	Daewoo H.I.
Dia	100%	2015	299.999	21,52	Frans	336	Daewoo H.I.
Dickens	100%	2021	299.550	21,60	Belgisch	336	Daewoo H.I.
Diodorus	100%	2021	300.200	21,60	Belgisch	336	Daewoo H.I.
Dominica	100%	2015	299.999	21,54	Liberiaans	336	Daewoo H.I.
Donoussa	100%	2016	299.999	21,54	Frans	336	Daewoo H.I.
Doris	100%	2021	300.200	21,60	Belgisch	336	Daewoo H.I.
Drenec	100%	2016	299.999	21,53	Liberiaans	336	Daewoo H.I.
Europe	100%	2002	441.561	24,53	Frans	380	Daewoo H.I.

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Hakata	100%	2010	302.550	21,03	Frans	333	Universal
Hakone	100%	2010	302.624	21,03	Grieks	333	Universal
Hatteras	100%	2017	297.363	21,62	Liberiaans	333	Hanjin Subic
Heron	100%	2017	297.363	21,62	Liberiaans	333	Hanjin Subic
Hirado	100%	2011	302.550	21,03	Grieks	333	Universal
Hojo	100%	2013	302.965	21,64	Belgisch	330	Japan Marine United
Ilma	100%	2012	314.000	22,37	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Ingrid	100%	2012	314.000	22,38	Belgisch	319,03	Hyundai H.I.
Iris	100%	2012	314.000	22,37	Belgisch	333,14	Hyundai H.I.
Oceania	100%	2003	441.561	24,53	Belgisch	380	DSME
Sandra	100%	2011	323.527	21,32	Frans	319,57	STX O&S
Sara	100%	2011	323.183	22,62	Frans	319,57	STX O&S
Simone	100%	2012	313.988	22,1	Belgisch	319,57	STX O&S
Sonia	100%	2012	314.000	22,1	Frans	319,57	STX O&S

Nieuwbouwschepen*

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cassius	100%	2023	299.158	21,70	Belgisch	328	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
HSHI 8133	100%	2023	299.158	21,70	TBD	328	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
HSHI 8134	100%	2023	299.158	21,70	TBD	328	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.

*Deze schepen worden geleverd aan Euronav tijdens het eerste en derde kwartaal van 2023

VLCC's in naakte rompbevrachting

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Nautica	100%	2008	307.284	22,723	Liberiaans	321,7	Dalian S.I.
Navarin	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,65	Dalian S.I.
Nectar	100%	2008	307.284	22,72	Liberiaans	321,6	Dalian S.I.
Neptun	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,7	Dalian S.I.
Noble	100%	2008	307.284	22,72	Liberiaans	321,7	Dalian S.I.
Nucleus	100%	2007	307.284	22,72	Marsh I	321,64	Dalian S.I.
Newton	No	2009	307.284	22,3	Liberiaans	321,7	Dalian S.I.

Suezmax-schepen in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
Cap Charles	100%	2006	158.881	17	Grieks	274	Samsung H.I.
Cap Corpus Christi	100%	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Felix	100%	2008	158.765	17,02	Belgisch	274	Samsung H.I.
Cap Lara	100%	2007	158.826	17	Liberiaans	274	Samsung H.I.
Cap Pembroke	100%	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Port Arthur	100%	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Quebec	100%	2018	156.600	17,15	Grieks	277	Hyundai H.I.
Cap Theodora	100%	2008	158.819	17	Grieks	274	Samsung H.I.
Cap Victor	100%	2007	158.853	17	Grieks	274	Samsung H.I.
Capt. Michael	100%	2012	157.648	17	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Cedar	100%	2022	157.310	17,2	Greek	274	Daehan Ship-building Co. Ltd.
Cypress	100%	2022	157.310	17,2	Greek	274	Daehan Ship-building Co. Ltd.
Fraternity	100%	2009	157.714	17,02	Belgisch	274,2	Samsung H.I.
Maria	100%	2012	157.523	17	Grieks	274,82	Samsung H.I.
Sapphira	100%	2008	150.205	16,02	Belgisch	274,20	Universal
Selena	100%	2007	150.205	16,02	Liberiaans	274,20	Universal
Sienna	100%	2007	150.205	16,02	Liberiaans	274,2	Universal
Sofia	100%	2010	165.000	17,17	Grieks	274,19	Hyundai H.I.
Statia	100%	2006	150.205	16,02	Liberiaans	274,20	Universal
Stella	100%	2011	165.000	17,17	Grieks	274,19	Hyundai H.I.

