



Duurzaamheidsrapport

Brief van de CEO

Beste aandeelhouders,

2023 was een overgangsjaar voor Euronav. Aan het einde van het jaar hebben we onze strategie geherdefinieerd, weg van een pure tankeronderneming naar een gediversifieerd scheepvaartplatform met een sterke focus op decarbonisatie. De eerste grote stap in deze reis was de overname van CMB.TECH in februari 2024.

Duurzaamheid heeft altijd deel uitgemaakt van ons DNA en na de implementatie van onze nieuwe strategie zal dit thema centraal staan bij alles wat we doen.

Via CMB.TECH investeren we in en ontwikkelen we innovatieve technologieën die de toekomst van de scheepvaart kunnen herdefiniëren. Hoewel veel koolstofarme en koolstofvrije technologieën nog in de kinderschoenen staan, hebben we er alle vertrouwen in dat ze in de nabije toekomst koolstofvrije scheepvaartoplossingen kunnen bieden. We hebben vandaag waterstofaangedreven schepen op het water - en hebben een uitgebreide orderportefeuille met toekomstbestendige tonnage om te draaien op waterstof en ammoniak. Euronav & CMB.TECH volgen niet alleen het traject van de IMO GHG-strategie 2023 - maar gaan voorop.

Het duurzaamheidsverslag 2023 geeft een overzicht van de duurzaamheidsprestaties van Euronav in 2023 als stand-alone (zonder CMB.TECH), het verslag van volgend jaar zal de vele prestaties bevatten die CMB.TECH in 2024 zal hebben gerealiseerd.

Decarbonise Today, Navigate Tomorrow.

Met vriendelijke groet,

Alexander Saverys

CEO



Hoe we duurzaamheid benaderen

Wij zijn er mee bezig

Hoewel de scheepvaart momenteel de meest CO₂-efficiënte manier is om goederen tussen landen te vervoeren, kan de sector nog meer doen om bij te dragen aan de wereldwijde inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Ook de regelgeving verandert snel. De lidstaten van de IMO, bijeen tijdens MEPC 80, hebben de IMO-strategie ter vermindering van broeikasgasemissies door schepen voor 2023 aangenomen, met verbeterde doelstellingen om schadelijke emissies aan te pakken. De herziene IMO-strategie voor broeikasgasemissies omvat een versterkte gemeenschappelijke ambitie om broeikasgasemissies van de internationale scheepvaart tegen 2050 tot nul terug te brengen. Deze verbintenis er om ervoor te zorgen dat tegen 2030 alternatieve brandstoffen worden gebruikt die geen of bijna geen broeikasgassen uitstoten, en om indicatieve controlepunten voor 2030 en 2040 in te bouwen.

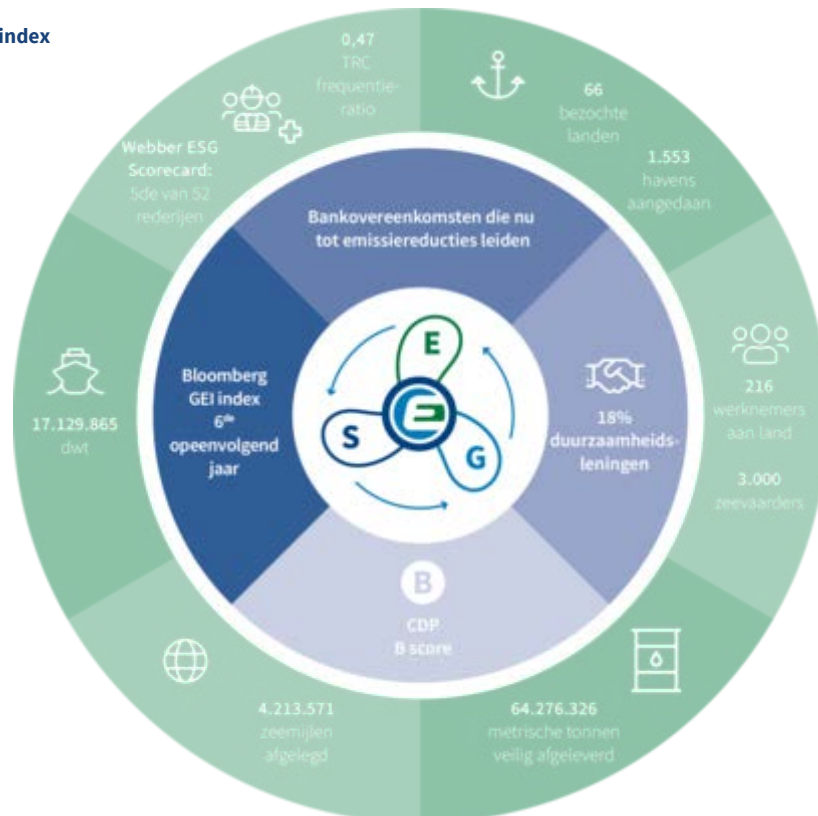
Daarnaast is de maritieme sector opgenomen in de EU-regeling voor de handel in emissierechten. De aankomende FuelEU-regeling voor de zeevaart, de wereldwijde brandstofnorm en veel aankomende normen voor duurzaamheidsrapportage zullen druk blijven uitoefenen op het leveren van emissiereducties.

Bij Euronav hebben we een dubbele verantwoordelijkheid in de duurzame energietransitie: (i) de verscheepte vracht en (ii) de uitstoot van onze scheepvaartactiviteiten.

De recente geschiedenis heeft ons duidelijk gemaakt dat een stabiele energievoorziening een essentieel onderdeel is van een functionerende moderne beschaving. Het is ook duidelijk dat de wereld een beter en evenwichtiger energiesysteem wil en nodig heeft. Een systeem dat flexibeler is en beter bestand tegen schokken in vraag en aanbod, een systeem dat energie levert die veilig en betaalbaar is en minder CO₂ uitstoot. Deze drie facetten staan bekend als het "energie-trilemma". Euronav heeft een rol te spelen in het verzekeren van energiezekerheid en betaalbaarheid vandaag - terwijl geleidelijk gediversifieerd wordt naar aangrenzende maritieme segmenten om ervoor te zorgen dat de energietransitie mettertijd werkelijkheid wordt.

De vermindering van uitstoot van onze scheepvaartactiviteiten begint vandaag - niet tegen 2030 of 2050. De bewezen staat van dienst van Euronav is opgebouwd rond voortdurende verjonging van de vloot met investeringen in de toekomstbestendige eco-tonnage, het naleven van de ambitieuze Poseidon Principles, het creëren van een gedetailleerd stappenplan naar decarbonisatie, de nodige CAPEX-investeringen doen en door de implementatie van operationele maatregelen die een onmiddellijk effect hebben.

Figuur 12: ESG-index Euronav



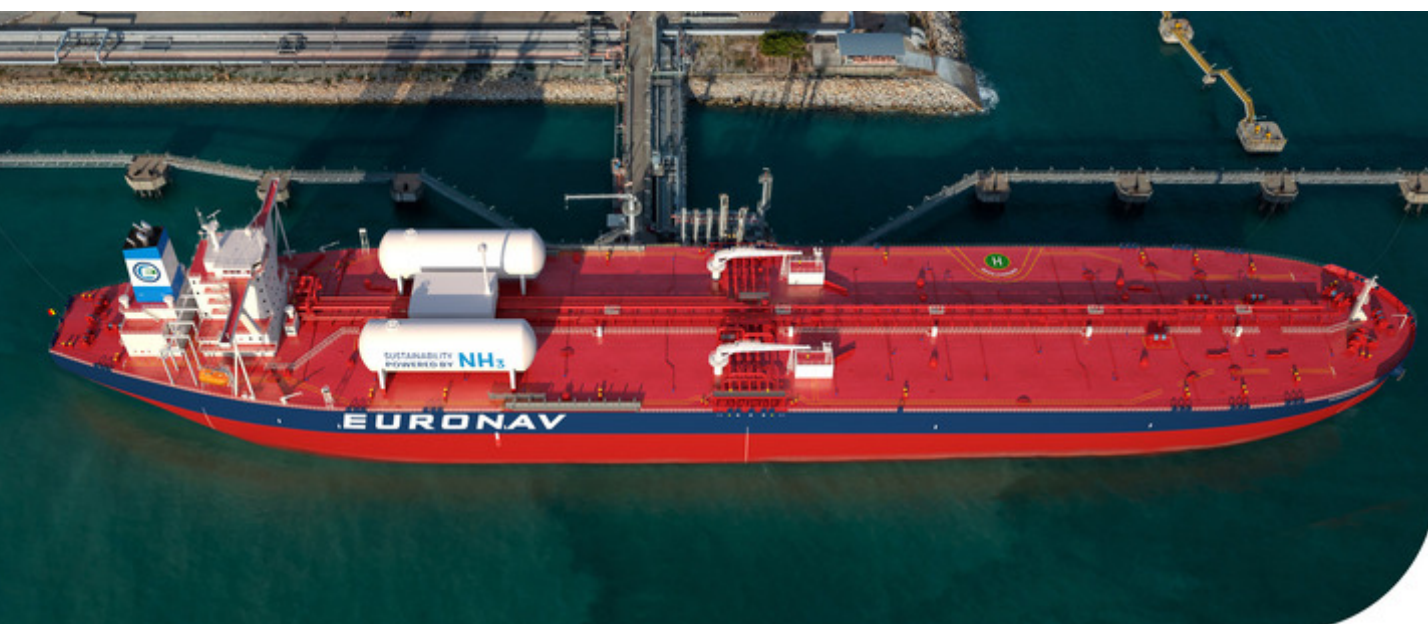
Bij Euronav werkt een speciaal team aan reisoptimalisatie door gebruik te maken van weerrouting en andere operationele efficiëntie. Onze innovatieteams werken aan complexe digitale oplossingen, zoals het FAST-platform, die de gegevens leveren voor nauwkeurige besluitvorming en realtime prestatieverbeteringen bieden. Onze operations- en chartermensen leiden de coalities in de sector die zich richten 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 schepen.

De resultaten zullen afhangen van vele parameters, zoals het ontwerp van de schepen en de beschikbaarheid van brandstoffen in de toekomst. Vandaag hebben we pragmatisme nodig en daarom hebben we in samenwerking met DNV voor elk Euronav-schip een welbepaald traject uitgestippeld. Dit is de sleutel tot het vermijden van economisch onaantrekkelijke of gestrande activa. Om ons op maat gemaakt scheepsspecifiek stappenplan voor het koolstofvrij maken van schepen na te leven, maken onze scheepsmanagement teams van de droogdokken van onze schepen gebruik om energiebeheer- en besparingstechnologieën te installeren. Voor de periode 2022-2027 zijn minstens 82 groene retrofitprojecten gepland, waardoor onze koolstofintensiteit (gemeten door AER) in lijn blijft met het AER-traject van de Poseidon Principles.

Last but not least zal de overname van CMB.TECH de introductie van koolstofarme technologieën in onze bestaande en nieuwbouww vloot versnellen en sterk verbeteren. 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 2023. 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 2023.



Kerncijfers duurzaamheid 2023

Tabel 2: Kerncijfers duurzaamheid 2023

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

Tabel 3: Kerncijfers duurzaamheid 2023

ACTIVITEITSMATSTAF	EENHEID	2023	2022	REFERENTIASTANDAARD
Aantal werknemers aan boord van schepen	Aantal	3.000	3.278	TR-MT-000.A
Totale afstand afgelegd door schepen	Zeemijlen	4.213.571	4.046.580	TR-MT-000.B
Operationele dagen	Dagen	24.474	23.807	TR-MT-000.C
Draagvermogen	Duizend ton	17.129.865	16.690.929	TR-MT-000.D
Aantal schepen in de totale scheepsvloot	Aantal	68	70	TR-MT-000.E
Aantal havenaanlopen van schepen	Aantal	1.553	1.852	TR-MT-000.F



Materialiteit

Dubbele materialiteitsbeoordeling onder CSRD

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

De dubbele materialiteitsbeoordeling is de basis en het startpunt voor de rapportering volgens het ESRS en zal bepalen waarover Euronav in de toekomst moet rapporteren. In januari 2024 werd een gedetailleerde dubbele materialiteitsbeoordeling opgestart om de meest materiële ESG-onderwerpen van Euronav te identificeren en om beleid, acties en doelstellingen te ontwikkelen om negatieve effecten te minimaliseren, risico's te beperken en kansen te grijpen. Zowel het perspectief van impactmaterialiteit (inside-out perspectief) als financiële materialiteit (outside-in perspectief) zal in overweging worden genomen.

Impactmaterialiteit identificeert de impact (feitelijk of potentieel, positief of negatief) die het bedrijf heeft op mensen of het milieu over de korte, middellange of lange termijn. Financiële materialiteit identificeert de risico's en kansen die effecten veroorzaken op de kasstromen, ontwikkeling, prestaties, positie, kapitaalkosten of toegang tot financiering van het bedrijf over de korte, middellange of lange termijn.

De initiële lijst van materiële ESG-onderwerpen was gebaseerd op benchmark- en vergelijkingsanalyses, de huidige rapporten op basis van GRI, SASB, CDP & SDG's en de SASB-materialiteitsmatrix. Op basis van deze interne oefening werden de volgende materiële onderwerpen gedefinieerd: klimaatverandering, oplossing, biodiversiteit & ecosystemen, circulaire economie, eigen werknemers, werknemers in de waardeketen en zakelijk gedrag. De volgende stap (Q2 2024) zal zijn om de initiële lijst van potentiële materiële onderwerpen te laten beoordelen door de stakeholders van Euronav - zowel op (i) potentiële kansen/risico's en impacts, als (ii) relevantie voor Euronav.

Zodra alle effecten, risico's en kansen zijn beoordeeld, zal Euronav afzonderlijke ranglijsten opstellen (met een hoge tot lage materialiteitsscore) voor negatieve effecten, positieve effecten, risico's en kansen. Door een drempel of afkappunt toe te passen kunnen deze lijsten opgesplitst worden in materiële (bovenaan) en niet-materiële (onderaan) invloeden, risico's en kansen. Het uiteindelijke resultaat is de materialiteitsmatrix die wordt gebruikt voor de daaropvolgende fit gap-analyse.



Duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de VN

In 2015 lanceerden de Verenigde Naties zeventien duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (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 duurzame ontwikkelingsdoelstellingen 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.

Figuur 13: SDG's Euronav



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 beloofd werd met een verlaagde rentecoupon.

Aanpak

Duurzame financiering

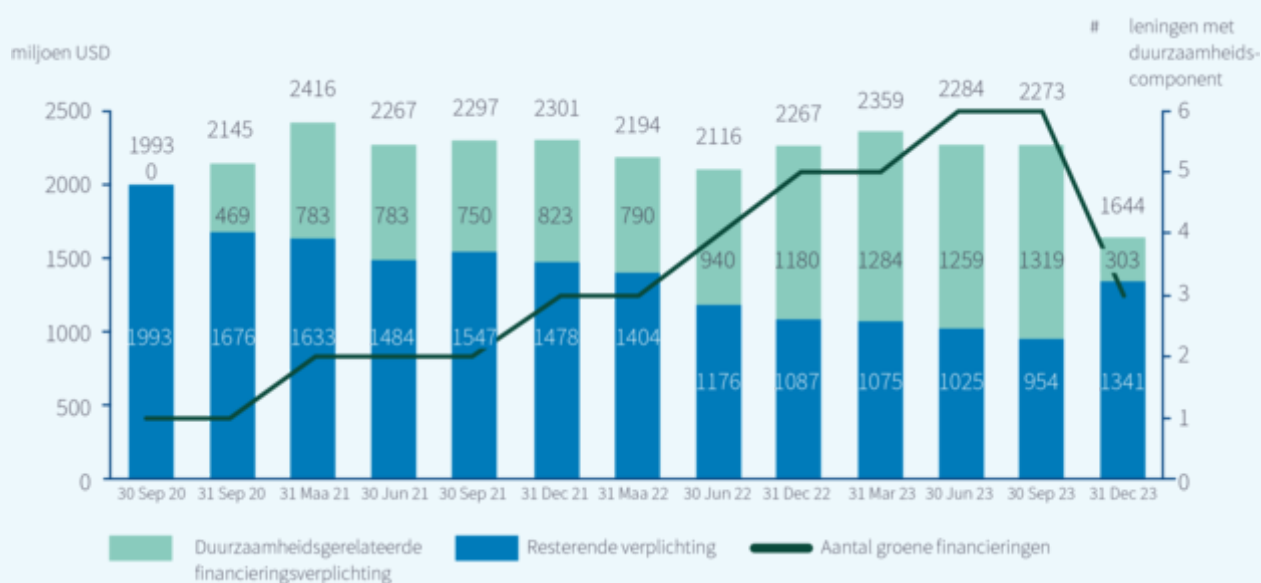
Aangezien duurzaamheid één van onze kernwaarden is, benadert Euronav elke financieringsopportunity vanuit een duurzaamheidsperspectief, samen met een consortium van partnerbanken die dezelfde waarden delen.

Vier van de zes ESG-faciliteiten zijn terugbetaald in 2023. De resterende ESG-faciliteiten omvatten de volgende KPI's:

- Een verbetering van de jaarlijkse efficiëntieratio (AER). Aan elke leningsovereenkomst is een tabel toegevoegd met de gemiddelde nagestreefde AER voor zowel VLCC's als Suezmaxes. Deze tabellen zijn gebaseerd op de Poseidon Principles V3 min 2%, of op de principes V4 min 2%.
- Verbruiksplafond. Deze KPI is specifiek voor de lening gekoppeld aan de FSO-schepen. Voor elk kwartaal wordt een doelstelling voor het brandstofverbruik berekend. Alle brandstofverbruikaspecten worden in beschouwing genomen, evenals de hoeveelheid ruwe olie die wordt verwerkt. Deze KPI wordt behaald als het werkelijke brandstofverbruik van een schip onder het doelverbruik ligt.
- Daarnaast bevatten de bareboat leasecontracten met Ocean Yield een duurzaamheids-KPI gebaseerd op de CII-prestaties van de schepen. De doelstelling is het behalen van een CII-rating van A of B op de opleveringsdatum en op de eerste dag van elk kalenderjaar daarna.

Figuur 14: Faciliteiten met een geïntegreerde duurzaamheidscomponent

Eind 2023 had 18% van de financieringen van Euronav bij commerciële banken een 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).

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.

Het bedrijf komt momenteel niet in aanmerking omdat het geen 500 mensen in dienst heeft (de zeevarenden vallen niet onder de definitie). Dit zal veranderen zodra Euronav onderhevig is aan de CSRD en de Europese Sustainability Reporting Standards. De onderneming zal dan verplicht zijn om te rapporteren of ze in aanmerking komt voor de taxonomie en of ze daarmee in overeenstemming is als onderdeel van de CSRD-rapportagevereisten. Tot die tijd zal Euronav taxonomie-gerelateerde informatie alleen op vrijwillige basis rapporteren.

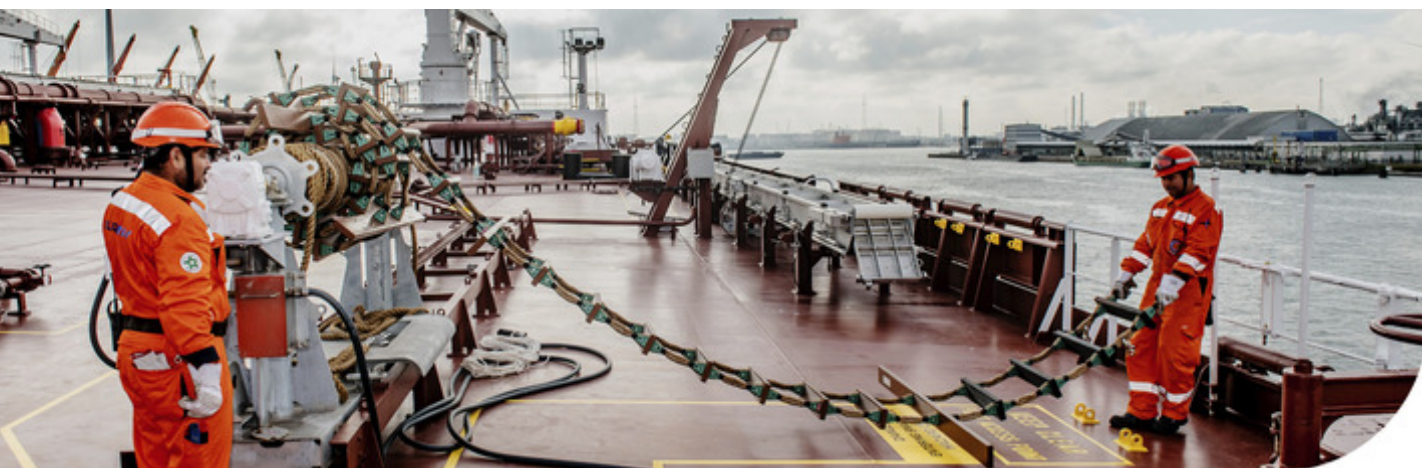
Milieu

Milieubenadering

De druk om koolstofarmer te worden neemt toe nu mensen en regeringen zich steeds meer bewust worden van de uitdagingen van antropogene klimaatverandering. In 2023 heeft de IMO bijvoorbeeld haar ambities voor het terugdringen van de broeikasgasemissies van de scheepvaart verhoogd. Vanaf januari 2024 zal de EU een CO₂-prijs voor de scheepvaart invoeren. De omvang van de klimaatverandering zal voornamelijk afhangen van de hoeveelheid broeikasgassen die in de atmosfeer worden uitgestoten. Om de temperatuurstijging tot een minimum te beperken, is het van cruciaal belang om met de hele sector en over de grenzen van industrieën heen samen te werken om de negatieve impact op het milieu in te perken. Tegelijkertijd is het echter net zo belangrijk dat elke speler zijn verantwoordelijkheid moet nemen door rechtstreekse maatregelen te nemen om zijn uitstoot te beperken. Het risico dat we lopen is dat hoe langer we zulke maatregelen uitstellen, hoe meer inspanningen nodig zullen zijn. De belangrijke stappen op weg naar een emissievrije scheepvaart moeten nu worden gezet - en niet in 2030 of 2050. Het huidige decennium zal beslissend zijn voor de scheepvaart.

Bij Euronav zetten we ook in op externe partners en samenwerkingsverbanden die ernaar streven om een onmiddellijke impact te hebben op de decarbonisatie van de scheepvaart. Weerroutingstools, 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.

Uiteindelijk zullen emissievrije brandstoffen het krachtigste middel zijn om onze activiteiten uitstootvrij te maken. Hoewel deze brandstoffen naar verwachting pas tegen het einde van dit decennium op grotere schaal worden gebruikt, zijn we actief betrokken bij projecten die inzetten op een multidisciplinaire aanpak om de ontwikkeling van emissievrije schepen te versnellen, zoals gezamenlijke ontwikkelingsprogramma's. De uitgebreide knowhow over groene waterstof en ammoniak die de overname van CMB.TECH met zich meebrengt, zal in de toekomst worden gebruikt en toegepast in onze tankervloot.



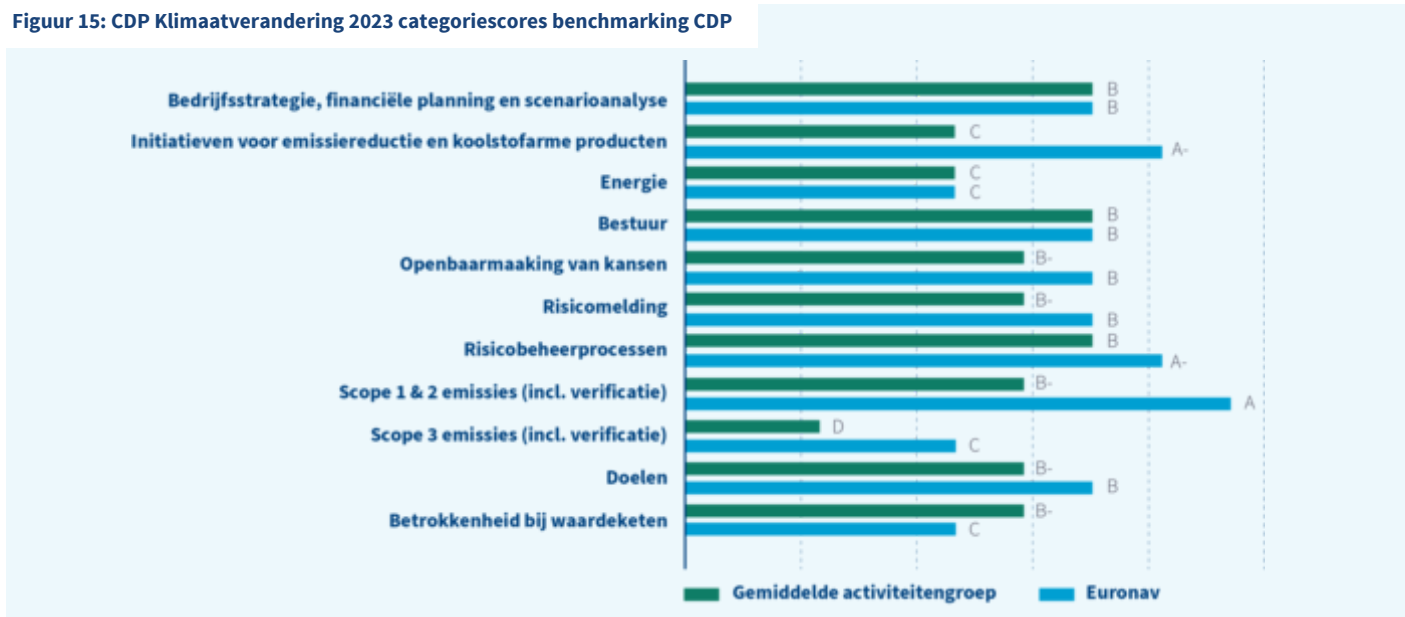
Carbon Disclosure Project (CDP)

Het CDP is een wereldwijde non-profitorganisatie die 's werelds meest toonaangevende platform voor de bekendmaking van milieugegevens beheert. Bijna 21.000 organisaties verstrekten in 2023 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 2023 kreeg Euronav voor de vierde 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). De B-score bevindt zich in de categorie Management en wordt gedefinieerd als: gecoördineerde actie ondernemen met betrekking tot klimaatkwesties.

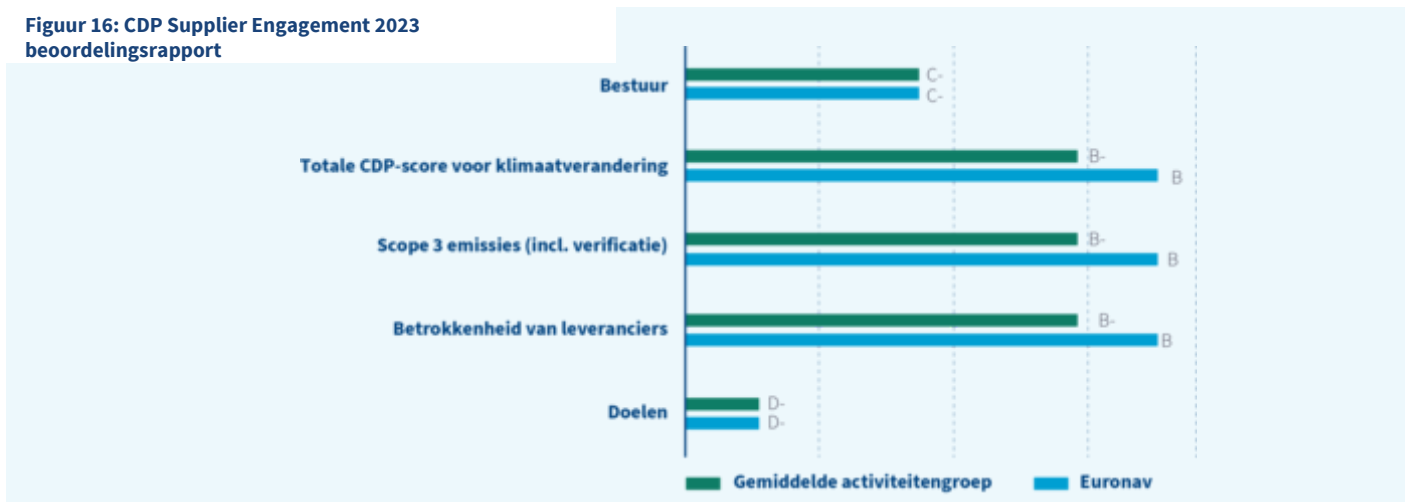
We behielden onze A op 'Scope 1 en 2 emissies (incl. verificatie)' en behielden onze A-score 'Risicobeheerprocessen'. Het bedrijf verbeterde op: 'Governance' (C naar B), 'Risicomelding' (C naar B), en 'Doelstellingen' (B- naar B). De score daalde op 'Energie' (B naar C) en 'Initiatieven voor emissiereductie en koolstofarme producten' (A naar A-).

Figuur 15: CDP Klimaatverandering 2023 categoriescores benchmarking CDP



Het CDP evalueert ook de samenwerking tussen organisaties en hun leveranciers op het gebied van klimaatverandering. Inkooporganisaties hebben het potentieel om belangrijke milieuveranderingen te stimuleren door een dialoog aan te gaan met hun leveranciers. Door de betrokkenheid van leveranciers te evalueren en best practices te erkennen, wil het CDP wereldwijde actie op het gebied van emissies in de toeleveringsketen versnellen. Euronav N.V. kreeg een B-, wat in de Management-categorie ligt. Dit is hetzelfde als het regionale Europese gemiddelde van B- en hoger dan het gemiddelde van de scheepvaartsector C.

Figuur 16: CDP Supplier Engagement 2023 beoordelingsrapport



Decarbonisatie: van strategie tot implementatie

Euronav heeft zijn decarbonisatietraject publiekelijk bekendgemaakt in mei 2022. Toen hebben we ook de belangrijkste decarbonisatiehefbomen van Euronav aangegeven: brandstoffen met lage/nul-emissie, energie-efficiënte technologieën, operationele efficiëntie en vlootvernieuwing. Voor 2023 was de belangrijkste focus het vertalen van de bedrijfsbrede strategie naar gedetailleerde scheepsspecifieke plannen voor het koolstofvrij maken van de vloot. Dit was niet alleen om de strategie te valideren, maar ook om de benodigde investeringen in CapEx- en FUELEX-investeringen te kwantificeren die nodig zijn om te voldoen aan de strategie van Euronav om tegen 2050 NetZero te zijn.

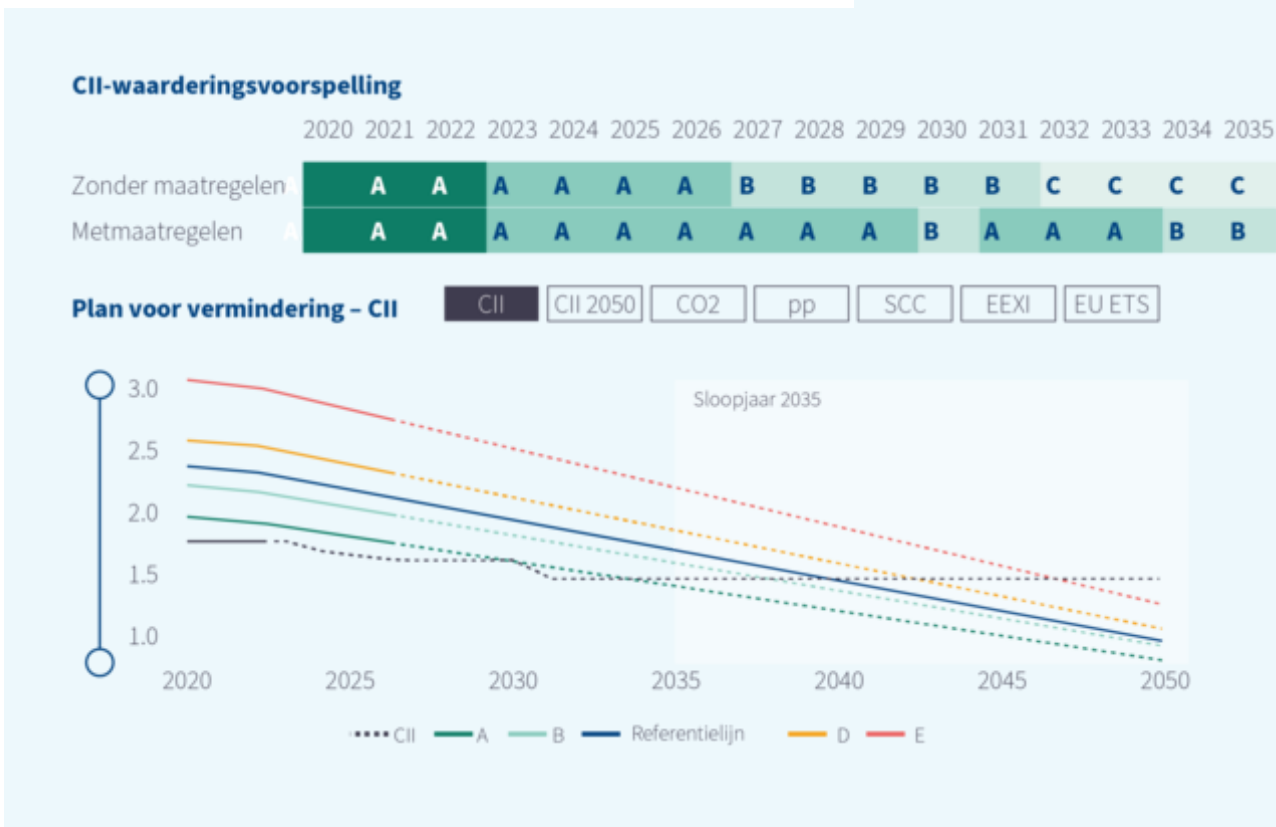
De decarbonisatiestrategie van het bedrijf zal in de loop van 2024 worden herzien en verbeterd na de implementatie van de nieuwe diversificatie-, decarbonisatie- en optimalisatiestrategie en de overname van CMB.TECH.

Op weg naar decarbonisatie

De decarbonisatie-squad heeft besloten om in zee te gaan met een van de bekende Classes (DNV) die advies en technische ondersteuning biedt bij de ontwikkeling van het vlootovergangsplan van Euronav. Het resultaat van deze oefening is een gedetailleerd overzicht van de vereisten per schip om te voldoen aan de NetZero-ambitie van Euronav voor 2050, de tussentijdse controlepunten van de IMO in 2030 en 2040, om te voldoen aan de Poseidon Principles V4 min 2% en om een jaarlijks CII-niveau van A/B/C te garanderen. Door zowel de operationele maatregelen, de vereiste CaPex-investeringen, de impact op de OpEx en de bijkomende FUELEX (cfr. biobrandstoffen) te definiëren, kan Euronav nu een antwoord geven op de hamvraag “hoeveel zal onze decarbonisatiestrategie naar verwachting kosten?”.

Vanuit een technisch perspectief werden in totaal 24 verschillende operationele technische maatregelen besproken en geëvalueerd - variërend in decarbonisatiepotentieel (0-100%), in complexiteit (laag, gemiddeld, hoog) en investering (0-7 miljoen USD). Op basis van bestaande ervaring binnen DNV en Euronav Technical, en in de bredere sector, werd een selectie gemaakt van zes direct beschikbare maatregelen: reis/snelheid havenoptimalisatie, verbetering AE-laadverdeling, verbetering ladingafvoer, brandstofefficiëntieverhoging, AE-uitlaatgaseconomiser, en ultrasone propeller antifouling. Geleidelijke toepassing van drop-in biobrandstoffen werd in overweging genomen vanuit het perspectief van toekomstbestendige brandstoffen - met toepasbaarheid op de korte tot middellange termijn.

Figuur 17: CII rating prognose voor schip Dia (VLCC - 2015) - met en zonder maatregelen.



Monitoring van broeikasgasemissies

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

Tabel 4: Totale CO₂-emissies Euronav

Type uitstoot	2019 tCO ₂ e	2020 tCO ₂ e	2021 tCO ₂ e	2022 tCO ₂ e	2023 tCO ₂ e	% 2023 vs 2022
Scope 1 (Rechtstreeks)	3.129.547	3.082.765	2.392.017	2.155.984	2.226.796	3%
Scope 2 (Onrechtstreekse energie)	248	232	199	157	175	11%
Scope 3 (Andere onrechtstreekse uitstoot)	625.565	638.578	805.064	653.262	789.791	21%
Business travel	11.104	6.422	8.932	14.545	12.757	-12%
WTT Fuels	610.910	604.217	535.093	484.141	506.136	5%
WTT and T&D (electricity)	58	59	80	54	50	-8%
WTT Fuel - biofuel blend (B30/B50)	-	-	271	-	-	-
WTT Business Travel	1.212	703	978	1.593	1.477	-7%
Upstream Leased Assets	-	27.177	211.939	-	-	-
Downstream Leased Assets	-	-	259.711	152.929	269.371	76%
Totaal	3.755.360	3.721.576	3.197.280	2.809.404	3.016.762	7%

Om de voetafdruk van de waardeketen van Euronav te meten, heeft EcoAct het GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting en rapportagestandaard gevolgd. Deze standaard biedt eisen en richtlijnen voor bedrijven om een inventarisatie van broeikasgasemissies op te stellen en te rapporteren waarin ook de uitstoot als gevolg van activiteiten in de waardeketen wordt meegenomen.

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 Venootschap - inclusief de TC-vloot.

- Vanaf het rapporteringsjaar 2023 zal Euronav de richtlijnen volgen van de Baltic and International Maritime Council (BIMCO) voor de boekhouding en rapportering van de broeikasgasemissies van een schip. Volgens deze richtlijnen moeten de feitelijke emissies van gebruikte brandstof worden geboekt onder Scope 1, door de entiteit die ervoor betaalt. In het kader van een tijdcharter ligt de verantwoordelijkheid voor de boekhouding en rapportering van scope 1 emissies dus bij de tijdcharteraar. Bijgevolg heeft Euronav alle tijdcharteremissies opgenomen onder scope 3 Downstream geleasede activa. De verslagjaren 2021, 2022 en 2023 werden dienovereenkomstig herberekend (zie Tabel 4).
- De absolute CO₂-uitstoot steeg in 2023 met 7% omdat de vloot in absolute termen toenam met 2 VLCC's en 1 Suezmax-schip. Als gevolg daarvan steeg het totale laadvermogen per totale zeemijl met 5.8% in 2023. Bovendien was de gemiddelde beladen en ballastsnelheid van de VLCC-vloot in 2023 hoger dan in 2022.
- Vanuit het oogpunt van efficiëntie is de Energy Efficiency Operational Index, zijnde de uitstoot van de zeegaande vloot (gCO₂) per eenheid transportwerk (vrachttonmijlen), verder gedaald tussen 2022 (4.7 gCO₂/TNM) en 2023 (4.38 gCO₂/TNM). EEOI wordt gezien als een goede metriek om de efficiënte exploitatie en het gebruik van een scheepsvloot aan te tonen. Waar AER/CII de CO₂-uitstoot weergeeft in termen van het transportnetwerk dat een schip per vrachtcapaciteit verricht, verwijst EEOI naar de vracht die tijdens een bepaalde reis wordt vervoerd. Terwijl EEOI in feite de berekening van werk baseert op geladen scheepsbewegingen, houdt de Jaarlijkse Efficiëntieverhouding (AER) rekening met ballast- en geladen scheepsbewegingen (cfr. het stimuleren van ballasttrajecten).