Nieuwbouwschepen*

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
H5088	100%	2024	156.790	17.2	TBD	274	DH Shipbuilding Co., Ltd.
H5089	100%	2024	156.790	17.2	TBD	274	DH Shipbuilding Co., Ltd.
HSHI 8135	100%	2023	156.851	17.65	TBD	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
HSHI 8136	100%	2024	156.851	17.65	TBD	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.
HSHI 8137	100%	2024	156.851	17.65	TBD	270	Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.

FSO's (Floating, Storage and Offloading) in eigendom

Naam	Eigendom	Bouwjaar	Dwt	Diepgang	Vlag	Lengte (m)	Scheepswerf
FSO Africa	100%	2002	432.023	24,53	Marsh I	380	Daewoo H.I.
FSO Asia	100%	2002	432.023	24,53	Marsh I	380	Daewoo H.I.



Woordenlijst

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

AER - Afkorting van 'Annual Efficiency Ratio'. Dit is de verhouding van de koolstofemissies van een schip per werkelijke capaciteitsafstand (bijv. Dwt x nm gevaren). De AER gebruikt de parameters van brandstofverbruik, afgelegde afstand en het ontwerp van het draagvermogen. Het geeft een index weer op basis van het tonnageaanbod.

Ballast - Zeewater dat in de scheepstanks genomen wordt om de juiste diepgang, trim (langsscheepse helling) of stabiliteit te bereiken. Ballast kan worden ingenomen in gescheiden ballasttanks (SBT), die zich buiten de ladingtanks van het schip bevinden (dubbelwandige opstelling), en in voor- en achterpiektanks.

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

Bevrachtingsovereenkomst of Charter - Een overeenkomst gesloten met een klant voor het gebruik van een schip voor een specifieke reis aan een specifiek tarief per eenheid van lading (een

bevrachtingsovereenkomst op de spotmarkt) of voor een specifieke periode aan een specifiek tarief per eenheid (dag of maand) van tijd (tijdbevrachtingsovereenkomst).

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.

BIMCO - Baltic and International Maritime Council Organisation voor reders, bevrachters, scheepsmakelaars en agenten. In totaal is ongeveer 60% van de koopvaardijvloot van de wereld een BIMCO-lid, gemeten naar tonnage (gewicht van de geloste schepen).

BITR - Afkorting voor Baltic Index Tanker Routes - De Baltic Exchange stelt onafhankelijke marktgegevens ter beschikking met betrekking tot 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. De Baltic Exchange publiceert eveneens



dagelijks een lijst met scheepvaarttarieven.

bpd - Afkorting voor 'Barrels per Day', wat staat voor vaten per dag. Dit is is een maatstaf voor de olieproductie, weergegeven door het aantal vaten olie dat op één dag wordt geproduceerd.

Broeikasgassen - Samengestelde gassen die warmtestraling in de atmosfeer vasthouden. Hun aanwezigheid in de atmosfeer maakt het aardoppervlak warmer. De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide, methaan, lachgas en de ozon.

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

Bunker - Bunkers omvat alle belastbare aardolieproducten die aan boord van een schip worden geladen om door dat schip te worden geconsumeerd. Internationale maritieme bunkers beschrijven de hoeveelheden stookolie die worden geleverd aan schepen van alle vlaggen die actief zijn in de internationale scheepvaart. Het is de brandstof die wordt gebruikt om deze schepen aan te drijven.

CAO - Afkorting voor Collectieve Arbeidsovereenkomst. Dit is een schriftelijk contract dat via collectieve onderhandelingen voor werknemers tot stand komt door een of meer vakbonden met het management van een bedrijf (of met een werkgeversvereniging) dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van werknemers regelt. Dit omvat het reguleren van de lonen,

voordelen en plichten van de werknemers en de plichten en verantwoordelijkheden van de werkgever of werkgevers en bevat vaak regels voor een geschillenbeslechtingproces.

CDP - Het Carbon disclosure Project is een liefdadigheidsinstelling zonder winstoogmerk die het wereldwijde openbaarmakingssysteem beheert voor investeerders, bedrijven, steden, staten en regio's om hun milieu-impact te beheren. De wereldeconomie beschouwt CDP als de gouden standaard voor milieuraportage met de rijkste en meest uitgebreide dataset over acties van bedrijven en steden

CII - De 'Carbon Intensity Indicator' of koolstofintensiteitsindicator is een antwoord op de behoefte van het bedrijf om te evolueren naar een bedrijfsmodel dat compatibel is met de Overeenkomst van Parijs, waarbij tegen 2050 netto-nul emissies worden behaald. Deze indicator wordt gebruikt om de voortgang te volgen en de meest geschikte en tijdige efficiënte hefbomen toe te passen.