Tabel 5: Belangrijkste operationele gegevens

	2019	2020	2021	2022	2023
EEOI gCO ₂ /TNM	4,96	4,91	5,01	4,7	4,38
AER gCO ₂ /DWTNM	2,36	2,42	2,26	2,14	2,16
OEI gCO ₂ /T.KM	3,36	3,34	3,55	3,14	3,04

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

2023: belangrijkste operationele factoren die de prestaties bepalen:

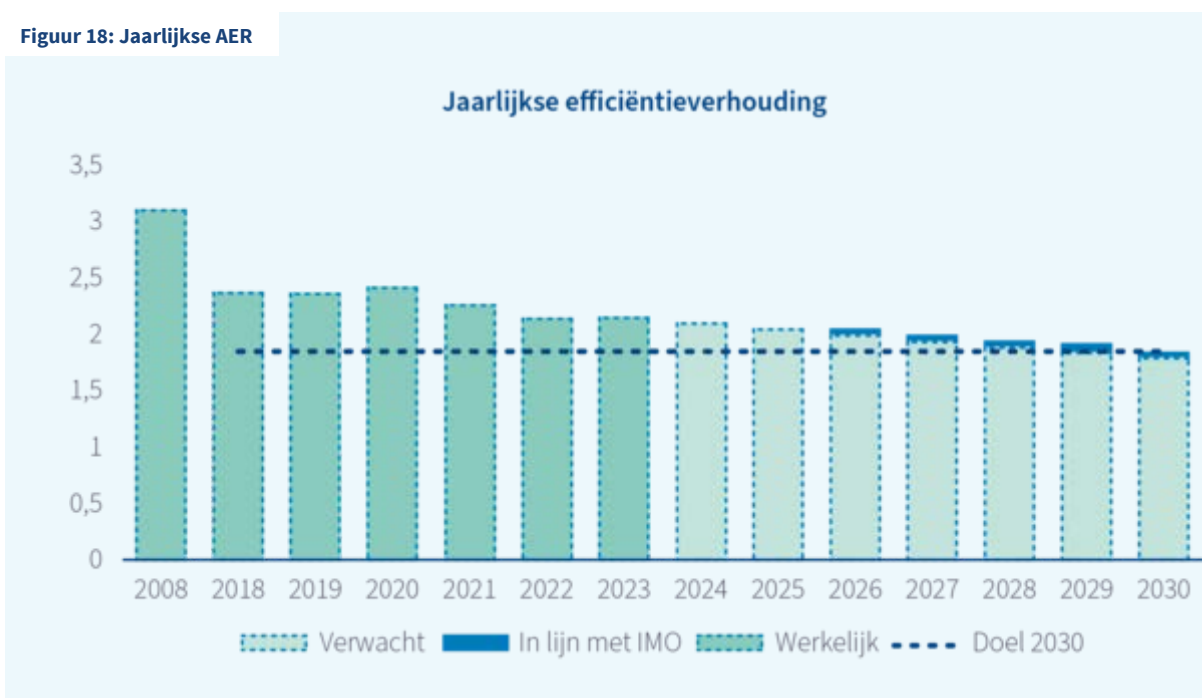
- Nieuwbouw/verkoop van schepen: Nieuwbouw of verkoop van schepen is in de eerste plaats een commerciële beslissing die van toepassing is op het operationele profiel van de hele vloot en de noodzaak om in te spelen op marktrends en/of regelgeving. Nieuwe motorontwerpen en -technologieën genereren echter 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-terminen) en 27% in olieconsumptie bij een bepaalde snelheid/belasting.
- Enkele nieuwbouwschepen hebben in 2023 onze vloot vervoegd: de VLCC Cassius (2023 - 299,158 dwt), de VLCC Clovis (2023 - 299,158 dwt), de Suezmax Brugge. Euronav kondigde een overeenkomst aan voor de aankoop van 3 VLCC- nieuwbouwschepen (levering verwacht in Q2/Q3 2026) en 2 Suezmaxen (levering Q2 2026). Deze schepen zijn de nieuwste generatie eco-VLCC- en eco-Suezmaxtankers. De eco-VLCC-schepen zullen klaar zijn voor dual fuel ammoniak bij oplevering in 2026/2027.
- Euronav kondigde de verkoop aan van de VLCC Nautica (2008 - 307,284 dwt). Daarnaast kondigde Euronav de verkoop aan van 24 VLCC's aan Frontline: Dominica, Alboran, Alex, Alice, Andaman, Anne, Arafura, Aral, Desirade, Drevec, Amundsen, Aquitaine, Ardeche, Hatteras, Heron, Derius, Dalis, Delos, Dickens, Diodorus, Doris, Camus, Cassius en Clovis. De meeste overdrachten van activa vonden plaats tussen december 2023 en januari 2024.
- In 2023 vonden ongeveer 11 droogdokprogramma's plaats, waardoor verdere brandstof- en emissiebesparingen konden worden gerealiseerd. Wat betreft energie-efficiëntietechnologieën met potentieel om het verbruik van stookolie te verminderen, is hier de lijst van groene retrofits van 2023:
 - Premium antifouling werd aangebracht op de VLCC Hojo. 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)
 - Variable Frequency Drives- installaties (VFD's) 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: 2 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)
- Vorig jaar (2022) waren er 10 toepassingen van premium antifouling, 1 schip geïnstalleerd met een Fuel Efficiency Boost, 6 schepen geïnstalleerd met Variable Frequency Drives (VFD's) op pompen, 6 schepen geïnstalleerd met VFD's op ventilatoren en 3 schepen met Propeller Boss Cap Fins (PBCF).
- Operationele efficiëntie is een andere direct en gemakkelijk haalbare manier 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.
- 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.



De rapportageperiode voor 2022 vergeleken met 2023 resulteerde in een stabilisatie van de vlootbrede jaarlijkse efficiëntieverhouding. De vlootbrede AER van het jaar 2023 was 2.16 gCO₂/DWTNM, en in 2022: 2.14 gCO₂/DWTNM. Er is een lichte verbetering van de EEOI (Energy Efficiency Operational Index) tussen 2022 en 2023, van 4.7 gCO₂/TNM in 2022 naar 4.4 gCO₂/TNM in 2023, met inbegrip van de volledige vloot in eigendom van Euronav, met uitzondering van: schepen in TC-in, FSO's en schepen gebruikt als opslagplatformen. In 2022 en 2023 hebben we 6 VLCC's uitgerust met uitlaatgaswassers (wat resulteert in een toegenomen verbruik van ongeveer 2.200 ton of 6.200 ton CO₂-uitstoot). Bovendien zijn er van de 24 eco-VLCC's die in 2023 aan Frontline werden verkocht en jonger zijn dan de gemiddelde leeftijd, reeds 11 van eigenaar veranderd in het vierde kwartaal van 2023 - wat een impact heeft op het verbruiksprofiel van de Euronav-vloot.

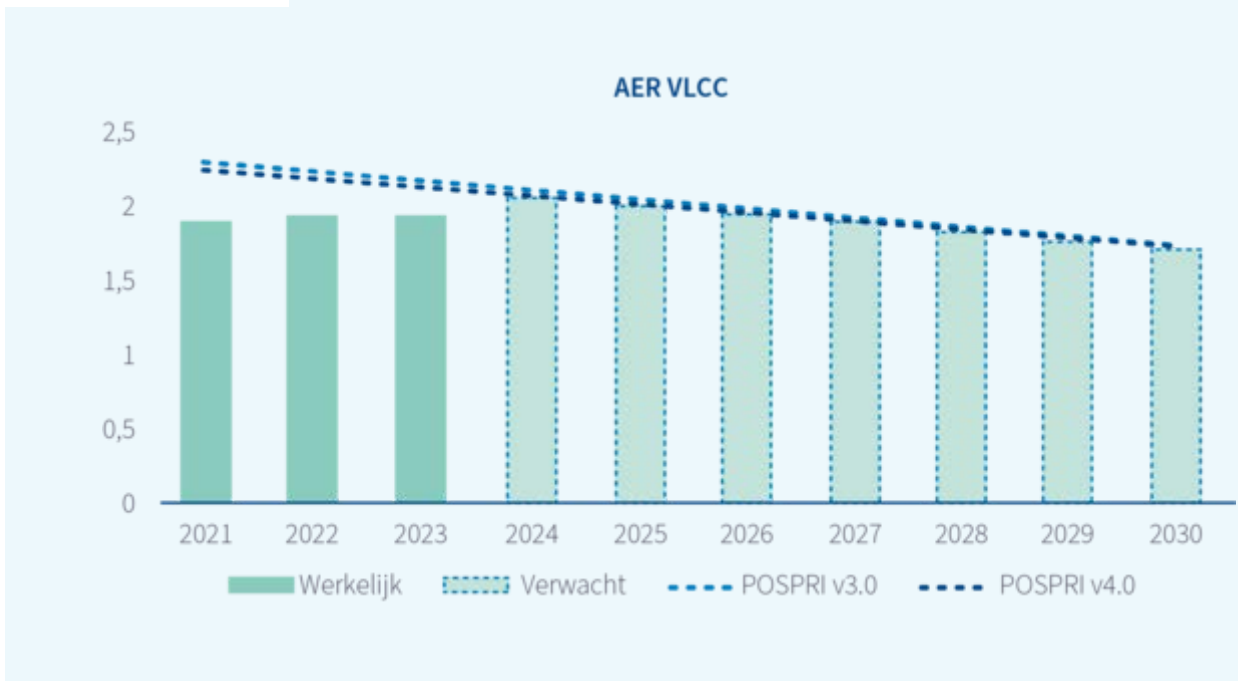
Euronav is op weg om de IMO-doelstelling te behalen in 2029, als de huidige snelheid van de verlaging van het AER aanhoudt (of versnelt). Euronav zal naar verwachting een vlootbrede AER bereiken van 1.85g CO₂/TNM tegen 2029 tegenover ons IMO-gealigneerd traject van 1.86 tegen 2030. Bijgevolg kan de verwachte AER van 2030 1.79g CO₂/TNM bereiken, wat een vermindering van 40% betekent ten opzichte van 2008, het referentiejaar van de IMO.

Figuur 18: Jaarlijkse AER

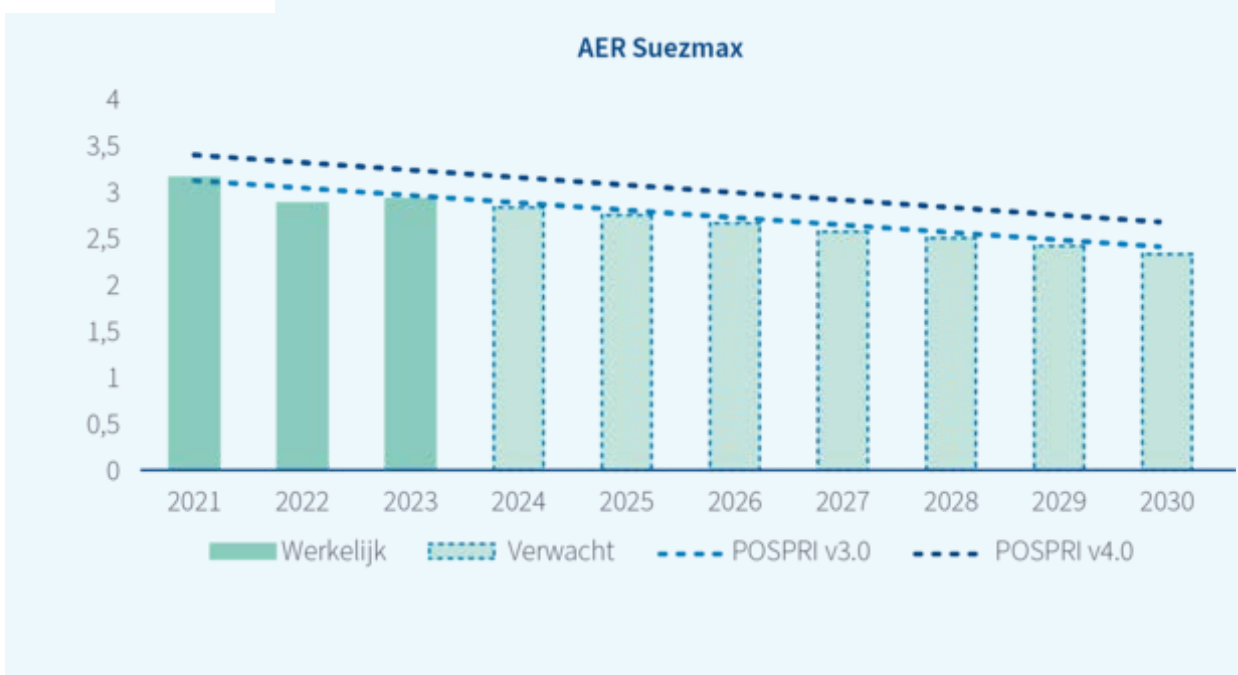


De Poseidon Principles (PP) bieden een kader voor het beoordelen en openbaar maken van de klimaataanpassing van scheepsfinancieringsportefeuilles aan het beleid en de doelstellingen/ambities van de IMO om broeikasgasemissies voor de scheepvaart te verminderen. De Poseidon Principles passen een maximum niveau toe van AER of de Annual Efficiency Ratio voor de scheepsvloot van een onderneming. De Annual Efficiency Ratio deelt de jaarlijkse CO₂-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 feitelijke resultaten van 2022 en 2023 liggen onze Suezmax- en ons VLCC-traject in lijn met onze doelstellingen.

Figuur 19: AER Suezmax



Figuur 20: AER Suezmax



Water en behoud van mariene biodiversiteit

Ballastwaterbehandeling

Ballastwater is essentieel voor de commerciële scheepvaart. Het compenseert het gewichtsverlies dat ontstaat als gevolg van ladingwerkzaamheden of bij het verbruik van brandstof en zorgt zo voor stabiliteit, minder druk op de romp en een betere voortstuwing en manoeuvreerbaarheid. Het water dat zij naar binnen pompen bevat echter ook een verscheidenheid aan inheemse organismen die later buiten hun natuurlijke habitat terechtkomen. Hoewel de meeste vervoerde soorten het niet overleven wanneer het ballastwater wordt geloosd, gedijen sommige goed in hun nieuwe omgeving. Bij gebrek aan natuurlijke vijanden verdringen of doden ze inheemse soorten. 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 en is actief in de internationale handel. Het verdrag is op 8 september 2017 wereldwijd in werking getreden en werd verplicht voor nieuwe schepen en voor schepen bij hun volgende speciale inspectie (5, 10 en 15 jaar, en daarna elke 30 maanden).

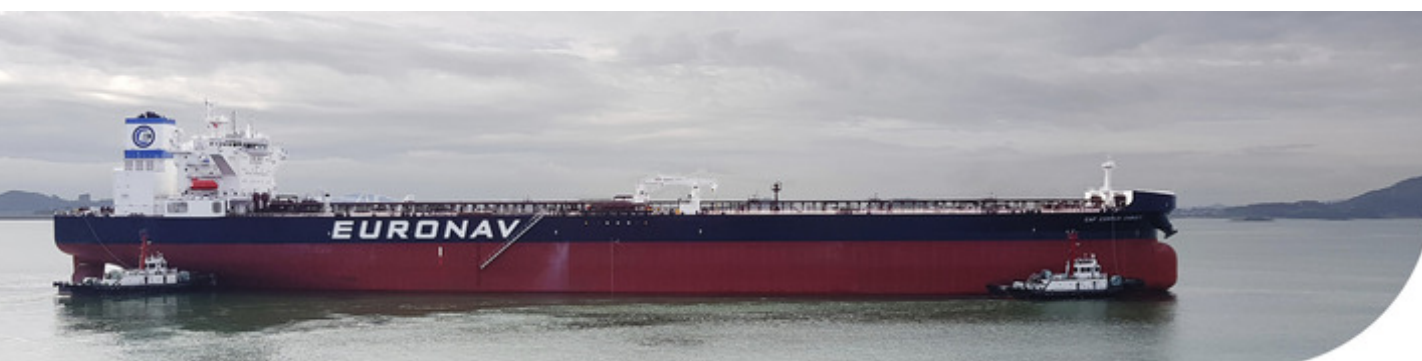
Tabel 6: Evolutie van de op Euronav-schepen geïnstalleerde systemen voor de behandeling van ballastwater

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Van vorig jaar	0	1	4	6	29	30	33	44	58
Nieuwbouwschepen met BWTS	1	3	2	4	0	0	4	2	5
Retrofits van BWTS	0	0	0	0	1	3	7	10	4
Tweedehandschepen met BWTS	0	0	0	19	0	0	0	2	0
Subtotaal met BWTS	1	4	6	29	30	33	44	58	67
Schepen verkocht met BWTS	0	0	0	0	0	0	0	7	12
Totaal uitgerust met BWTS	1	4	6	29	30	33	44	51	55

Recyclage van de schepen

Euronav engageert zich voor een levenscyclusbeheer van hoge kwaliteit van de schepen die we in eigendom hebben volgens de hoogste normen. De zorg voor onze schepen gaat verder dan hun commerciële levensduur door verantwoorde recyclagepraktijken toe te passen binnen de grenzen van onze mogelijkheden.

Schepen zijn omvangrijke constructies die een aanzienlijke hoeveelheid menselijke inspanningen vereisen bij het ontmantelen en recyclen. Hun uitrusting bestaat uit verschillende soorten materialen en is vanwege hun eigenschappen gevoelig om mee om te gaan. In sommige gevallen kunnen materialen een negatief effect hebben op het milieu. Daarom zijn wereldwijde regelgeving en harmonisatie van goede recyclagepraktijken nodig, aangezien de scheepvaart een wereldwijde activiteit is.



Waar verantwoordelijkheid en ambitie elkaar ontmoeten

Euronav engageert zich om al haar schepen op een duurzame, veilige en milieuvriendelijke manier te recyclen en om haar activiteiten op dit gebied op een sociaal verantwoorde en ethische manier uit te voeren, terwijl ze steeds alle respectievelijke wettelijke vereisten toepast. Het doel van Euronav is het voorkomen, verminderen en minimaliseren van verwondingen, ongevallen, schendingen van mensenrechten en alle andere negatieve effecten of neveneffecten van scheepsrecyclage. We werken aan de ontwikkeling van een volwaardig scheepsrecyclagebeleid dat ons engagement voor een verantwoorde en op circulariteit gebaseerde aanpak zal implementeren.

Onze principes

Als we de eigenaar waren van het schip aan het einde van de levensduur en er geen andere mogelijkheid zou zijn dan het schip te laten ontmantelen, zouden we kunnen beslissen om het schip te recyclen. Als eigenaar van dat schip zouden we volledige verantwoordelijkheid nemen en een streng audit- en inspectieregime hanteren voor de goedkeuring van de scheepsrecyclagebedrijven die we gebruiken. Dat is het niveau van verantwoordelijkheid dat we nastreven. We doen geen concessies aan de principes op het gebied van veiligheid, milieu, mens en werk, waar anti-corruptie en onderaanneming steeds duidelijk zichtbaar worden. Deze principes bepalen onze manier van zakendoen en het opbouwen van samenwerkingsverbanden.

Scheepsrecyclage is een belangrijk onderwerp waar Euronav actief aan werkt, niet alleen wanneer het schip klaar is voor ontmanteling, maar vanaf dag 1 van het leven van het schip. Het groene paspoort en/of andere aantekeningen (bv. ENVIRO) zijn belangrijke items in verband met het recyclagebeleid en zijn documenten die de volledige levensduur van een schip volgen, beginnend bij de bouw ervan. Deze documenten moeten regelmatig worden bijgewerkt door alle verschillende partijen die betrokken zijn bij de levenscyclus van een schip. Het bevat informatie zoals de gegevens van het schip, details over de werf, maar vooral informatie over elk product dat tijdens de bouw en exploitatie van het schip wordt gebruikt. Omwille van het belang van het groene paspoort binnen het recyclagebeleid, hebben alle nieuwbouwschepen van Euronav en het merendeel van de schepen in de vloot een groen paspoort en/of andere vermeldingen (bv. ENVIRO). Euronav voldoet aan de laatste EU-regelgeving die voorziet in de invoering van een Inventaris van Gevaarlijke Materialen (IHM) en een Onderhoudsplan voor elk schip. Het type, de hoeveelheid en de locatie van gevaarlijke materialen zijn opgenomen in dat register en HM's moeten duidelijk identificeerbaar zijn. De voorwaarden dienen als het ID van het schip, ze worden regelmatig bijgewerkt en volgen de eigendom van het schip.

We hebben het bedrijf gepositioneerd als een eersteklas operator en we onderhouden een moderne vloot. We verkopen onze schepen vaak lang voor hun natuurlijke einde van hun levensduur voor verdere handel of voor conversies - meestal naar Floating Storage and Offloading units (FSO) of Floating Storage Production and Offloading (FPSO) units. In elk geval, wanneer een schip dat eigendom is van Euronav bestemd is voor recyclage, moet Euronav in zee gaan met scheepswerven om te garanderen dat het scheepsrecyclagebedrijf op een verantwoorde manier handelt en even hoge ethische en sociaal verantwoorde standaarden hanteert. Dit kan betekenen dat Euronav een audit uitvoert van het relevante bedrijf.

De recyclageprincipes van Euronav, die zullen worden toegepast op onze hele vloot, vertegenwoordigen een reeks standaard compliance-acties die voldoen aan alle toepasselijke regelgeving, maar ook aan de best practices in de sector en onze ESG-cultuur.

De kosten voor het recyclen van een schip met respect voor het milieu en de veiligheid van de arbeiders op gespecialiseerde werven zijn moeilijk te voorspellen omdat de regelgeving en de good practices in de sector, wat leidt tot zelfregulering, drastisch kunnen veranderen in de loop van de tijd. De onderneming is echter van mening dat de recente trends in de staalindustrie en de vooruitzichten voor de toekomstige vraag naar schroot nu een indicatie zijn voor een positieve restwaarde van haar schepen na aftrek van de kosten voor verwijdering.

We merken op dat de schrootprijzen van vorig jaar ongekend hoge waarden hebben bereikt van meer dan 600 dollar per Light Displacement Tonnage (LDT). De eerdere visie van het bedrijf was dat tegen de tijd dat de schepen het einde van hun levensduur zouden bereiken, hun restwaarde waarschijnlijk gelijk zou zijn aan hun verwijderingskosten. Dit blijkt niet langer het geval te zijn en heeft geleid tot een herbeoordeling door het management, resulterend in een schatting van de restwaarde van de schepen van nul, netto, naar een restwaarde die gelijk is aan de lichtgewicht tonnage van elk schip vermenigvuldigd met een voorspelde schrootwaarde per ton na ontmanteling, verminderd met verwijderingskosten zoals het herpositioneren van het schip, commissies en voorbereidingskosten, en na overweging van de impact van (verandering in) wereldwijde recyclageregulering (EU-regelgeving versus andere) en ontwikkelingen.

Op één lijn met wereldwijde voorschriften en overeenkomsten

We zijn een belangrijke voorstander van de Hong Kong International Convention (HKC) voor veilige en milieuvriendelijke scheepsrecyclage, 2009. Euronav zal blijven voldoen aan alle toepasselijke wereldwijde, regionale

en lokale relevante regelgevingen die garanderen dat schepen op een transparante en gecontroleerde manier worden gerecycled en zal het volledige recyclageproces opvolgen tot op het niveau van onze jurisdictie.

Overzicht van initiatieven en samenwerkingsverbanden - Milieu

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. In 2023 nam Euronav actief deel aan de volgende initiatieven: (i) Taskforce korte termijn-actie, en (ii) Coalitie "Getting to Zero". Ga voor meer informatie naar <https://www.globalmaritimeforum.org/>.

Taskforce korte termijn-actie

Het Global Maritime Forum heeft vijf belangrijke actiegebieden geïdentificeerd om de operationele efficiëntie van schepen te verbeteren. De implementatie van operationele efficiëntiestrategieën speelt een cruciale rol bij het terugdringen van de huidige scheepvaartemissies en bereidt de sector tegelijkertijd voor op een beter beheersbare langetermijnovergang naar een emissievrije toekomst. Euronav heeft samen met 20 spelers uit de sector in de loop van 2023 grondig gewerkt om de ambitieverklaring te definiëren - en deze te vertalen in een reeks Insight Briefs voor de bredere scheepvaartsector. Drie deelnemende bedrijven - Chevron, Euronav en Cargill - kondigden de gezamenlijke ambitieverklaring aan als onderdeel van de jaarlijkse top van het Global Maritime Forum in Athene (oktober 2023).

Getting to Zero-coalitie

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

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

Euronav is lid van ITOPF. De International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) is een non-profitorganisatie en een betrouwbare bron van objectief technisch advies over de hele wereld over paraatheid en reactie op accidentele lozingen op zee. 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. Meer informatie is te vinden op: <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

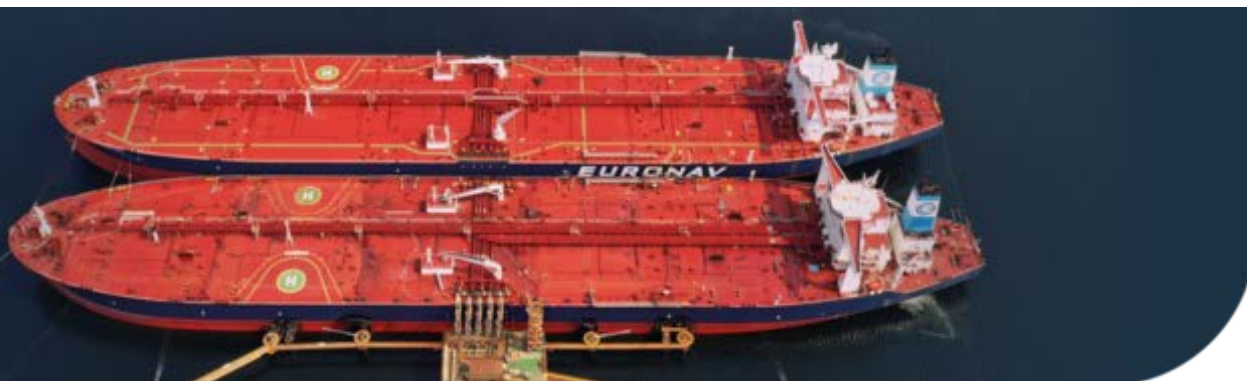
Blauwe vinvissen en luchtkwaliteit beschermen

In 2023 sloot Euronav zich aan bij het initiatief 'Protecting Blue Whales and Blue Skies'. Protecting Blue Whales and Blue Skies is een vrijwillig VSR-programma (Vessel Speed Reduction) langs de kust van Californië dat bedrijven stimuleert om duurzame scheepvaartpraktijken te integreren in hun wereldwijde toeleveringsketen. Door seizoensgebonden en voorspelbare langzame snelheidszones in te stellen, helpt dit programma bedrijven bedreigde walvissen te beschermen, het brandstofverbruik en de regionale uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de luchtkwaliteit en menselijke gezondheid te verbeteren. Het Protecting Blue Whales en Blue Skies-team verifieert onafhankelijk de mate van medewerking, kwantificeert de voordelen van deelname en zorgt voor erkenning van deelnemers aan het programma om de invoering van duurzame scheepvaartpraktijken over de hele wereld aan te moedigen.

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 de 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 & OPTIWISE. Ga naar pagina p. 15 voor meer informatie.





Sociaal en menselijk kapitaal

Menselijke benadering

De kern van onze missie bestaat erin onze hoogopgeleide, toegewijde mensen te inspireren en in staat te stellen hun potentieel te maximaliseren en hun carrière doelen te bereiken in een gezonde, uitdagende en lonende omgeving.

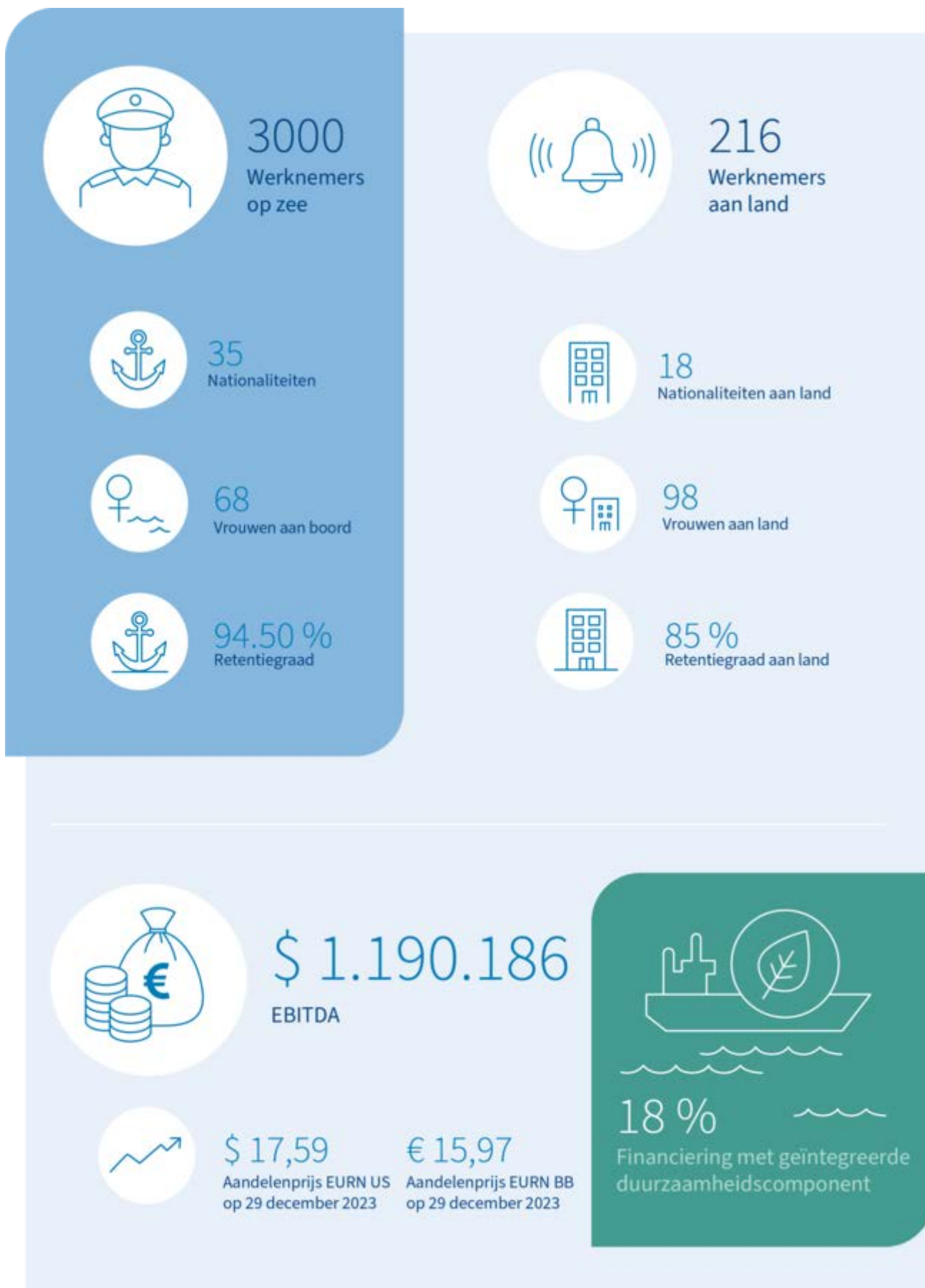
Onze activiteiten strekken zich uit over kantoren aan wal op belangrijke locaties zoals in Antwerpen, Athene, Londen, Nantes, Genève, Singapore, de Filipijnen, de Verenigde Staten en Hongkong. Daar hebben we ongeveer 220 eigen werknemers aan wal (inclusief contractanten en tijdelijke werknemers). Deze geografische spreiding over Europa weerspiegelt een diep gewortelde maritieme geschiedenis en cultuur die in de loop van generaties is opgebouwd.

Ongeveer 3.000 zeevarenden van verschillende nationaliteiten werken aan boord van Euronav-schepen. In een sector waar veel vraag is naar bekwame zeevarenden, kan Euronav rekenen op een netwerk van gekwalificeerde en ervaren kapiteins, officieren en bemanningsleden op al onze schepen.

Euronav hecht veel belang aan het uitbouwen van een cultuur van teamwork en van een omgeving waarin mensen samenwerken voor het algemene welzijn 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 minstens vloeiend twee talen en de helft van het personeel spreekt drie of meer talen.

Figuur 21: Kerncijfers



Transparantie en ethisch gedrag

Sociaal beleid

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 helpt Euronav te voldoen aan de wettelijke vereisten en voorschriften met betrekking tot tewerkstelling en 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 werkcultuur, 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 eerste aan om dit te melden aan het Euronav-management via onze reguliere communicatiekanalen, waaronder de 'On Board Complaint (of Grievance) Procedure' voor zeegaand 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 InTouch B.V.), 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

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 2023 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.

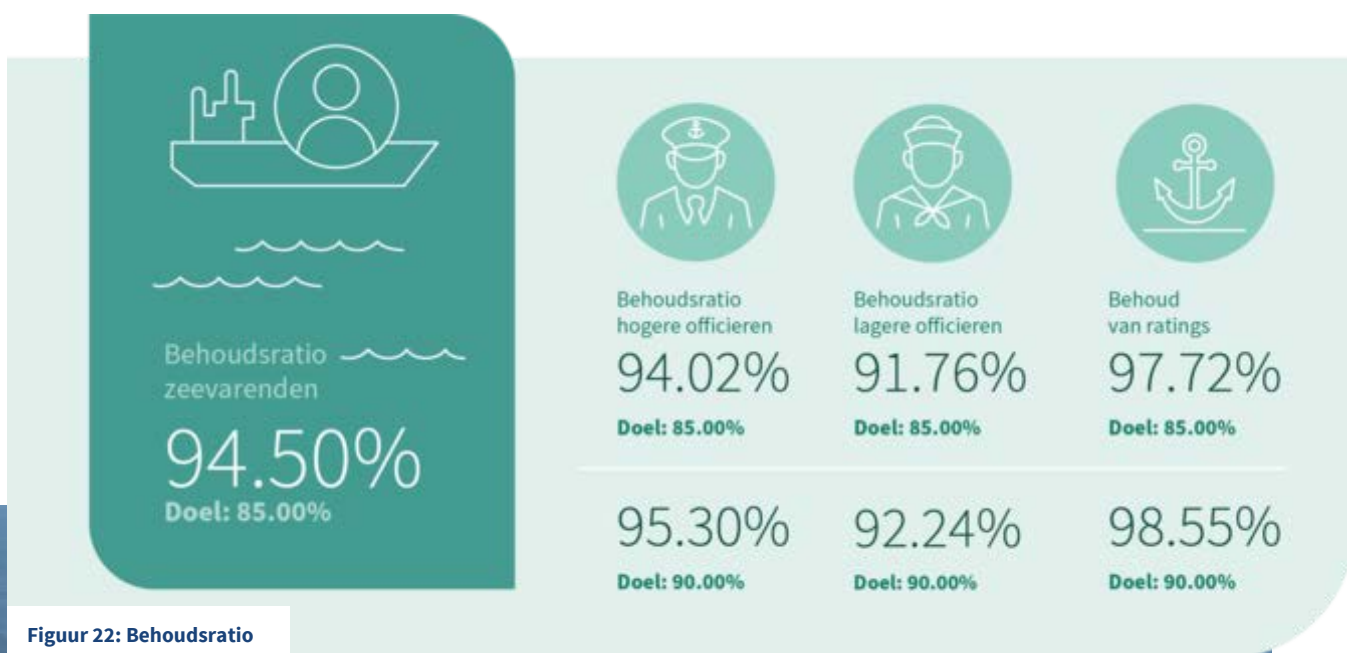


Beheer van onze impact op mens en milieu

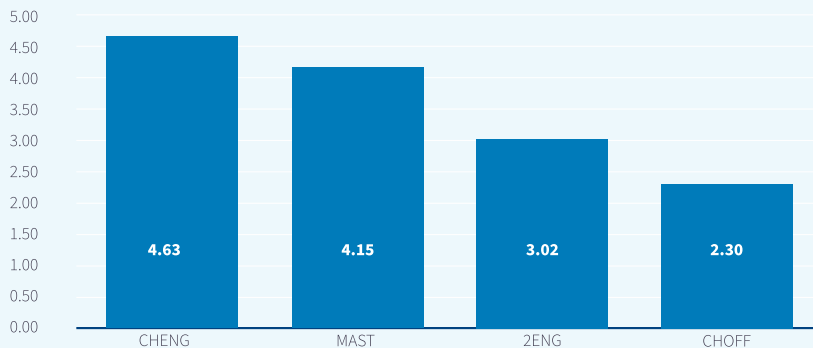
Betrokkenheid van werknemers

KPI's aan wal en op zee

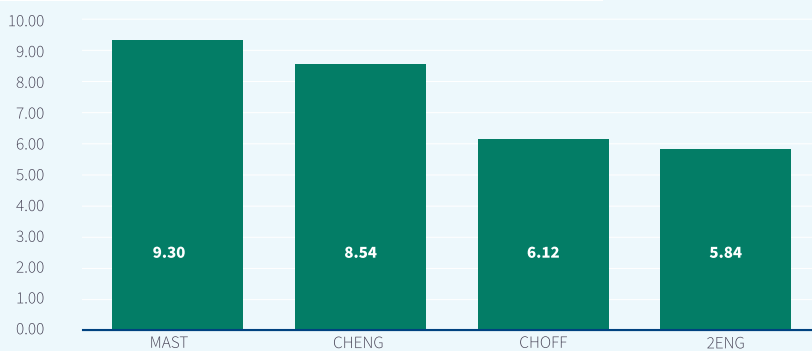
Op zee



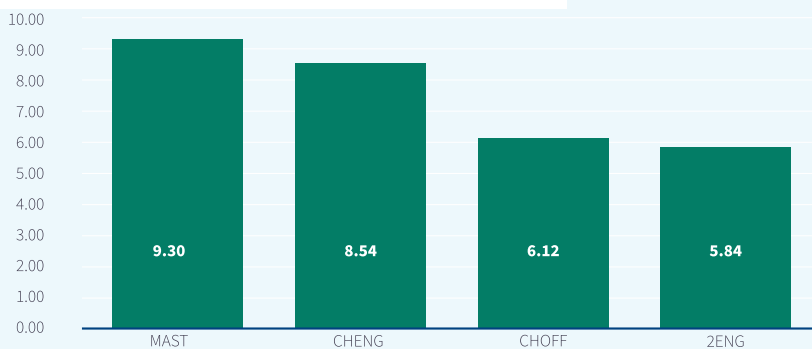
Figuur 23: Gemiddelde ervaring bij Euronav (zeedienst in jaren)



Figuur 24: Gemiddeld ervaring met tankers (zeedienst en jaren)



Figuur 25: 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 aan tussen werk en privé. Omdat we de veranderende aard van werk erkennen, 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.