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

Commercieel beheer of commercieel beheerd -

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

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

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

Droogdok - Een periode waarin een schip buiten dienst is en wanneer geplande herstellingen en onderhoud worden uitgevoerd, met inbegrip van alle onderwateronderhoud zoals het schilderen van de externe romp. Tijdens het droogdok worden bepaalde verplichte inspecties van het Classificatiebureau uitgevoerd en worden relevante certificaten uitgegeven. Moderne schepen moeten om de vijf jaar uit het water gehaald worden. Normaal gezien verhogen de kosten en de frequentie van het droogdok naarmate een schip verouderd. Na de derde Speciale Inspectie worden schepen om de 2,5 jaar uit het water gehaald.

DTA - Een 'Deferred Tax Asset' of uitgestelde belastingvordering is een post op de balans die het gevolg is van te veel betaalde of vooruitbetaalde belastingen.

DTL - Een 'Deferred Tax Liability' of uitgestelde belastingschuld is een belasting die wordt beoordeeld of verschuldigd is voor de huidige periode, maar nog niet is betaald - wat betekent dat deze uiteindelijk zal worden betaald. Het uitstel komt van het verschil in timing tussen het moment waarop de belasting wordt opgebouwd en het moment waarop de belasting wordt betaald.

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

Duurzaamheidsgerelateerde leningen -

Duurzaamheidsgerelateerde leningen of ESG-leningen zijn leningen voor algemene bedrijfsdoeleinden die worden gebruikt om de inzet van leners voor duurzaamheid te stimuleren en om ecologisch en sociaal duurzame economische activiteiten en groei te ondersteunen. Volgens dit kredietmodel betalen kredietnemers hogere rentetarieven wanneer ze bepaalde doelstellingen op het gebied van milieu, maatschappij en bestuur niet halen.

Op dezelfde manier betalen ze minder als ze de ESG-doelstellingen overtreffen.

dwt - Deadweight Tonnage of draagvermogen - Het draagvermogen van een schip wanneer zij volledig geladen is en zich in zout water bevindt. Het draagvermogen wordt uitgedrukt in 'metrische tonnen' en omvat lading, brandstof, water, voorraden, passagiers en bemanning.

EBITDA - EBITDA staat voor Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation. Het is een maatstaf voor de brutowinst met aftrek van overheadkosten van een bedrijf. In het Nederlands is de vertaling: Inkomsten voor aftrek van interest, belastingen, afschrijvingen en amortisatie.

EEDI - De energy Efficiency Design Index voor nieuwe schepen is de belangrijkste technische maatregel en heeft tot doel het gebruik van energiezuinigere (minder vervuilende) apparatuur en motoren te bevorderen. De EEDI vereist een minimaal energie-efficiëntieniveau per capaciteitsmijl (bijv. Tonmijl) voor verschillende scheepstypes en -groottes. Sinds 1 januari 2013 moet een nieuw scheepsontwerp voldoen aan het referentieniveau voor hun scheepstype.

EEOI - De Energy Efficiency Operational Index is de hoeveelheid CO₂ die het schip uitstoot per tonmijl werk. Het is de verhouding tussen de uitgestoten CO₂ en de tonmijl (hoeveelheid vracht x nm gevaren). De totale operationele emissies om te voldoen aan de vereiste transportwerkzaamheden wordt meestal gekwantificeerd over een periode die meerdere reizen omvat. Het meet de verhouding tussen de CO₂-uitstoot van een schip per eenheid transportwerk.

EEXI - Energy Efficiency Existing Ship Index beschrijft in principe de CO₂-uitstoot per vrachttton en mijl. Het bepaalt de gestandaardiseerde CO₂-uitstoot gerelateerd aan geïnstalleerd motorvermogen, transportcapaciteit en scheepssnelheid. De EEXI is een ontwerpindex, geen operationele index. De EEXI wordt toegepast op bijna alle zeevracht- en passagiersschepen boven de 400 brutotonnage.

EIA - Amerikaanse Energy Information Administration (EIA) is het statistische bureau van het Department of Energy. Het biedt beleidsafhankelijke gegevens, prognoses en analyses om deugdelijke beleidsvorming, efficiënte markten en begrip van het publiek met betrekking tot energie en de interactie met de economie en het milieu te bevorderen.

Eigen aandelen - Eigen aandelen, ook bekend als eigen aandelen of teruggekochte aandelen, verwijst naar voorheen uitstaande aandelen die door het uitgevende bedrijf worden teruggekocht van aandeelhouders.

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

met koolwaterstoftanks in de romp van het vaartuig.

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

GEI - Bloomberg Gender-Equality Index (GEI), De GEI biedt transparantie in gendergerelateerde praktijken en beleid bij beursgenoteerde bedrijven, waardoor de breedte van ecologische, sociale en governance (ESG) -gegevens die beschikbaar zijn voor beleggers, wordt vergroot.