Alle afdelingen bemanningsbeheer gebruiken een gemeenschappelijk softwareplatform om op elk moment vacatures voor te stellen aan zeevarenden van Euronav.

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.

Daarnaast krijgen zeevarenden de mogelijkheid om opleidingen aan wal te volgen (zoals het bijwonen van kantooractiviteiten, seminaries en conferenties).



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. Driemaandelijks campagnes ter ondersteuning van geestelijke gezondheid en welzijn vinden hun weg naar de bemanningsleden via het bedrijfsblad Stay Safe.

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.

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.

Samenvatting van acties:

- Passende bemanningsregelingen voor de vijf nieuw gebouwde schepen.
- Succesvolle overdracht van het interne beheer van twee schepen
- Succesvol beheer van vlootoverdracht Frontline
- Geslaagde verandering van vlaggenstaat van achttien schepen
- Succesvolle organisatie van conferenties voor officieren en bemanning in Antwerpen, Nantes, Athene, Panama, Bulgarije, Kroatië, India en de Filipijnen
- Verwelkomingsprocedures voor zeevarenden die nieuw zijn bij het bedrijf (370 bemanningsleden)
- Invoering van een herziene procedure voor briefing/debriefing met het oog op een beter tijdsbeheer, die door één persoon in het kantoor in Athene wordt uitgevoerd voor alle vier de top officieren 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 (250 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.
- Rechtstreekse indienstneming van verschillende nationaliteiten zonder wervingsbureau, naast zeevarenden met de BE/FR/GR nationaliteit (70 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 (70 hogere officieren en 420 lagere officieren, cadetten en matrozen)
- Driemaandelijks acties voor alle bemanningsleden aan boord (tijdschrift Stay Safe)
- Benchmarking van de lonen van zeevarenden
- 17 aanstellingen aan wal. Deze 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 ontwikkelingsbelangen 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.

Onze stageprogramma's die het hele jaar lopen, leggen 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 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.

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 p. 66.

Indicatoren voor opleiding en ontwikkeling

Werknemers aan wal

In 2023 bedroeg het totale aantal opleidingsuren van ons personeel aan wal 7,068.60..

Zeevarenden

Al onze zeevarenden hebben in 2023 opleidingen gevolgd, goed voor 43,376 uur in totaal.

Prestatiemanagement

In ons streven om ons menselijk kapitaal te koesteren, houden we nauwlettend toezicht op onze prestaties door middel van een allesomvattende aanpak die jaarlijkse evaluaties inhoudt, aangevuld met kleinere periodieke formele en informele beoordelingen. Deze aanpak onderscheidt zich door zijn inherente flexibiliteit, waardoor dynamische groei mogelijk is.

Onze prestatiebeheercyclus dient verschillende cruciale doelen. Het helpt bij het afstemmen van individuele en teamdoelen op de bedrijfsstrategie, geeft inzicht in onze capaciteiten en ondersteunt het vaststellen en versterken van de organisatiecultuur en het gewenste gedrag. Maar bovenal gaat het om het behouden en motiveren van gekwalificeerde medewerkers door middel van ontwikkeling en training, terwijl er carrièremogelijkheden worden gecreëerd.

Werknemers aan wal

Jaarlijks worden alle onshore medewerkers onderworpen aan een uitgebreide prestatiebeoordeling. Dit proces omvat zowel een zelfbeoordeling als een evaluatie door hun respectieve rapporterende manager. Het doel is om te meten in hoeverre ze het afgelopen jaar hebben voldaan aan de verwachtingen met betrekking tot het behalen van de gestelde doelen en het naleven van onze kernwaarden.

Zeevarenden

Ons prestatiebeoordelingsproces heeft twee hoofddoelen. Het eerste doel is ervoor 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 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 afmonteren 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.

Beginnelsen van prestatiebeheer

Figuur 26: Beginselen van prestatiebeheer



Principes voor 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 top officieren, 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 zijn trots op de diversiteit in ons personeelsbestand. 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.

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

Diversiteitsbeleid

Onze benadering van diversiteit en inclusie is gebaseerd op de kans om fatsoenlijke banen te creëren en op doorgroeimogelijkheden 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 verschillende eigenschappen.

Figuur 27 : Genderdiversiteit binnen Euronav



Figuur 28: Generatieve diversiteit

	Land	Zee
18-29	34	855
30-39	74	957
40-49	64	690
50-59	39	424
60+	5	74

Figuur 29: Nationaliteiten bij Euronav

18 Land 35 Zee

35 Nationaliteiten op zee

Amerikaans	1	Indisch	124
Belgisch	37	Italiaans	1
Bulgaars	132	Jamaicaans	1
Canadees	13	Luxemburgs	1
Chileen	1	Maleisisch	1
Colombiaans	11	Mexicaans	2
Costa Ricaans	1	Montenegrijns	2
Kroatisch	79	Pakistaans	9
Nederlands	3	Panamees	211
Ecuadoriaans	3	Portugees	1
Salvadoraans	98	Roemeens	58
Filipijns	1410	Russisch	50
Frans	93	Sloveens	1
Georgisch	6	Spaans	1
Grieks	345	Oekraïens	283
Guatemalaans	1	Venezolaans	1
Hondurees	117		

18 Nationaliteiten aan land

Albanees	3	Frans	8
Amerikaans	3	Grieks	112
Belgisch	64	Hongaars	1
Brits	3	Indisch	4
Canadees	1	Noors	1
Cyprioot	1	Roemeens	4
Deens	1	Singaporees	4
Nederlands	3	Vietnamees	2
Filipijns	2	Turks	2



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.

Op 15 december 2023 hebben we de jaarlijkse All Aboard beoordeling van de rederij ingediend, waaraan Euronav voor het tweede jaar deelneemt. Een van de prestaties in 2023 is de nieuwe toegevoegde KPI voor "Women Seafarer's empowerment". Een streefdoel van deze doelstelling is om meer dan 4% vrouwelijke officieren te hebben. Op dit moment is de KPI 2.10%, waarmee het gestelde jaarlijkse doel is bereikt.

Andere acties die we hebben ondernomen zijn: publiceren van artikelen over DEI op het communicatieplatform van Euronav, tijdens het inwerken nemen de nieuwe rekruten deel aan de training over intimidatie en geweldloosheid en lezen ze het relevante beleid, soepele inwerk- en overgangperiode, promotie van DEI tijdens de jaarlijkse lokale conferenties van officieren en bemanningsleden 2023.

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. Op 31 december 2023 was de Raad van Toezicht van Euronav voor 33% uit vrouwen samengesteld. 30% van het senior management was vrouw. 45% van ons middenkader waren vrouwen. De helft van het personeel dat inkomsten genereert, is vrouw. We hebben enkele stappen vooruitgezet.

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 governance gegevens (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 bijgewerkt. Euronav is ook opgenomen in de index van 2023 en is er sinds de start van de index in 2018 nooit uit weggeweest.



Communicatiekanalen

Investor relations

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

Verder worden er af en toe conference calls en beleggersdagen georganiseerd voor evenementen. We nemen ook deel aan verschillende conferenties.

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

Alle informatie voor investeerders kan geraadpleegd worden op de investeerderspagina op de website van Euronav: <https://www.euronav.com/en/investors/>

Communicatie naar werknemers (wal en zee)

Euronav probeert regelmatig op een directe en transparante manier te communiceren met haar werknemers. Om de relatie met de werknemers te verbeteren, heeft Euronav nieuwe platformen gebruikt en geïmplementeerd om de communicatie met de werknemers te verbeteren.

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



HR-verwezenlijkingen en KPI's

In 2023 heeft de afdeling Human Resources bergen werk verzet op de volgende gebieden:

Aan wal

- Lanceren van het verbeterde proces voor prestatiebeheer door het integreren van de zelfevaluatie en trainingsbehoeften voor medewerkers.
- De implementatie van Lighthouse: communicatiesoftware ondersteunen door pagina's te maken en materiaal te leveren om het platform te voeden.
- Samen met het Business Process Management-team hebben we een workshop gehouden om verbeterpunten in HR-functies te identificeren. In 2024 zullen relevante doelen worden gesteld.
- Deelname aan de succesvolle herstructurering van afdelingen in Shipmanagement in Athene.
- Succesvolle werving en integratie van nieuwe medewerkers in de Groep, waardoor nieuw talent en frisse ideeën aan boord komen.
- Succesvol beheer van het jaarlijkse stageprogramma in Athene, dat waardevolle leermogelijkheden heeft geboden aan de stagiairs en de sociale verantwoordelijkheid van het bedrijf heeft versterkt.
- In Antwerpen werden verschillende acties geïmplementeerd voor de elektrificatie van de vloot, ter ondersteuning van de initiatieven met betrekking tot de milieu-impact van het bedrijf.
- Organisatie van een off-site teambuildingevenement voor de teams in Athene en Singapore om een krachtige samenwerking tussen de teams te bevorderen en het moreel van de werknemers te stimuleren.
- Implementatie van een doorverwijzingsbeleid voor alle kantoren om onze eigen werknemers te betrekken bij het voorstellen van geschikte kandidaten voor onze vacatures.

Zeevarenden

De actiepunten voor zeevarenden vindt u terug in het hoofdstuk crew management op p. 66.

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.

Overzicht

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

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

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

Valero Benefit for Children

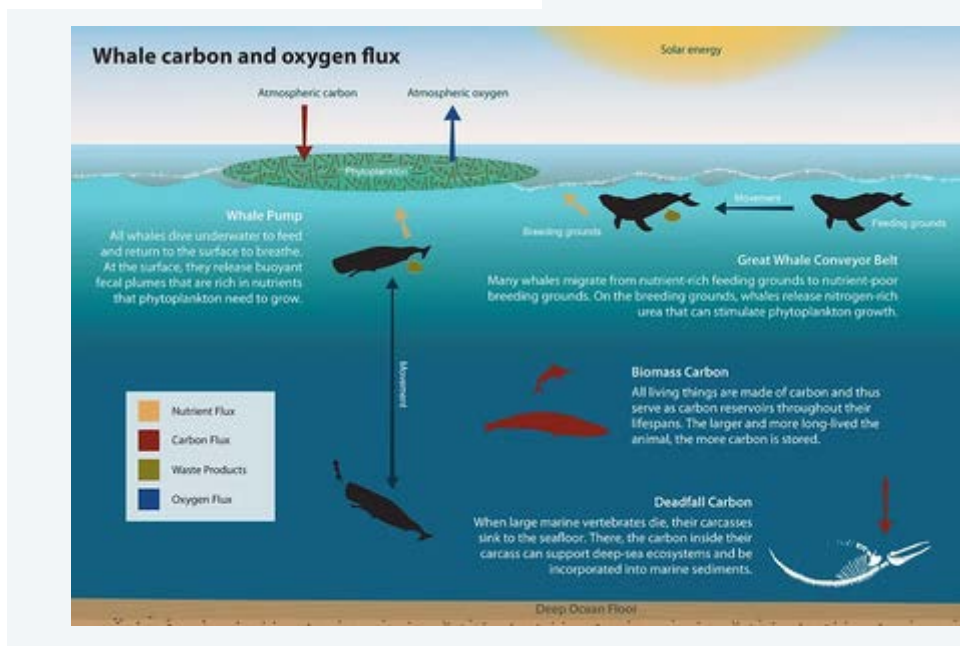
In 2023 bracht het Valero Benefit for Children, in combinatie met de Valero Texas Open, meer dan \$23 miljoen aan netto-opbrengsten op, wat een belangrijke bijdrage betekent aan goede doelen voor kinderen. Dit evenement, dat sinds 2002 een lange traditie is, wordt georganiseerd door de Valero Energy Corporation om goede doelen voor kinderen te steunen in de gemeenschappen waar Valero actief is. In de afgelopen eeuw heeft het Valero Texas Open meer dan \$232 miljoen aan netto liefdadigheidsbijdragen verzameld, wat de blijvende toewijding weerspiegelt om een positieve impact te hebben op het leven van kinderen in nood. Euronav blijft prioriteit geven aan haar steun voor liefdadigheidsinstellingen voor kinderen en richt haar donatie op organisaties die de gemeenschappen in Quebec dienen, waar veel van haar schepen actief zijn.

Bescherming van walvissen

Walvissen zijn essentieel voor een duurzame oceaan en een leefbare planeet. Ze vangen CO₂ op in hun lichaam en bemesten de oceaan met hun voedselrijke uitwerpselen, die in wezen een fytoplanktonkwekerij zijn. Fytoplankton moet ook CO₂ in het oppervlaktewater absorberen om te kunnen groeien en legt al 40% tot 60% van alle koolstof die op onze planeet wordt geproduceerd vast via fotosynthese (gelijk aan 1.7 biljoen bomen). Hoe meer walvissen, hoe meer fytoplankton, hoe meer CO₂ kan worden opgenomen. Elke walvis is goed voor de vastlegging van 315 MT CO₂ tijdens zijn lange levensduur.

Figuur 30: CO₂ en zuurstofflux van walvissen

(bron: <https://www.grida.no/resources/12674>)



Euronav werkte samen met de Great Whale Conservancy om te onderzoeken hoe walvisaanvaring over de hele wereld kunnen worden beperkt. In het kader van het Whales Guardian-programma a) brengen we de belangrijkste walvishabitats in kaart en identificeren we gebieden voor mogelijke snelheidsbeperkingen, b) geven we instructies aan onze zeelieden om ofwel tijdelijk snelheid te minderen en/of uit te wijken zonder de navigatieveiligheid en het commerciële doel in gevaar te brengen. Deze vrijwillige maatregelen hebben onmiddellijk effect aan de Canadese oostkust, de westkustwateren in Californië (VS) en de Helleense geul, c) samenwerken met bekende branchegenoten om de impact te vergroten, d) onderzoeken van en samenwerken met mondiale en lokale belanghebbenden om veilige en ecologisch duurzame doortochten te garanderen; onze steun is lobbyen voor de herziening van grote verkeersscheidingstelsels¹ in Sri Lanka, het Britse Kanaal, Malakka, enz.

¹ Verkeersscheidingstelsel: een routebepalingsmaatregel gericht op het scheiden van tegengestelde verkeersstromen door het aanleggen van rijstroken, waarbij een rijstrook een gebied is binnen gedefinieerde grenzen waarin eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.



Gezondheid

Onze gezondheidsaanpak

Het ondersteunen van de gezondheid van het personeel aan boord en aan wal is een zeer belangrijk aspect van ons bedrijfsmanagementsysteem. Onze werkomgeving wordt voortdurend gecontroleerd om ervoor te zorgen dat we gezonde omstandigheden handhaven. Onze gezondheidsnormen en -richtlijnen besteden specifieke aandacht aan belangrijke kwesties zoals algemene leefomstandigheden, het welzijn van bemanningen, lichaamsbeweging, opslag van voedsel en gezonde voedingsgewoonten. Medisch advies en bijstand voor zowel mentale als fysieke gezondheid is 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 en gevaren op de werkplek tot een minimum te beperken. We zorgen voor gezonde maaltijden op kantoor en ergonomische werkstations met verstelbare bureaus en stoelen die een goede werkhouding bevorderen, alsook ergonomische toetsenborden en computermuizen in onze kantoren. In Antwerpen hebben we het concept van een loopband geïntroduceerd in een poging om sedentair gedrag tegen te gaan en onze werknemers de mogelijkheid te bieden om te trainen terwijl ze werken, terwijl we in Athene fitnessprogramma's op locatie aanbieden onder leiding van een gecertificeerde instructeur.

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 hier rekening mee 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.



Driemaandelijkse campagnes ter ondersteuning van de mentale gezondheid en het welzijn van de bemanning worden gepubliceerd via het “Stay Safe” magazine 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 te allen tijde toezien op de tijdige en correcte levering van voorraden aan boord van de schepen, terwijl ze ook begeleiding bieden bij de menuplanning en de kookrecepten.

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

De introductie van de e-portefeuille oplossingen zorgt ervoor dat het geld snel beschikbaar is voor de bemanningsleden terwijl ze aan boord zijn. De bemanning heeft nu op elk moment volledige controle over hun geld via de mobiele applicatie, en toegang tot de belangrijkste valuta's via de multi-valutarekening met concurrerende FX-tarieven. Tegelijkertijd wordt de kapitein niet langer blootgesteld aan de risico's die gepaard gaan met 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. Er worden ook onderwerpspecifieke videoconferenties gepland om discussies mogelijk te maken, informatie te verstrekken of de officieren en de bemanning vertrouwd te maken met nieuwe concepten en projecten.

Er worden regelmatig videoconferenties gehouden tussen het team op kantoor en het managementteam van het schip om te zorgen voor een veilige werksituatie en een positief klimaat aan boord.

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 voert daarom haar activiteiten, zowel aan wal als aan boord van de schepen onder haar beheer, uit 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. Euronav verbindt zich er daarom toe om alle redelijke voorzorgsmaatregelen en maatregelen te nemen tijdens de exploitatie van de schepen onder haar beheer 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 onze website voor meer informatie: <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.

Tijdens conferenties worden relevante speeches gegeven aan het personeel om alert te blijven op psychologische omstandigheden.

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



Fysieke gezondheid

Aan land

Euronav on the move

Euronav on the move is 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, en ze worden aangemoedigd om deel te nemen aan verschillende sportevenementen, zoals plaatselijke loopwedstrijden.

Zeevarenden

Euronav erkent het belang van de fysieke gezondheid van zeevarenden zowel aan boord als aan wal en heeft een aantal normen opgesteld om het behoud van een gezonde levensstijl te vereenvoudigen.

De interne medische diensten zijn 24/7 beschikbaar om de hele vloot te begeleiden en te adviseren over medische zaken.

Contracten met flexibele tewerkstellingsperiodes zijn beschikbaar voor zowel hogere als lagere officieren om mentale en fysieke stress onder controle te houden en om een optimale work-life balance te bewaren.

Euronav implementeert voldoende bemanning boven de industriële normen om te beantwoorden aan de veeleisende operationele omgeving van de schepen. We voorzien een welzijnsbudget per maand per schip en beschikbaarheid van slopchefs, inscheping van echtgenoten van officieren, snel internet met gratis dagvergoeding, catering van hoog niveau en opleiding en begeleiding van koks op vlak van gezond koken en hygiënische normen.

Bovendien moedigt de rederij elke individuele zeevarende aan boord aan om verantwoordelijkheid te nemen voor zijn of haar fysieke conditie en deze te verbeteren door in de vrije tijd gebruik te maken van de beschikbare fitnessruimte. Alle fitnessruimtes aan boord zijn volledig uitgerust met standaard welzijnsartikelen, zoals een stationaire fiets, roeimachine, loopband, tafeltennis, crunch trainer, gewichtsbank en tafelhoetbal.