Groen Paspoort - Het groen paspoort bevat details van alle materialen, vooral die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid, die worden gebruikt bij de constructie van een schip. Het groene paspoort wordt tijdens de bouw door de scheepswerf afgeleverd en wordt later bijgewerkt met alle wijzigingen die tijdens de levensduur aan het schip zijn aangebracht.

HELMEPA - The Hellenic Marine Environment Protection Association - de baanbrekende vrijwillige inzet van Griekse zeevarenden en reders om de zeeën te beschermen tegen door schepen veroorzaakte vervuiling, ondernomen in Piraeus, op 4 juni 1982. Onder het motto 'To Save the Seas' hebben ze hun initiatief tot op heden consequent gesteund.

IFRS - IFRS-standaarden zijn internationale financiële rapporteringsstandaarden die bestaan uit een reeks boekhoudregels die bepalen hoe transacties en andere boekhoudkundige gebeurtenissen in de jaarrekening moeten worden gerapporteerd.

IGO - Een intergouvernementele organisatie of internationale organisatie is een organisatie die voornamelijk bestaat uit soevereine staten (aangeduid als lidstaten) of uit andere intergouvernementele organisaties.

IHM - De Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM) is een lijst met scheepsspecifieke informatie over de werkelijk aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen, hun locatie en geschatte hoeveelheden

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

IoT - The Internet of Things (IoT) of het 'Internet der Dingen' beschrijft het netwerk van fysieke objecten - 'dingen' - die zijn ingebed met sensoren, software en andere technologieën met als doel het verbinden en uitwisselen van gegevens met andere apparaten en systemen via internet. Deze apparaten variëren van gewone huishoudelijke voorwerpen tot geavanceerde industriële gereedschappen.

Intertanko - International Association of Independent Tanker Owners - Internationale Vereniging van Onafhankelijke Tankeruitbaters is een brancheorganisatie. Het fungeert sinds 1970 als de stem voor onafhankelijke tankereigenaars op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De vereniging werkt actief aan een reeks technische, juridische, commerciële en operationele kwesties die van invloed zijn op eigenaren en exploitanten van tankers over de hele wereld.

ISM Code - De International Safety Management Code is een reeks IMO-voorschriften waaraan scheepsexploitanten en schepen moeten voldoen. Het doel van de ISM-code is te voorzien in een internationale norm voor het veilig beheren en exploiteren van schepen en het voorkomen van verontreiniging.

ITF - The International Transport Workers' Federation (ITF) is een democratische federatie onder leiding van filialen die wordt erkend als de grootste transportautoriteit ter wereld. De ITF helpt zeevarenden sinds 1896 en vertegenwoordigt vandaag de dag de belangen van zeevarenden over de hele wereld, van wie meer dan 600.000 leden zijn van bij de ITF aangesloten vakbonden. De ITF werkt aan het verbeteren van de omstandigheden voor zeevarenden van alle nationaliteiten en aan adequate regulering van de scheepvaartsector om de belangen en rechten van de werknemers te beschermen. De ITF helpt bemanningen ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schip.

ITOPF - De International Tanker Owner Pollution Federation is een non-profitorganisatie die is opgericht namens reders van over de hele wereld om een effectieve reactie te promoten bij het morsen van olie, chemicaliën en andere gevaarlijke stoffen op zee.

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

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

LNG - Vloeibaar aardgas (liquid natural gas) is gemaakt gedurende miljoenen jaren van transformatie van organische materialen, zoals plankton en algen. Aardgas bestaat voor 95% uit methaan, wat eigenlijk de schoonste fossiele brandstof is. Bij de verbranding van aardgas komen voornamelijk waterdamp en kleine hoeveelheden koolstofdioxide (CO₂) vrij. Deze eigenschap betekent dat de bijbehorende CO₂-uitstoot 30 tot 50% lager is dan die van andere brandbare brandstoffen.

LR1/LR2 - Afkortingen voor 'Long Range oil tankers'. Tankers met om en bij 50-80.000 dwt (LR1) en 80-120.000 dwt (LR2).

MACN - Het Maritime Anti-Corruption Network is een wereldwijd zakelijk netwerk dat werkt aan zijn visie van een maritieme industrie zonder corruptie die eerlijke handel mogelijk maakt ten voordele van de samenleving als geheel.

mbpd - Million barrels per day ofwel miljoen vaten per dag (Cfr. bpd)

MLC - De Maritime Labour Convention, 2006 stelt minimumvereisten voor bijna elk aspect van de werk- en leefomstandigheden voor zeevarenden, inclusief wervings- en plaatsingspraktijken, arbeidsvoorwaarden, werktijden en rusttijden, repatriëring, jaarlijks verlof, betaling van loon, huisvesting, recreatievoorzieningen, voedsel en catering, gezondheidsbescherming, veiligheid en gezondheid op het werk, medische zorg, welzijnsdiensten aan land en sociale bescherming.

Mt - Metrische ton (of ton) brandstof - hoeveelheid in liters hangt af van het brandstoftype

MOPU - Mobile Offshore Production Unit - Een mobiele offshoreproductie-eenheid is elk type draagbare constructie die kan worden hergebruikt bij het verkrijgen van olie en gas uit de zeebodem. Deze worden meestal gebruikt wanneer de boordiepte meer dan 500 meter bedraagt. Als het water ondieper is, worden vaste platforms aangelegd.

Naakte rompbevrachting - 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. Naakte rompbevrachtingen zijn meestal op lange termijn.

NAMEPA - Een door de maritieme industrie geleide organisatie van milieustewards die het mariene milieu beschermen door de beste praktijken van de duurzame maritieme industrie te promoten en zeevarenden, studenten en het publiek voor te lichten over de noodzaak en strategieën voor het wereldwijd beschermen van oceanen, meren en rivieren.

ngo - Een niet-gouvernementele organisatie, ook wel non-gouvernementele organisatie genoemd, is een organisatie die onafhankelijk is van de overheid en zich op een of andere manier richt op een verondersteld maatschappelijk belang. Over het algemeen gaat het om organisaties die werken aan het bevorderen van milieubescherming, gezondheid, ontwikkelingswerk of mensenrechten.

NOx - In de atmosferische chemie is NOx een verzamelnaam voor de stikstofoxiden die het meest relevant zijn voor luchtverontreiniging, namelijk stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO₂). Deze gassen dragen bij aan de vorming van smog en zure regen, en tasten de troposferische ozon aan.

OESO - De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling is een samenwerkingsverband van 37 landen om sociaal en economisch beleid te bespreken, te bestuderen en te coördineren. De aangesloten landen proberen gezamenlijke problemen op te lossen en trachten internationaal beleid af te stemmen.

OPEC - De organisatie van olie-exporterende Landen (OPEC) is een organisatie van 13 olieproducerende landen. De missie van de organisatie is om 'het petroleumbeleid

van haar lidstaten te coördineren en te verenigen en de stabiliteit van de oliemarkten te verzekeren, om te zorgen voor een efficiënte, economische en regelmatige levering van petroleum aan consumenten, een vast inkomen voor producenten en een redelijk rendement op kapitaal voor degenen die in de aardolie-industrie investeren.

OPEC+ - The Organisation of the Petroleum Exporting Countries Plus - Dit is een losjes gelieerde entiteit die bestaat uit de 13 OPEC-leden en 10 van 's werelds belangrijkste niet-OPEC-olie-exporterende landen.

OCIMF - Het Oil Companies International Marine Forum is een vrijwillige vereniging van oliebedrijven met een belang in het vervoer en de opslag in terminals van ruwe olie, olieproducten, petrochemische producten en gas. OCIMF richt zich uitsluitend op het voorkomen van schade aan mens en milieu door het promoten van best practices in het ontwerp, de constructie en de exploitatie van tankers, binnenvaartschepen en offshore schepen en hun contact met terminals.

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

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

Plimsoll-lijn of -merk - Internationaal erkende lijn die op de zijkant van een schip geschilderd is. Als een schip wordt geladen, mag het waterniveau niet boven de lijn uitkomen. Afhankelijk van de watertemperatuur, het zoutgehalte van het water en het seizoen, kan het water tot aan verschillende hoogtes op de lijn reiken.

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

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

Reiskosten - Omvatten brandstof, havengelden, kanaalgeld, vrachtafhandeling en makelaarscommissies die betaald worden door de reder onder een

reisbevrachtingsovereenkomst. Deze kosten worden afgetrokken van de scheepsinkomsten om de gemiddelde dagelijkse tijdbevrachtingstarieven of TCE te berekenen voor reisbevrachtingsovereenkomsten.

Romp - Het waterdichte lichaam van een schip of boot. De romp kan aan de bovenkant openen (zoals een bijboot), of kan geheel of gedeeltelijk bedekt zijn met een dek.

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

SBT - Segregated Ballast Tanks zijn speciale tanks die uitsluitend zijn gebouwd om ballastwater op olietankers te vervoeren. Ze zijn volledig gescheiden van de lading en er worden brandstoftanks en alleen ballastpompen gebruikt in de SBT.