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 zorgen 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.

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

Het HSQE-beheerssysteem van Euronav heeft tot doel de context voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit, milieu en operationele uitmuntendheid te definiëren. 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 onverdeeld organisme dat zijn missie wil bereiken door voortdurende verbetering.

Onze gezondheidsnormen en -richtlijnen besteden specifieke aandacht aan belangrijke kwesties zoals gezondheid en algemene leefomstandigheden, met regelmatige controles van het welzijn van bemanningen, lichaamsbeweging, opslag van voedsel en gezonde voedingsgewoonten.

Vorbereiden op noodsituaties

Het grootste potentiële risico voor het milieu bij 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. Het is van het grootste belang voor onze onderneming dat we op een veilige manier werken. Daarom is er een breed scala aan mogelijke noodsituaties geïdentificeerd in het beheersysteem voor gezondheid, veiligheid, kwaliteit en milieubescherming (HSQE).

Om met deze mogelijke noodsituaties om te gaan, 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) dat noodsituaties als gevolg van olieverontreiniging en de reactie daarop behandelt;
- 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;
- Maandelijks 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 en bijna-ongevallen worden geanalyseerd. Het niveau van het onderzoek hangt niet alleen af van de ernst van het incident, 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 gerenommeerde en gestructureerde Incident Root Cause Analysis Technique (EIRCAT).

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 kader voor de schuldvrije rapportage essentieel voor Euronav. Een strikt klokkenluidersbeleid, evenals een uitgebreide klachtenprocedure onder MLC, bieden het vertrouwen dat er geen represailles zullen volgen op het rapporteren. Aangezien onze acties en resultaten er wel toe doen, hebben we constructieve feedback nodig die ons zal helpen om onze systemen verbeteren en ons te helpen om dingen gemakkelijker te doen en het moeilijker voor ons te maken om het in de toekomst fout te doen.

De onderneming baseert zijn filosofie over disciplinaire maatregelen op een “rechtvaardige cultuur” en persoonlijke verantwoordelijkheid, wat fundamenteel is voor onze uitstekende veiligheid. Door transparante verwachtingen en duidelijke grenzen te stellen aan wat onaanvaardbaar is, kunnen opzettelijk wangedrag en grove nalatigheid worden geïsoleerd en verder worden onderzocht met een mentaliteit van leren. Alle elementen - of het nu een systeem of een mens is - die van invloed zijn op onveilig gedrag, moeten worden erkend en uitgedaagd.

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

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

Verhogen van de veiligheidsstandaarden

Wij geloven dat voortdurende verbetering wordt ondersteund door ons meest waardevolle bezit, onze medewerkers. Ons gehele veiligheidsbeheersysteem is vrij voor wijzigingsvoorstellen door al onze werknemers. Voorstellen worden bekeken en beoordeeld door experts en vervolgens kunnen we onze processen veranderen waar nodig om onze doelstellingen, missie en visie te bereiken.

Daarnaast wordt uitstekende veiligheid bereikt door deze periodieke controles:

- Directiebeoordelingen/ Groepsmanagementbeoordelingen/ Beoordelingen van de kapiteins;
- Interne en externe audits en inspecties;
- Aandacht voor zwakke signalen bij foute rapportages en onderzoeken van bijna-ongevallen;
- 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;
- Beheer van veranderingen;
- Doelgerichte veiligheidscampagnes; en
- Benchmarking op gedragsanalyse met externe deskundigen.



Participatie, Consultatie en Communicatie

Zowel aan boord als aan land wordt maandelijks een veiligheidsvergadering gehouden, waaraan werknemers van alle personeelsniveaus 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 videogesprekken, 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-cursussen (CBT-), in combinatie met een gedetailleerde en op maat gemaakte verplichte in-house trainingmatrix, maar ook door derden ondersteunde trainingen, zorgt ervoor dat onze medewerkers voortdurend bijleren, voorbereid zijn en zich ontwikkelen. 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. Op deze manier hebben we onze processen en procedures verbeterd en gerichte training op het menselijke element ontwikkeld.

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.

Euronav staat volledig achter de principes van het Verdrag van Hongkong (IMO) en de EU verordening inzake scheepsrecyclage.

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



Risicobeheer

Een uitgebreid risicobeheersysteem wordt toegepast waaraan alle belanghebbenden tegelijk deelnemen.

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

- Identificatie van gevaren

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:

- Letsel/gezondheid
- Milieu
- Reputatie/publiciteit en
- Activa

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

- Biologisch
- Chemicaliën
- Elektrische energie
- Zwaartekracht
- Menselijke factoren
- Ontstekingsbronnen
- Beweging
- Navigatie
- Druk
- Straling
- Aantasting veiligheidssysteem
- Beveiliging
- Werkomgeving
- Controle, maatregelen identificatie

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

Figuur 31: Hiërarchie van risicocontrole



- Risico-evaluatie: In dit proces wordt bepaald of de toegewezen controles/belemmeringen het risico voldoende zullen verminderen, en het resterende risico voor elke taak (hoog, gemiddeld of laag) wordt overwogen en geregistreerd. De classificatie van de risico's is als volgt:
- Hoog: ondulbaar risico. Er MOETEN extra controles uitgevoerd worden om het risico tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen en aan te tonen dat het ALARP (As Low As Reasonably Practicable) is.
- 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.

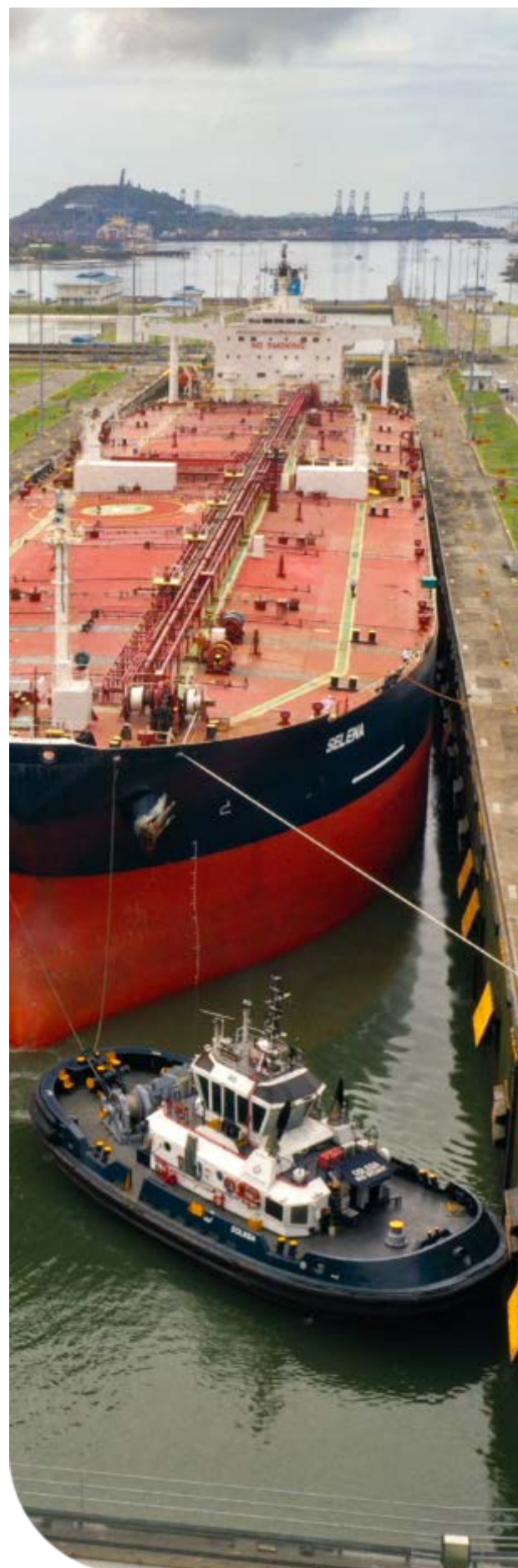
Communicatiekanalen

Veiligheidscampagne

Onze lopende veiligheidscampagne richt zich op het menselijke element en de verbetering van onze veiligheidscultuur. We streven er voortdurend naar om de impact ervan te vergroten door de integratie van innovatieve ideeën en initiatieven om de volgende belangrijke onderwerpen aan te pakken:

- Een klimaat van samenwerking creëren:
 - o Open communicatie en gedeelde verantwoordelijkheid tussen wal- en scheepspersoneel
 - o Scorekaarten voor schepen
 - o Actief luisteren tijdens audits en bezoeken
 - o Tweemaandelijks groeps-MRM's
 - o Opdrachten aan wal
- De boodschap overbrengen:
 - o Posts op intern communicatieplatform
 - o Digitale kaders
 - o Posters, video's met best practices
 - o Herzien veiligheidshandboek
 - o Fotografiewedstrijd en best practices
- Leiderschapsbetrokkenheid
 - o Bezoeken aan boord door het senior managementteam
 - o Herstructurering van HSQE en technische afdeling
 - o Gerichte groep MRM
 - o Videogesprekken van hoger management met schepen
 - o Onderzoeken van concepten voor veiligheidscultuur
- Optimalisatie van onze processen en ons trainingskader
 - o Gerichte training volgens behoeften en trends
 - o Vermindering van verplichte CBT's (2/3)
 - o Grondige beoordeling van persoonlijke beschermingsmiddelen (PPE)
 - o Workshops gericht op het menselijke element
 - o Tool voor briefing/debriefing
 - o Menselijke factor geïntegreerd in onze processen en formulieren

Naast het bovengenoemde worden er regelmatig gerichte minicampagnes gevoerd om onze vloot proactief aan te pakken, voor te bereiden en aan te passen aan nieuwe industriënormen.



Stay Safe Magazine

De voorbije vier jaar vormde ons intern veiligheidsmagazine 'Stay Safe' de hoeksteen van onze inzet voor veiligheid bij Euronav. 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.

De artikelen in 'Stay Safe' zijn geschreven door zowel zeevarenden als werknemers aan wal en bevorderen het gemeenschapsgevoel binnen het bedrijf. Dit platform bevordert niet alleen een gedeelde en coöperatieve omgeving, maar biedt onze werknemers ook de mogelijkheid om hun ervaringen, expertise en kennis te delen en onze collectieve inzet voor veiligheid verder te verrijken.



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 en wordt vaak opgelegd door de bevrachters van onze schepen. 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. Bovendien onderhoudt ons managementteam een robuust samenwerkingskader en stimuleert het open communicatiekanalen met belangrijke belanghebbenden zoals het EMASOH IMC, MICA en Intertanko.

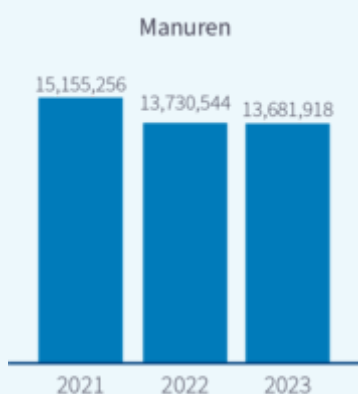


Onze veiligheidsprestatie

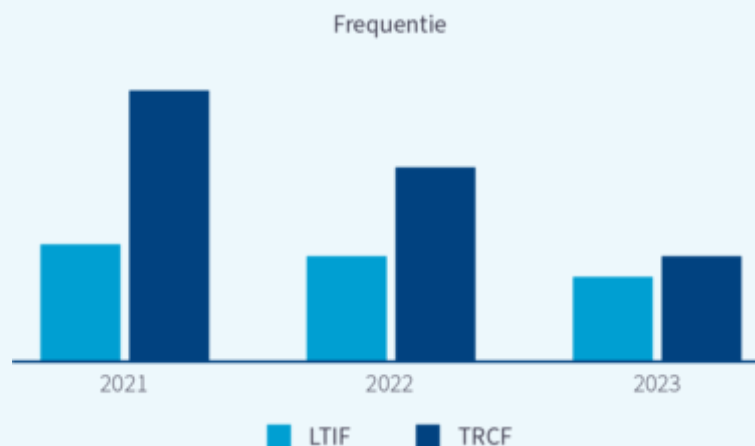
Tabel 7: Veiligheidsgegevens van de Groep

Group Data	Unit	2021	2022	2023
Fatale incidenten	No	2	0	0
Lost Time Injuries (LTI)	No	6	5	4
LTI Frequency rate		0,4	0,36	0,29
Total Recordable Cases (TRC)	No	14	9	5
TRC Frequency rate		0,92	0,66	0,36
Manuren	No	15.155.256	13.730.544	13.681.918

Figuur 32: Manuren



Figuur 33: Frequentie



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

Fataal incident: een werkgerelateerd incident met fatale afloop.

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

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

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

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

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



Beveiliging

Cyberbeveiliging en gegevensbescherming

Euronav streeft ernaar om zich te profileren als een betrouwbare en veerkrachtige organisatie die cyberbeveiliging hoog in het aandel draagt. Doorheen het jaar heeft dit verhoogde bewustzijn binnen Euronav bijgedragen tot het identificeren en aanpakken van kritieke cyberbeveiligingsuitdagingen, zowel aan land als op zee.

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

Euronav hecht grote waarde aan de voortdurende opleiding van walpersoneel, bemanning en aannemers in cyberbeveiligingsprotocollen. Regelmatige updates zorgen ervoor dat ons team goed op de hoogte blijft van de laatste ontwikkelingen. Daarnaast worden er cyberbewustzijnstrainingen en -oefeningen gehouden voor zowel wal- als boordpersoneel.

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



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

We bereiken dit door:

Praktische cyberbeveiliging

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

Ondersteunen van effectieve innovatie

- Vastleggen van veilige paden om de uitvoering van de innovatieprojecten van het bedrijf te vergemakkelijken.

Cybernaleving

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

Kwetsbaarheidsscans:

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

Gecentraliseerd beheer en bewaking:

- Een platform voor beheer en monitoring op afstand implementeren om een uitgebreid overzicht van de vloot te krijgen.
- Zorgen voor veilige, bewaakte en geregistreerde toegang op afstand tot de activa van het schip.

Geavanceerde antivirus en Endpoint Detection and Response (EDR):

- Inzetten van een EDR-oplossing voor continue bewaking van en respons op geavanceerde bedreigingen op endpoints.
- Het opzetten van een gecentraliseerd dashboard voor een vlootbreed inzicht in de status van de endpointbeveiliging en waarschuwingen.

Euronav blijft zich inzetten om zijn cyberbeveiligingsbeleid te versterken, technologische vooruitgang te omarmen en een veilige omgeving te creëren voor haar maritieme activiteiten.





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 zich te engageren met een brede basis van stakeholders en de Poseidon Principles te onderschrijven, en zich aan te sluiten bij organisaties zoals het Global Maritime Forum, en de 'Getting to Zero coalition'.

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 is opnieuw gepositioneerd in het hoogste kwartiel van de Webber Research ESG Scorecard voor 2023.

De Webber Research 2023 ESG Scorecard Report is beschikbaar via: <https://webberresearch.com/webber-research-2023-esg-scorecard1/>

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 driemaandelijkse 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 beleidslijnen en procedures 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. Voor een bespreking van ons risicobeheer en onze strategie en bestuur op het gebied van cyberbeveiliging zie sectie 'Beveiliging' vanaf p. 89.

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 punt 6, Bestuurders, hoger management en werknemers - C. Bestuurspraktijken.

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 BDO 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. Het Audit- en Risicocomité heeft regelmatig contact met BDO, inclusief besloten sessies zonder de aanwezigheid van het management. De Externe accountant wordt eveneens uitgenodigd om de jaarlijkse Algemene Aandeelhoudersvergadering bij te wonen om hun verslag te presenteren.



Hedging 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, uitsluitend om haar blootstelling aan interestvoeten en wisselkoersen te beheren, en om een evenwicht te bereiken tussen blootstelling aan vaste en variabele interestvoeten, zoals gedefinieerd door de groep. Voor meer details over de financiële instrumenten van 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 waterstof- en ammoniakmotoren en -brandstoftechnologie, 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.
- Onze bedrijfsstrategie en andere plannen en doelstellingen voor groei en toekomstige activiteiten, met inbegrip van geplande en ongeplande kapitaaluitgaven;
- Het is mogelijk dat de divisies van CMB.TECH niet succesvol worden geïntegreerd in de activiteiten van de Vennootschap en dat de voordelen van de overname van CMB.TECH door de Vennootschap niet worden gerealiseerd;
- CMB.TECH's waterstof- en ammoniakmotor- en brandstoftechnologie kan mogelijk niet succesvol worden toegepast op langere trajecten;
- Het is mogelijk dat CMB.TECH verschillende waterstof- en ammoniakprojecten waarop de strategie van de Vennootschap is gebaseerd, wereldwijd zowel op zee als aan land, niet afrondt zoals verwacht;
- 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, met inbegrip van potentiële aansprakelijkheid als gevolg van toekomstige rechtszaken in verband met claims van organisaties van openbaar belang of activisme met betrekking tot het onvermogen om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering of deze gevolgen te beperken;
- Verwachtingen van beleggers, banken en andere 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;
- Elk 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 of 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, de vele aanvallen op schepen in de Rode Zee, handelsoorlogen en onenigheid tussen olieproducerende landen, waaronder illegale oliehandel;
- Elke verschuiving van olie naar andere energiebronnen, zoals elektriciteit, aardgas, vloeibaar aardgas, waterstof, ammoniak of andere brandstoffen;
- Technologie- en productrisico's waaronder risico's in verband met de energietransitie en verjonging van de vloot/systemen door over te schakelen op alternatieve aandrijvingen, waaronder technologische vooruitgang in scheepsontwerp, capaciteit, aandrijvingstechnologie en brandstofefficiëntie;
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties, piraterij, terroristische aanslagen en gewapende conflicten, waaronder het recente conflict tussen Rusland en Oekraïne en Israël en Hamas;
- Elke niet-naleving van de Amerikaanse Foreign Corrupt Practices Act van 1977 (FCPA), of andere toepasselijke regelgeving met betrekking tot omkoping;
- Potentiële verstoring van scheepvaartroutes door oorlog, waaronder de ontwikkelingen in de Rode Zee, ongevallen, klimaatgerelateerde gebeurtenissen, politieke gebeurtenissen, bedreigingen voor de publieke gezondheid, internationale vijandigheden, inclusief de voortdurende ontwikkelingen in Oekraïne en de Gazastrook, daden van terroristen of piraterij op zeeschepen;
- Defecten aan onze schepen en andere gevallen van offhire;
- Het aanbod van en de vraag naar schepen die vergelijkbaar zijn met de onze, mede tegen de achtergrond van een mogelijk versnelde wereldwijde klimaattransitie, wat een versneld negatief effect zou kunnen hebben op de vraag naar olie en dus ook op het transport ervan;
- Reputatierisico's, onder meer in verband met de publieke perceptie van de klimaatverandering;



- Naleving van overheids-, belasting- (inclusief koolstofgerelateerde), milieu- en veiligheidsvoorschriften en -regelingen en daarmee verband houdende kosten;
- Potentiële aansprakelijkheid die voortvloeit uit toekomstige rechtszaken aangespannen door organisaties van openbaar belang of activistische organisaties op basis van de bewering dat de Venootschap 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'-verordening 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 recyclen in veilige en deugdelijke werven voor recyclage die zijn opgenomen in de Europese lijst, die sinds 1 januari 2019 van toepassing is;
- Veranderingen in wetten, verdragen of regelgeving, inclusief maar niet beperkt tot nieuwe milieuvoorschriften en beperkingen, hetzij op wereldwijd vlak, bepaald door de 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 Venootschap 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 onze verzekeringsdekking;
- Ons vermogen om schadeloosstellingen van klanten te verkrijgen;
- Het onvermogen van onze dochterondernemingen om eventuele dividenden uit te keren of vast te stellen; en
- De verliezen uit afgeleide instrumenten;



Risicofactoren

Beleggen in onze aandelen houdt een risico in. We verwachten dat we bij onze toekomstige activiteiten aan sommige of alle van de hieronder beschreven risico's zullen worden blootgesteld. Risico's voor ons omvatten, maar zijn niet beperkt tot, de hieronder beschreven risicofactoren. Elk van de hieronder beschreven risicofactoren kan van invloed zijn op onze bedrijfsactiviteiten, kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten, capaciteit om dividenden uit te keren, en kan de waarde van onze aandelen doen dalen. Indien en voor zover een van de hieronder beschreven risico's zich voordoet, kan dat bovendien gebeuren in combinatie met andere risico's die het nadelige effect van dergelijke risico's op onze bedrijfsactiviteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en vooruitzichten nog zouden versterken. Wie in onze aandelen belegt, kan zijn belegging geheel of gedeeltelijk verliezen. Het is aangeraden om de volgende informatie zorgvuldig te overwegen in samenhang met de andere informatie die in dit document is opgenomen of waarnaar wordt verwezen in dit document. De volgorde waarin de risicofactoren hierna worden opgesomd, is geen indicatie voor de waarschijnlijkheid dat ze zich zullen voordoen, of voor de potentiële omvang van de financiële gevolgen ervan.