Scrubber - Verkortetermvooruitlaatgasreinigingssystemen (Exhaust Gas Cleaning Systems - EGCS) of SO_x (zwaveldioxide) -scrubbers. Deze worden gebruikt om schadelijke elementen (voornamelijk zwaveloxiden) uit uitlaatgassen van schepen te verwijderen door waswater uit de zee te gebruiken om het uitlaatproduct te neutraliseren. Er zijn twee hoofdcategorieën: scrubbers met open kringloop die waswater lozen dat wordt gebruikt in de oceaan en gesloten kringlopen die het afvalproduct vasthouden totdat het op een geschikte locatie kan worden afgeleverd.

SEEMP - Het Ship Energy Efficiency Management Plan is een operationele maatregel die een mechanisme instelt om de energie-efficiëntie van een schip op een kosteneffectieve manier te verbeteren. Het SEEMP biedt ook een benadering voor rederijen om de efficiëntie van schepen en vloot in de loop van de tijd te beheren, waarbij bijvoorbeeld de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) als monitoringinstrument wordt gebruikt.

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

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

SO_x - De twee belangrijkste verontreinigende stoffen van de emissie van het schip zijn stikstofoxiden (NO_x) en zwaveloxiden (SO_x). Deze gassen hebben nadelige effecten op de ozonlaag in het troposfeergebied van de aardatmosfeer, wat resulteert in het broeikas effect en de opwarming van de aarde.

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

Spotprijs - Huidige marktprijs voor een activum of grondstof

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

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

SDG - De Sustainable Development Goals, ook bekend als de Global Goals, zijn in 2015 door alle lidstaten van de Verenigde Naties aangenomen als een universele oproep tot actie om een einde te maken aan armoede, de planeet te beschermen en ervoor te zorgen dat alle mensen vrede en welvaart genieten door 2030.

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

TCE - Time charter Equivalent - is een standaardprestatie maatstaf voor de scheepvaartsector die voornamelijk wordt gebruikt om periodieke veranderingen in de prestaties van een rederij te vergelijken, ondanks veranderingen in de mix van chartertypes (dwz spotcharters, tijdcharters en naakte rompbevrachtingscharters) waaronder de schepen werkzaam kunnen zijn tussen de periodes. Een standaardmethode om TCE te berekenen, is om de reisopbrengsten (na aftrek van kosten) te delen door beschikbare dagen voor de relevante periode. De uitgaven bestaan voornamelijk uit haven-, kanaal- en brandstofkosten.

Tijdbevrachtingsovereenkomst - Een bevrachtingsovereenkomst voor een bepaalde periode, gewoonlijk tussen één en tien jaar, waarbij de Bevrachter het schip (volledig bemand, verzekerd en voorzien van provisie) huurt van de reder. De bevrachter is gewoonlijk verantwoordelijk voor brandstoffen, haven en

kanaalgelden en alle extra kosten aangaande de lading. De huurprijs wordt uitgedrukt in termen van totale kost per dag. Behoudens beperkingen in de overeenkomst bepaalt de bevrachter de aard en de hoeveelheid van de lading en de laad- en loshavens.

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

Tonnagebelastingregime - Een alternatieve wijze om het belastbaar inkomen van hiervoor in aanmerking komende schepen op forfaitaire basis te bepalen. De belastbare winst wordt berekend in functie van het nettotonnage van de door de vennootschap uitgebatede kwalificerende schepen, onafhankelijk van het resultaat van de vennootschap (winst of verlies).

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

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

Trampvaart - In tegenstelling tot de lijnvaart, varen trampschepen zonder vaste dienstregeling, route of bestemmingshavens. Trampschepen gaan naar waar de lading is en vervoeren deze lading naar waar gevraagd wordt, binnen redelijke grenzen, zoals taxi's.

ULCC - Ultra Large Crude Carriers (ULCC) zijn de grootste scheepvaartschepen ter wereld met een grootte variërend van 320.000 tot 500.000 dwt. Vanwege hun gigantische omvang hebben ze op maat gemaakte terminals nodig. Als gevolg daarvan bedienen ze een beperkt aantal havens met voldoende faciliteiten om ze te huisvesten. Ze worden voornamelijk gebruikt voor het transport van ruwe olie over zeer lange afstanden van de Perzische Golf naar Europa, Azië en Noord-Amerika. ULCC zijn de grootste scheepvaart schepen die ter wereld worden gebouwd met standaardafmetingen van 415 meter lengte, 63 meter breedte en 35 meter diepgang.

Ultra Deep Water (UDW) - waterdiepte van meer dan 1.500 meter.

Vat - Een volumetrische maateenheid die gelijk is aan 42 U.S. gallons of 158,99 liter. Er gaan 6,2898 vaten in een kubieke meter. Olie tankers vervoeren de olie niet meer in vaten (tot in de 19de eeuw wel). Nu wordt het begrip alleen nog gebruikt als volume-eenheid.

Vetting - Ship Vetting is een risicobeoordelingsproces dat wordt uitgevoerd door bevrachters en terminalexploitanten

om te voorkomen dat gebruik wordt gemaakt van gebrekkige schepen of binnenschepen wanneer goederen over zee of over de binnenwateren worden vervoerd.

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

VLCC Equivalent - 1 VLCC of 2 Suezmax-schepen

V-Plus - Een van de grootste olietankers ter wereld (ULCC of Ultra Large Crude Carrier) met een draagvermogen van meer dan 350.000 dwt. Deze tankers kunnen tot drie miljoen vaten ruwe olie transporteren en worden voornamelijk ingezet op dezelfde lange afstandsroutes als VLCC's. Om ze te onderscheiden van kleinere ULCC's, krijgen deze schepen soms de V-Plus-maataanduiding.

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

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

WTI-olieprijs - (US Oil) West Texas Intermediate, een van de drie belangrijkste benchmarks voor olieprijsen

	Indicatoren	Referentiestandaard SDGs	SASB
TOTALE BKG EMISSIES	Scope 1 BKG emissies	SDG 13	TR-MT-110a.1
	Scope 2 BKG emissies	SDG 13	TR-MT-110a.1
	BKG emissie intensiteit	SDG 13	TR-MT-110a.1
	BKG emissiebeheer	SDG 13	TR-MT-110a.2
	Scope 3 BKG emissies	SDG 13	
	Scope 3 - Categorie 3 - Brandstof- en energiegerelateerde activiteiten	SDG 13	
	Scope 3 - Categorie 4 - Transport en distributie	SDG 13	
	Scope 3 - Categorie 6 - Zak-enreizen	SDG 13	
	Scope 3 - Categorie 8 - Upstream Geleasde activa	SDG 13	
ENERGIEVERBRUIK	Energiemix (1) Totale verbruikte energie; (2) percentage zware stookolie (3) percentage hernieuwbare energie	SDG 13	TR-MT-110a.3
KOOLSTOFINTENSITEIT	Annual Efficiency Ratio (AER)	SDG 13	TR-MT-110a.2
LUCHTVERONTREINIGENDE STOFFEN	Luchtemissies van de volgende verontreinigende stoffen: (1) NOx (excluding N2O), (2) Sox, (3) PMs	SDG 3	TR-MT-120a.1, MARPOL Annex VI Reg. 14
SCHEEPSRECYCLAGE	Verantwoordelijke scheepsrecyclage	SDG 8, 12, 14	
MARINE BIODIVERSITEIT EN PREVENTIE VAN VERONTREINIGING	Biodiversiteit	SDG 14, 17	TR-MT-160a.1
	Percentage van de vloot dat ballastwater (1) uitwisselt en (2) behandelt	SDG 14	TR-MT-160a.2
	Aantal en totaal volume van lozingen en emissies in het milieu	SDG 14	TR-MT-160a.3
BETROKKENHEID VAN LEVERANCIERS	Aantal ingeschakelde leveranciers en hoogte van de inkoopuitgaven	SDG 12, 13	
GEZONDHEID	Gezondheidsbeleid	SDG 3	

GRI	ESRS	GHG Protocol	Referentie in het jaarverslag 2022
GRI 305-1	E1-7	•	pagina 61
GRI 305-2	E1-8	•	pagina 61
GRI 305-4	E1-11	•	pagina 61
GRI-DMA 305-1, GRI 305-5	D Rq. E1-E4	•	pagina 60-64
GRI 305-3, GRI 308-2	E1-9	•	pagina 61
GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 61
GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 61
GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 61
GRI 305-3	E1-9 par 46	•	pagina 61
GRI 302-1, 302-3	D Rq. E1-5	•	pagina 52
GRI 305-1	Not Defined	•	pagina 61
GRI 305-7	D Rq. E2-4	•	pagina 52
GRI 102-12	D Rq. E5-5		pagina's 66-67
GRI 304-2	D Rq. E4-1...E4-6 Under Taxonomy Reg.		pagina's 65-66
GRI 303-4	D Rq. E3-1...E3-7, OG 5-E3		pagina 65
GRI 306-3	D Rq. E3-1...E3-7		pagina 52
GRI 308-1, 414-1	D, Rq. 2-GR-3		pagina's 67-68
GRI 403-2, 403-3, 403-6	D. Rq. S1-1		pagina's 88-91