Risico's met betrekking tot onze activiteiten

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 schepen 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. Bovendien zouden we een verlies lijden, als de boekwaarde van een schip afneemt door ongunstige marktomstandigheden, of als een schip verkocht wordt tegen een prijs die lager is dan de boekwaarde. Dit zou een negatieve invloed kunnen hebben op onze bedrijfsresultaten.



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.

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

- De vraag naar en het aanbod van olie en aardolieproducten over zee;
- 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);
- Beperkingen op de productie van ruwe olie opgelegd door de Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) en niet-OPEC-olieproducerende landen;
- Wereldwijde en regionale economische en politieke omstandigheden en ontwikkelingen, gewapende conflicten waaronder het conflict tussen Rusland en Oekraïne en het conflict tussen Israël en Hamas en de talrijke aanvallen op schepen en piraterij in het Rode Zeegebied, terroristische activiteiten, handelsoorlogen, bedreigingen voor de volksgezondheid, tariefembargo's, onwettig 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 de toegenomen aanvallen op schepen en piraterij in de Rode Zee in verband met het conflict tussen Israël en Hamas; en
- Internationale sancties, embargo's, import- en exportbeperkingen, nationalisaties en oorlogen.

De factoren die van invloed zijn op het aanbod van tankercapaciteit 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. Extra verstoringen van scheepvaartroutes zijn ervaren als gevolg van aanvallen op commerciële schepen in de Roze Zee. Sinds 2022 hebben verschillende jurisdicties 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 olieprijs 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 2023 was Valero Energy Corporation, of Valero, goed voor 6,48% van onze totale inkomsten in het tankersegment. Daarnaast was North Oil Company onze enige FSO-klant voor onze twee FSO's per 31 december 2023, 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 vijandelijkheden;
- 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 bevrachtingsovereenkomsten, 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 eventuele dividenden te betalen

Per 31 maart 2023 waren 35 van onze schepen ingezet op de spotmarkt, 29 daarvan werden ingezet in de Tankers International (TI) Pool, waarvan we in 2000 stichtend lid waren, en negen van onze schepen werden op lange termijn gecharterd, waarvan de gemiddelde resterende looptijd 3.1 jaar bedraagt, waarvan 5 met winstdelingscomponent.

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 huuroverloop 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 eventuele 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 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. 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 dekken 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 doorrekenen aan haar klanten. Om dit risico te beperken, tracht de Vennootschap in haar langlopende zeetransportcontracten 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.

In 2023 werd de tankermarkt sterk beïnvloed door geopolitieke gebeurtenissen. De sancties van de Verenigde Staten en de EU/G7 tegen Russische olieproducten traden officieel in werking op 25 februari 2023, wat de herijking van de handel op basis van tonmijlen, die al in 2022 was begonnen in afwachting van de sancties, nog versterkte. Begin oktober 2023 dwongen een militair conflict in het Midden-Oosten en daaropvolgende aanvallen in de regio en tegen schepen verschillende schepen om de Rode Zee te verlaten. Dit kwam bovenop de tonmijlgroei die al was waargenomen door de sancties tegen Rusland.

Geopolitieke factoren en beperkingen op doortochten via het Panamakanaal leiden eveneens tot langere vaarpatronen. De daaruit voortvloeiende herijking van de handel naar langere afstanden leidde tot een verandering in de vrachttarieven voor tankers naar hogere gemiddelde niveaus en een grotere volatiliteit van de tarieven.



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

Bedrijven in alle sectoren worden steeds kritischer gevolgd in verband met hun ESG-beleid. Belangengroepen van beleggers, bepaalde institutionele beleggers, beleggingsfondsen, kredietverstrekkers en andere marktdeelnemers hebben de laatste jaren steeds meer aandacht voor ESG-praktijken, vooral als die betrekking hebben op milieu, gezondheid en veiligheid, diversiteit, arbeidsomstandigheden en mensenrechten, en 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 aangekondigd. Op 21 maart 2022 heeft de SEC voorgesteld dat alle beursgenoteerde ondernemingen uitgebreide klimaatgerelateerde informatie in hun SEC-dossiers moeten opnemen. Op 25 mei 2022 stelde de SEC een tweede reeks regels voor om de praktijk van "greenwashing" (d.w.z. het doen van ongegronde beweringen over iemands ESG-inspanningen) te beteugelen en om voorgestelde wijzigingen toe te voegen aan regels en rapportageformulieren die van toepassing zijn op geregistreerde beleggingsmaatschappijen en adviseurs, adviseurs die zijn vrijgesteld van registratie, en ondernemingen voor bedrijfsontwikkeling. Op 6 maart 2024 heeft de SEC definitieve regels aangenomen om registranten te verplichten bepaalde klimaatgerelateerde informatie bekend te maken in SEC-dossiers van alle beursgenoteerde ondernemingen. Volgens de definitieve regels moeten bedrijven onder andere de volgende informatie verstrekken: belangrijke klimaatgerelateerde risico's; activiteiten om deze risico's te beperken of zich aan te passen; informatie over het toezicht van de Directieraad van de registrant op klimaatgerelateerde risico's en de rol van het management bij het beheer van belangrijke klimaatgerelateerde risico's; en informatie over klimaatgerelateerde doelstellingen die van wezenlijk belang zijn voor de activiteiten, bedrijfsresultaten of financiële toestand van de registrant. Daarnaast vereisen de definitieve regels, om de beoordeling van beleggers van bepaalde klimaatgerelateerde risico's te vergemakkelijken, de openbaarmaking van Scope 1- en/of Scope 2-emissies van broeikasgassen op een stapsgewijze basis wanneer deze emissies van materieel belang zijn; de indiening van een attesteringsverslag over de vereiste openbaarmaking van de Scope 1- en/of Scope 2-emissies van dergelijke registranten, eveneens op een stapsgewijze basis; en openbaarmaking van de effecten op de jaarrekening van noodweer en andere natuurlijke omstandigheden, met inbegrip van bijvoorbeeld kosten en verliezen. De definitieve regels omvatten een gefaseerde overgangsperiode voor alle registranten, waarbij de datum van naleving afhankelijk is van de status van de registrant en de inhoud van de informatie. Op 18 maart 2024 heeft het Fifth Circuit Court of Appeals echter een administratieve opschorting van de recente klimaatregel van de SEC uitgevaardigd.

Als een bedrijf er niet in slaagt om zich aan te passen aan of te voldoen aan veranderende verwachtingen en normen van beleggers, kredietverstrekkers of andere aandeelhouders in de sector of als de perceptie bestaat dat een bedrijf niet adequaat reageert op de groeiende aandacht voor ESG-kwesties, ongeacht of dat wettelijk verplicht is, kan dat de reputatie of aandelenkoers van dat bedrijf schaden, resulterend in directe of indirecte materiële en nadelige gevolgen voor de activiteiten en de financiële toestand van dat bedrijf.

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

Bovendien kunnen bepaalde beleggers en kredietverstrekkers olietransportbedrijven, zoals wij, volledig uitsluiten van hun beleggingsportefeuilles op basis van ESG-criteria. Deze beperkingen op zowel de schuld- als aandeelkapitaalmarkten kunnen ons vermogen om te groeien aantasten, aangezien onze groeiplannen toegang tot de aandelen- en schuldkapitaalmarkten vereisen. Als die markten niet beschikbaar zijn of als we geen toegang hebben tot alternatieve financieringsmiddelen tegen aanvaardbare voorwaarden of helemaal niet, is het mogelijk dat we onze bedrijfsstrategie niet kunnen uitvoeren. Dit zou een wezenlijk nadelig effect hebben op onze financiële toestand en bedrijfsresultaten en zou ons vermogen om onze schulden af te lossen kunnen aantasten. Verder is het waarschijnlijk dat we extra kosten zullen moeten maken en extra middelen nodig zullen hebben om de uiteenlopende ESG-vereisten in te voeren, op te volgen, te rapporteren en na te leven. Leden van de beleggingsgemeenschap besteden ook steeds meer aandacht aan verstrekte ESG-informatie, waaronder informatieverstrekking met betrekking tot broeikasgassen en klimaatverandering in de energiesector in het bijzonder,

en initiatieven op het gebied van diversiteit, inclusie en bestuursnormen bij ondernemingen meer in het algemeen. Als gevolg daarvan kunnen we te maken krijgen met toenemende druk met betrekking tot de ESG-informatie die we verstrekken. Als een van de voorgaande situaties zich voordoet, kan dat een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten en financiële toestand.

Verder streven wij ernaar om van tijd tot tijd, in overeenstemming met onze duurzaamheidsprioriteiten, doelstellingen en verbintenissen met betrekking tot bepaalde ESG-thema's vast te stellen en publiekelijk bekend te maken, zoals het koolstofvrij maken van de scheepvaart. Hoewel we van tijd tot tijd vrijwillig informatie over ESG-kwesties kunnen opstellen en publiceren, zijn veel van de verklaringen in die vrijwillige bekendmakingen gebaseerd op hypothetische verwachtingen en veronderstellingen die al dan niet representatief kunnen zijn voor huidige of feitelijke risico's of gebeurtenissen of voorspellingen van verwachte risico's of gebeurtenissen, met inbegrip van de daaraan verbonden kosten. Dergelijke verwachtingen en veronderstellingen zijn noodzakelijkerwijs onzeker en kunnen foutgevoelig zijn of verkeerd worden geïnterpreteerd, gezien de lange 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 2023 en 31 december 2022 bedroegen onze totale schulden 930,7 miljoen USD en 1,696.3 miljoen USD 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 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 verhypothekeerde schip onder de betrokken kredietfaciliteit niet daalt tot onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag van de lening, we noemen dat de 'activadekkingsratio'. Dit betekent dat het bedrag van de lening kan worden verlaagd indien de waarde van de in onderpand gegeven schepen daalt onder een bepaald percentage van het uitstaande bedrag onder die lening, als gevolg waarvan een aflossing van hetzelfde bedrag kan worden geëist. Bovendien zullen we voor bepaalde van onze kredietfaciliteiten moeten voldoen aan bepaalde financiële convenanten, die ons onder meer verplichten tot het aanhouden van:

- Een bedrag aan vlottende activa, dat het niet-opgenomen bedrag van 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;
- Eventuele dividenden vast te stellen en uit te keren indien zich als gevolg van het eventuele dividend een geval van verzuim of schending van een leningsconvenant voordoet of zal voordoen; en
- Aanvullende schulden aan te gaan.

Een schending van een van 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 respijtprijsperiode, 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 kruislings 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 2023 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 brandstofprijs 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.

In 2023 werden de bunkerprijzen op de markt gematigd. De implementatie van het prijsplafond op de Russische oliestromen zorgde ervoor dat de markten zich aanpasten. De Russische olie-export bestond voornamelijk uit HSFO en veroorzaakte dus een inkrimping van de spread tussen HSFO en VLSFO in de zomer van 2023, toen de vraag naar de nutssector in het Midden-Oosten het grootste deel van de HSFO met een Russische maximumprijs uit de markt haalde, waardoor de HI 0.5 spread daalde van 286 USD/MT naar 47.75 USD/MT. De gemiddelde HI 0.5-prijs in Singapore voor 2023 was 151.37, waar de markt in december de prijs bepaalde. De stookolieprijzen voor HSFO op de Singaporese markt bedroegen gemiddeld \$464.60 USD/MT voor 2023, terwijl de VLSFO-prijzen gemiddeld \$615.98 bedroegen met een prijsbereik van \$718 tot \$537 USD/MT. Verdere geopolitieke risico's voor de levering van stookolie kwamen in de vorm van aanvallen op koopvaardij schepen door de Houthi's als reactie op de oorlog tussen Israël en Hamas. Deze aanvallen hebben de arbitragestromen verder verstoord, wat op zijn beurt heeft geleid tot een grotere aanlooptijd in de aanvoer naar Singapore voor VLSFO-stromen, waardoor de prijzen ondersteund bleven, en heeft HSFO-vaten ten oosten van Suez doen stranden omdat de raffinageproductie van de raffinaderijen in de Perzische Golf niet veilig door de Straat van Bab el Mandeb kan varen.

Met uitzondering van 4 VLCC-schepen en 5 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 grondstoffenprijrisico 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, voortstuwing, 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 gedefinieerd in de algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679), resulteren in administratieve boetes die kunnen oplopen tot 20 miljoen euro of tot 4% van de totale wereldwijde jaaromzet van het bedrijf, afhankelijk van welk bedrag hoger is.

Daarnaast hebben onderzoekers op het gebied van cyberbeveiliging een toename van cyberaanvallen waargenomen en gewaarschuwd voor verhoogde risico's op cyberaanvallen in verband met de aanhoudende conflicten tussen Rusland en Oekraïne en tussen Israël & Hamas. Voor zover zulke aanvallen neveneffecten hebben op de wereldwijde kritieke infrastructuur of financiële instanties, kunnen dergelijke ontwikkelingen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten en financiële toestand. Het is moeilijk om op dit moment de waarschijnlijkheid van een dergelijke dreiging en de mogelijke impact ervan in te schatten.

Bovendien blijft cyberbeveiliging een belangrijke prioriteit voor regelgevers over de hele wereld, en sommige rechtsgebieden hebben wetten aangenomen die bedrijven verplichten om individuen of het algemene publiek op de hoogte te stellen van inbreuken op de gegevensbeveiliging met betrekking tot bepaalde soorten persoonsgegevens, waaronder de SEC, die op 26 juli 2023 wijzigingen heeft aangenomen die de onmiddellijke openbare bekendmaking van bepaalde inbreuken op de cyberbeveiliging vereisen. Als we er niet in slagen om de relevante wet- en regelgeving na te leven, kunnen we financiële verliezen lijden, onze activiteiten verstoren, aansprakelijk worden gesteld jegens investeerders, ingrijpen door regelgevende instanties of reputatieschade oplopen.

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, geavanceerdheid 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 tankervloot 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 scheepsbouwcontracten 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 arbeidsverstoringen, 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 eventuele 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 onderhandelen 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, en de economische groei zal naar verwachting vertragen, onder andere door verstoring van de toeleveringsketen, de stijging van de inflatie en daarmee samenhangende acties van centrale banken en geopolitieke omstandigheden, met een aanzienlijk risico op recessie in veel delen van de wereld op de korte termijn, waaronder China, vooral gezien de stijgende schuldenlast en dalende vastgoedwaarden. 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 sommige 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.

Verder is het mogelijk dat we door marktomstandigheden geen toegang hebben tot onze bestaande liquide middelen. Op 10 maart 2023 heeft de Federal Deposit Insurance Corporation (FDIC) bijvoorbeeld de controle overgenomen en werd zij aangesteld als curator van bepaalde regionale banken in de Verenigde Staten. Als andere banken en financiële instellingen in de toekomst onder curatele worden gesteld of insolvent worden als gevolg van financiële omstandigheden die van invloed zijn op het banksysteem en de financiële markten, kan ons vermogen om toegang te krijgen tot onze bestaande liquide middelen in gevaar komen en een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten en financiële toestand. Als een bank, of het publiek, van mening is dat een bank niet stabiel is, kan de bank bovendien procedures of regels instellen om het opnemen van geld en de toegang tot fondsen te beperken.



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.

We worden geconfronteerd met risico's die samenhangen met veranderingen in de economische omgeving, veranderingen in marges of rentetarieven, veranderingen in sanctieregelingen en handelsbeperkingen opgelegd door regeringen, met name als reactie op de inval in Oekraïne en de oorlog tussen Israël en Hamas. Wij lopen het risico van veranderende overheidsvoorschriften, veranderingen in marges of rentevoeten en instabiliteit op de bancaire en effectenmarkten over de hele wereld, naast andere factoren. Grote marktverstoringen kunnen een nadelige invloed hebben op onze activiteiten of kunnen ons vermogen aantasten om bedragen te lenen onder onze kredietfaciliteiten of 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 inflatie, stijgende rentevoeten, energiekosten, geopolitieke kwesties, inclusief oorlogshandelingen, zoals die tussen Rusland en Oekraïne en tussen Israël en Hamas, handelsspanningen, zoals die tussen de Verenigde Staten en China, 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 landen in Azië en de Stille Oceaan, met name in China, vooral met het oog op stijgende schulden en afnemend onroerend goed, 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 teruggeschoefd, 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 ongunstig effect hebben 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 scheepvaart. De groei van het Chinese BBP voor het jaar eindigend op 31 december 2023 wordt echter geraamd op ongeveer 5,2%, tegen 8,1% voor het jaar eindigend op 31 december 2021. 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 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.

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 bevrachtigingsovereenkomsten 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, hernieuwbare energie, waterstof of ammoniak, 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. Het Internationaal Energieagentschap (IEA) kondigde onlangs aan dat de 'piekolie' aan het eind van de jaren 2020 zal worden bereikt. De OPEC houdt vol dat de vraag naar olie pas rond 2040 een plateau zal bereiken, ondanks de overgang naar andere energiebronnen. Ongeacht de 'piekolie' kan de aanhoudende verschuiving van de consumentenvraag van olie naar andere energiebronnen verschuiven, zoals windenergie, zonne-energie, waterstofenergie, kernenergie of hernieuwbare energie, die lijkt te versnellen als gevolg van overheidsverplichtingen en steun voor energietransitieprogramma's, een wezenlijk nadelig effect hebben op onze toekomstige prestaties, bedrijfsresultaten, kasstromen en financiële positie.

De toenemende groei van elektrische voertuigen en hernieuwbare brandstoffen zou kunnen leiden tot een afname van de wereldwijde handel in en verplaatsing van ruwe olie en geraffineerde producten.