	Indicatoren	Referentiestandaard	
		SDGs	SASB
VEILIGHEID	Prestatie-indicatoren inzake veiligheid	SDG 8	TR-MT-320a.1
BEVEILIGING	Beveiliging en cyberbeveiligingsbeleid	SDG 9	
SAMENWERKINGEN	Number and type of initiatives and collaborations - Society	SDG 17	
	Aantal en type van initiatieven en samenwerkingen - Milieu	SDG 17	
TRANSPARANTIE EN ETHISCH GEDRAG	Sociale beleidslijnen	SDG 8	
MENSELIJKE WAARDE	Diversiteit van het personeelsbestand	SDG 5, 10	
	Gendergelijkheid	SDG 5	
	Mensenrechten	SDG 8	
	Aantrekken van talent	SDG 8	
	Trainingsuren	SDG 4	
BESTUUR	Gedragscode en ethische code	SDG 8, (17)	
CORRUPTIE	Havenstaatcontrole Aantal (1) tekortkomingen en (2) aanhoudingen ontvangen van regionale organisaties voor havenstaatcontrole (PSC)	SDG 8, 14	TR-MT-540a.3
	Anti-corruptiebeleid	SDG 16	TR-MT-510a.1
	Corruptierisico Aantal aanlopen in havens of netto inkomsten in landen met de 20 laagste scores op de corruptieperceptie-index van Transparency International.	SDG 16	TR-MT-510a.1
	Boetes Intern controlesysteem	SDG 16	TR-MT-510a.2

GRI	ESRS	GHG Protocol	Referentie in het jaarverslag 2022
GRI 403-9	D Rq. S1-11		pagina 96-97
GRI 418-1	D. Rq. S1-5, S1-26		pagina 99
GRI 102-12, 102-13	D. Rq. S3-2, S3-3, 2-GOV-1		pagina 85-86
GRI 102-12, 102-13, 413-1	D. Rq. S3-2, S3-3, 2-GOV-1		pagina's 69-70
GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 403-6, 412-2	D. Rq. S1-1		pagina's 74-75
GRI 405-1, 102-1, 102-2, 102-3, 102-8	D Rq. G1-1, G1-4, G1-9		pagina's 81-82
GRI 102-12	D. Rq. G1-4, G1-9		pagina 83
	D. Rq. 2-GOV 5, S1-1		pagina 75
GRI 103-1, 103-2, 103-3	D. Rq. S1-7		pagina's 79-80
GRI 103-1, 103-2, 103-3, 404-1, 404-2, 404-3	D. Rq. S1-1		pagina 80
GRI 102-12, 102-5, 102-16, 102-18, 405-1, 102-16, 205-1, 206-1, 406-1, 407-1, 408-1, 409-1, 412-1	D. Rq. 2-GOV-1, D. Rq. G2-1		pagina 100
			pagina 53
GRI 205-2	D.Rq. G2-2		pagina 100
GRI 205-2	D Rq. G2-2		pagina 53
GRI 419-1	D Rq. E2-6		pagina 71
	D. Rq. G1-7, G1-8		pagina 102

	Indicatoren	Referentiestandaard SDGs	SASB
RISICIBEHEER	Risicofactoren en beheer		
OPERATIONELE PRESTATIE	Aantal werknemers aan boord	SDG 8	TR-MT-000.A
	Totale afstand	SDG 8	TR-MT-000.B
	Operationele dagen	SDG 8	TR-MT-000.C
	Draagvermogen	SDG 8	TR-MT-000.D
	Aantal schepen in de totale vloot	SDG 8	TR-MT-000.E
	Aantal keren dat schepen de havens hebben aangedaan	SDG 8	TR-MT-000.F
	Strategieën voor BKG reductie	SDG 13	TR-MT-110a.2
	Data BKG emissies voor alle jaren tussen het basisjaar en het jaar van rapportering	SDG 13	TR-MT-110a.2

GRI	ESRS	GHG Protocol	Referentie in het jaarverslag 2022
	D. Rq. G1-7, G1-8		pagina 103
GRI 102-8	D Rq. S1-7		pagina 53
			pagina 53
			pagina 53
			pagina 53
			pagina 53
			pagina 53
GRI 201-2	D Rq. E1-E4		pagina 60
GRI 305-1			pagina 61



EURONAV[®]
The ocean is our environment

Hoofdzetel

De Gerlachekaai 20
B-2000 Antwerp - Belgium

tel. + 32 3 247 44 11
fax + 32 3 247 44 09
e-mail admin@euronav.com
website www.euronav.com

Verantwoordelijke uitgever: Lieve Logghe
De Gerlachekaai 20, B-2000 Antwerp - Belgium
Geregistreerd binnen de jurisdictie van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen
This report is also available in English

VAT BE 0860 402 767

U kunt dit verslag downloaden op onze
website: www.euronav.com