Het IEA merkte in zijn Global Electric Vehicles, of EV, Outlook 2023 op dat in 2022 in totaal 14% van alle nieuw verkochte auto's elektrisch was, tegenover ongeveer 9% in 2021 en minder dan 5% in 2020. In 2023 werden er 14,1 miljoen elektrische auto's verkocht, een stijging van 34% ten opzichte van 2022. In het STEPS-scenario (Stated Policies Scenario) van het IEA zijn de wereldwijde vooruitzichten voor het aandeel van de verkoop van elektrische auto's op basis van bestaand beleid en vaste doelstellingen gestegen naar 35% in 2023, tegenover minder dan 25% in de vorige vooruitzichten. Het IEA heeft verklaard dat, op basis van bestaand beleid de vraag naar olie door wegtransport in het STEPS-scenario naar verwachting rond 2025 zijn piek zal bereiken, waarbij de hoeveelheid olie die door elektrische voertuigen wordt verdrongen in 2030 meer dan vijf miljoen vaten per dag zal bedragen. Een groei in EV's of een vertraging in de import of export van ruwe olieproducten wereldwijd kan leiden tot een verminderde vraag naar onze schepen en lagere bevrachtingstarieven, wat een wezenlijk nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, bedrijfsresultaten, kasstromen, financiële toestand en ons vermogen om eventuele dividenden uit te keren.



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 nog meer geavanceerde tankers gebouwd worden die nog efficiënter en flexibeler zijn of een langere fysieke levensduur hebben, inclusief nieuwe schepen die aangedreven worden door alternatieve brandstoffen of die op een andere manier 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, inclusief met betrekking tot voortstuwingstechnologie, 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 eventuele dividenden uit te keren.

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

Sinds 31 December 2023 hebben we momenteel vijf 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. Goedgekeurde TC-contracten kunnen ook in gevaar komen en boetes veroorzaken door laattijdige oplevering.

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 2023 geen havens hebben aangedaan in landen of regio's die het onderwerp zijn van uitgebreide nationale of regionale sancties en/of embargo's opgelegd door de Amerikaanse regering, de Europese Unie, het Verenigd Koninkrijk of door andere toepasselijke overheidsinstanties ('Gesancioneerde Jurisdicties') en dus geen sanctie- of embargo-wetten hebben overtreden gedurende 2023, 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 Gesancioneerde Jurisdicties in opdracht van bevrachters en/of zonder onze kennis en toestemming. Onze charteraars en andere contractanten kunnen ook betrokken zijn bij gesancioneerde handel zonder hun kennis en toestemming. Dit zou van invloed kunnen zijn op ons als partij. Als dergelijke activiteiten resulteren in een overtreding van toepasselijke sanctie- of embargo-wetten, 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 wet- en regelgeving inzake sancties en embargo's van elk rechtsgebied worden gewijzigd om de beperkingen die zij opleggen mettertijd te verhogen of verlagen, en de lijsten van personen en entiteiten die onder deze wetten en regelgeving worden aangewezen, worden 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. Andere landen of gebieden, alsook andere 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 scheepvaartsector 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 en de oorlog tussen Israël en Hamas, hebben de V.S., EU en het Verenigd Koninkrijk samen met tal van andere landen, aanzienlijke economische sancties opgelegd die ons vermogen om in de regio te opereren negatief kunnen beïnvloeden en ook beperkingen kunnen opleggen aan partijen wier vracht wij 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 wereldwijde exporteur 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, petroleumbrandstoffen, 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 december 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 in het beleid van het prijsplafond of het risico dat informatie, documentatie of attestaten 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 2023 alle toepasselijke wet- en regelgeving inzake sancties en embargo's hebben nageleefd en van plan zijn dat te blijven doen, is er geen garantie 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, of onder omstandigheden waarin onze schepen mogelijk vracht hebben vervoerd van of vracht aan boord hebben genomen voor opslag, of havens in gesancioneerde rechtsgebieden hebben aangedaan in opdracht

van bevrachters en/of zonder toestemming. Sanctieregelgeving kan snel veranderen en we kunnen betrokken raken bij handel waarvoor sancties gelden door derden waarover we geen controle hebben. 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. Dit kan verder van invloed zijn op onze leningovereenkomsten en andere transacties met verschillende banken.

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 bevrachtingstarieven 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. Dit kan ertoe leiden dat bepaalde gebieden of routes niet beschikbaar zijn voor de scheepvaart, waardoor extra kosten ontstaan voor alternatieve routes. In de Rode Zee bijvoorbeeld in verband met de recente conflicten tussen Israël en Hamas. Verschillende rederijen hebben aangegeven dat hun schepen de Rode Zee, die gewoonlijk wordt gebruikt om toegang te krijgen tot het Suezkanaal, zullen mijden zolang het conflict voortduurt en voorlopig schepen zullen omleiden rond Kaap de Goede Hoop in zuidelijk Afrika, wat aanzienlijke tijd en kosten toevoegt aan Oost-West-reizen.

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. Of ze zouden kunnen leiden tot annuleringen van verzekeringen voor bepaalde gebieden. 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.

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

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

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

Om onze blootstelling aan schommelingen in de rentevoeten onder 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 contanten te storten als onderpand, hetgeen onze vrije kaspositie kan beïnvloeden.

In juni 2023 stopt de publicatie van USD LIBOR, het rentetarief waartegen banken Amerikaanse dollars aan elkaar uitlenen. Het is al een paar jaar geleden dat de relevante autoriteiten waarschuwen voor de noodzaak om LIBOR te vervangen door SOFR. SOFR is een veel veerkrachtiger tarief dan LIBOR was vanwege de manier waarop het tot stand komt en de diepte en liquiditeit van de markten die eraan ten grondslag liggen. Als gedekte overnight rente weerspiegelt SOFR beter de manier waarop financiële instellingen zich vandaag financieren. Momenteel zijn alle bankleningen in Euronav gebaseerd op het SOFR-referentietarief.

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 uit, inclusief bepaalde aspecten van technisch, commercieel en bemanningsbeheer, aan externe dienstverleners. Meer bepaald heeft de Vennootschap scheepsbeheerovereenkomsten gesloten die verantwoordelijkheden inzake technisch beheer en bemanningsbeheer voor 8,3% 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 toezichts- 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 de wetten niet zelf 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 Assets Control van het Amerikaanse Ministerie van Financiën of andere instanties, lokale wetten zoals de Britse Bribery Act 2010 of andere lokale wetten die corrupte betalingen aan regeringsambtenaren 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. Overtredingen 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, waaronder maar niet beperkt tot, kosten in verband met luchtmissies inclusief broeikasgassen, 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. Milieueisen kunnen ook van invloed zijn op de doorverkoopwaarde of de levensduur van onze schepen, kunnen een vermindering van de laadcapaciteit, aanpassingen aan het schip of operationele veranderingen of beperkingen vereisen, en kunnen leiden tot een verminderde beschikbaarheid van verzekeringsdekking voor milieukwesties. Milieuwetten leggen vaak strikte 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 normalisatie-initiatieven. De CSRD stelt 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.

Het EU-emissiehandelssysteem (ETS) laat vervuilers betalen voor hun uitstoot van broeikasgassen, helpt de uitstoot te verminderen en genereert inkomsten om de groene transitie van de EU te financieren. Het is actief in alle EU-landen, IJsland, Liechtenstein en Noorwegen. De scheepvaartsector wordt aansprakelijk vanaf 2024 en de eisen zullen geleidelijk toenemen. In 2025 moeten scheepvaartmaatschappijen betalen voor 40% van hun in 2024 gerapporteerde emissies. In 2026 stijgt dit naar 70% van de in 2025 gerapporteerde emissies en vanaf 2027 stijgt dit naar 100%. Scheepseigenaren moeten zich registreren, een boekhouding openen en hun emissies rapporteren via een methodologie die het systeem vereist. Bevrachtingsovereenkomsten moeten nieuwe ETS-gerelateerde clausules bevatten en de verantwoordelijkheden verdelen tussen eigenaars en bevrachters om aan de verordening te voldoen. Dit brengt veel extra werk met zich mee op operationeel, juridisch en administratief gebied. Niet-naleving van de regels kan leiden tot sancties, of dit nu te wijten is aan het niet goed kennen van de nieuwe regelgeving, het maken van fouten in de ingediende gegevens, slechte afspraken tussen eigenaars en bevrachters, enz. Dit kan een wezenlijk nadelig effect hebben op onze activiteiten.

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 ISPS-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 ons de toegang tot bepaalde havens worden ontzegd of kunnen we in bepaalde havens worden vastgehouden. 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 recyclage 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 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 63 landen het Verdrag van Hong Kong bekrachtigd of goedgekeurd en aan de vereiste van 40% van de wereldwijde koopvaardij in brutotonnage is voldaan. Het verdrag zal op 26 juni 2025 in werking treden vanwege de wachttijd van 24 maanden.

Op 20 november 2013 hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheepsrecyclage 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 worden op scheepswerven die opgenomen zijn in de Europese lijst. Vanaf 31 december 2023 voldeden al onze schepen onder de EU-vlag aan deze gewichtsspecificatie. Op de Europese lijst staan momenteel negen inrichtingen in Turkije maar geen inrichtingen in de belangrijke scheepsrecyclagelanden in Azië. De gecombineerde capaciteit van de inrichtingen van de Europese lijst kan onvoldoende blijken om het totale recyclagevolume 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 scheepsrecyclagelanden 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 recyclagewerven. Dit kan tot gevolg hebben dat de restwaarde 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.

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. Op 18 oktober 2023 publiceerde het EPA een aanvullende kennisgeving van de voorgestelde regel waarin nieuwe ballastwatergegevens werden gedeeld die waren ontvangen van de U.S. Coast Guard (USCG) en waarin een toelichting werd gegeven op de voorgestelde regel. De openbare commentaarperiode voor de voorgestelde regel eindigde op 18 december 2023. Zodra het EPA de regel afrondt (mogelijk in het najaar van 2024), zal de Amerikaanse kustwacht binnen twee jaar 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 overwogen 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 naar 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 geleidelijke infaseringperiode. Scheepseigenaren zullen een aantal emissierechten 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. Bovendien zal de ETS-regelgeving vanaf 1 januari 2026 worden uitgebreid naar de uitstoot van twee extra broeikasgassen: distikstofoxide en methaan. Daarnaast heeft de Europese Raad van de Europese Unie op 25 juli 2023 de verordening inzake maritieme brandstoffen aangenomen in het kader van het FuelEU-initiatief van het 'Fit-for-55'-pakket, waarin beperkingen zijn opgenomen voor de aanvaardbare jaarlijkse broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt door schepen die onder de verordening vallen. De verordening inzake maritieme brandstoffen vereist onder andere dat de broeikasgasemissies van schepen die onder de verordening vallen met ingang van 1 januari 2025 met 2% worden verminderd, en dat om de vijf jaar extra verminderingen worden overwogen (tot 80% vanaf 1 januari 2050). 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 verzekeringmaatschappijen ("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 3.200 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 208 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. Daarnaast zal een "bereikte" EEXI worden berekend om de werkelijke energie-efficiëntie van het schip te bepalen. De bereikte EEXI van een schip moet lager zijn dan de vereiste EEXI van het schip. 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. Dit vereist nieuwe clausules in de bevrachtingsovereenkomsten die een administratieve last vormen en die eigenaars juridisch moeten beschermen als bevrachters niet aan de vereisten voldoen. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor onze activiteiten en onze juridische en financiële situatie. In juli 2023 keurde MEPC 80 het plan goed voor de herziening van de CII-regelgeving en -richtlijnen, die uiterlijk op 1 januari 2026 voltooid moet zijn. Voordat de herziening is afgerond, zullen er geen onmiddellijke wijzigingen plaatsvinden in het CII-kader, inclusief correctiefactoren en reisaanpassingen.

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 voornemen 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".

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 gassen 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 groei mogelijkheden kunnen nadelig worden beïnvloed.

In maart 2022 heeft de SEC voorgestelde regels aangekondigd met betrekking tot klimaatgerelateerde openbaarmaking, die van toepassing zouden zijn op buitenlandse particuliere emittenten die aan Amerikaanse nationale effectenbeurzen zijn genoteerd, zoals wij. In maart 2024 heeft de SEC haar definitieve regels aangenomen, die gestandaardiseerde kwalitatieve en kwantitatieve informatie vereisten over klimaatgerelateerde risico's, uitgaven en broeikasgasemissies, naast een lange lijst van andere items, door openbare bedrijven en in openbare aanbiedingen. De definitieve regels worden 60 dagen na publicatie in het Federal Register van kracht, en de naleving zal geleidelijk worden ingevoerd voor alle bedrijven, waarbij de datum van naleving afhankelijk is van de status van de registrant als Large Accelerated Filer ('LAF'), Accelerated Filer ('AF'), Non-accelerated Filer ('NAF'), Smaller

Reporting Company ('SRC'), of Emerging Growth Company ('EGC'). 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 van de toenemende publieke bezorgdheid over de milieu-impact van de klimaatverandering, kunnen ook een ongunstige invloed hebben op de vraag naar onze diensten. Zo kan een strengere regulering van broeikasgassen of van andere bezorgdheden in verband met klimaatverandering de vraag naar olie en gas in de toekomst doen afnemen of het gebruik van alternatieve energiebronnen sterker stimuleren. Naast het risico op een oliepiek vanuit het oogpunt van de vraag, kunnen de fysieke gevolgen van de klimaatverandering, waaronder veranderingen in weerpatronen, extreme weersomstandigheden, stijgende zeespiegels en schaarste van watervoorraden, een negatieve invloed hebben op onze eigen activiteiten of die van leveranciers en dienstverleners in onze waardeketen, inclusief met betrekking tot de infrastructuur waarop wij vertrouwen om onze activiteiten te kunnen uitvoeren. Elk materieel negatief langetermijneffect op de olie- en gasindustrie kan een aanzienlijk financieel en operationeel negatief effect hebben op onze activiteiten dat we op dit moment niet met zekerheid kunnen voorspellen.



Risicofactoren met betrekking tot 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 bruto-scheepvaartinkomsten 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% die wordt opgelegd door sectie 887 van de Code op brutobasis 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. Aangezien onder de hierboven beschreven sourcingregels niet meer dan 50% van onze inkomsten uit zeevervoer wordt behandeld als afkomstig uit Amerikaanse bronnen, zal het maximale effectieve Amerikaanse federale inkomstenbelastingstarief op onze inkomsten uit zeevervoer niet hoger zijn dan 2% onder het 4% bruto-basisbelastingsregime.

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

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

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

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

Dividenden of andere uitkeringen van ons aan aandeelhouders zijn in principe onderworpen aan een roerende voorheffing van 30% in België, behalve voor aandeelhouders die in aanmerking komen voor een vrijstelling van roerende voorheffing, zoals in aanmerking komende pensioenfondsen of een vennootschap die wordt beschouwd als moedermaatschappij in de zin van Richtlijn 90/435/EEG van de Raad van 23 juli 1990 of (de 'moeder-dochterrichtlijn'), of die in aanmerking komen voor een lager tarief van roerende voorheffing of een vrijstelling krachtens een belastingverdrag. Er kunnen verschillende voorwaarden van toepassing zijn en aandeelhouders die in andere landen dan België wonen, worden aangeraden hun adviseurs te raadplegen over de fiscale gevolgen van dividenden of andere uitkeringen door ons. Onze aandeelhouders die in een ander land dan België verblijven, kunnen het bedrag van deze roerende voorheffing mogelijk niet in mindering brengen van enige belasting die verschuldigd is op dergelijke dividenden of andere uitkeringen in een ander land dan België. Bijgevolg kunnen deze aandeelhouders onderworpen zijn aan dubbele belasting met betrekking tot dergelijke dividenden of andere uitkeringen.

België en de Verenigde Staten hebben een verdrag gesloten ter voorkoming van dubbele belasting: het 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 aangeraden hun eigen belastingadviseurs te raadplegen om te bepalen of ze een beroep kunnen doen op de

voordelen en voldoen aan de voorwaarden inzake beperking van voordelen zoals opgelegd door het Amerikaans-Belgisch dubbelbelastingverdrag.

Wijzigingen in de tonnagebelasting of de vennootschapsbelastingregimes die op ons van toepassing zijn, of in de interpretatie daarvan, kunnen een invloed hebben op onze toekomstige bedrijfsresultaten.

Kort na haar oprichting in 2003 heeft 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. De Belgische Dienst Voorafgaande Beslissingen heeft formeel bevestigd dat het tonnagebelastingregime van toepassing is tot eind 2023. De aanvraag voor verlenging van dit tonnagebelastingregime vanaf 2024 werd tijdig ingediend voor het einde van 2023 en ligt momenteel ter goedkeuring voor. 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, Marshallse en Liberiaanse vlag en waarvoor de Vennootschap de vereiste tonnagebelasting in die specifieke jurisdicties betaalt.

Er is echter geen garantie dat de tonnagebelastingregeling niet zal worden teruggedraaid of dat er geen andere vormen van belasting zullen worden geheven, met inbegrip van, maar niet beperkt tot een wereldwijde minimumbelasting, een koolstofheffing of heffingen in het kader van een emissiehandelssysteem om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen. Indien dergelijke wijzigingen alleen op EU-niveau zouden worden doorgevoerd, kan het wereldwijde gelijke speelveld worden verstoord en kan de Vennootschap in een zwakkere concurrentiepositie komen te staan dan vergelijkbare ondernemingen buiten de EU.

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

Het buitenland kan nieuwe belastingwetten invoeren die van invloed kunnen zijn op de scheepvaartindustrie. Het is ook mogelijk dat wij niet op de hoogte zijn van reeds bestaande buitenlandse belastingwetgeving en dat dit een materieel effect kan hebben op onze financiële positie. Door onze wereldwijde handel kunnen we er niet zeker van zijn dat we altijd op de hoogte zijn van alle belastingwetten in elk land waar onze schepen naartoe varen of in alle landen waar we bij betrokken zijn. Het ontbreken van deze informatie kan leiden tot zware belastingclaims van het buitenland die gericht zijn aan ons als scheepseigenaar. Dit zou ons financieel kunnen treffen voor de vroegere, huidige en toekomstige handel van onze schepen.

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

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

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

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



Risico's verbonden aan een belegging in onze gewone aandelen

De koers van onze gewone aandelen heeft in het verleden geschommeld, is volatiel geweest en kan ook in de toekomst volatiel zijn, 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 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 2023 en 31 december 2023 schommelde de koers van onze gewone aandelen tussen \$12.94 en USD \$19.18. 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 volatiliteit op de markt vaak collectieve rechtszaken over effecten aangespannen tegen ondernemingen. Indien een dergelijke rechtszaak tegen ons zou worden aangespannen, kan dat leiden tot aanzienlijke kosten en kan dat niet alleen middelen maar ook de aandacht van de directie afleiden, wat een wezenlijk en nadelig effect kan hebben op onze activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten en 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 volatiliteit van hun aandelenkoers veroorzaakt door speculatieve verkopen van gewone aandelen (dit wordt een 'short squeeze' genoemd). Deze 'short squeezes' hebben geleid tot een extreme volatiliteit in deze 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 23 juni 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 hebben we geen eigen aandelen ingekocht.

Op 31 december 2023, bezaten we 17,790,716 eigen aandelen (8,086% 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 vorig 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 declareren 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.

De Raad van Toezicht heeft besloten het dividendbeleid eind 2023 te wijzigen in een volledig discretionair dividendbeleid.

Toekomstige uitgaven en verkopen van onze gewone aandelen zouden de beurskoers van onze gewone aandelen kunnen doen dalen.

Per 31 december 2023 bedroeg ons geplaatst (en volledig volgestorte) aandelenkapitaal USD 239.147.506,82, vertegenwoordigd door 220.024.713 aandelen.

Per 31 december 2023 hadden we

- 202.233.997 uitstaande gewone aandelen en
- 17.790.716 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 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 rechtsvordering aan te spannen, zijn beperkter dan in de Verenigde Staten.

Burgerlijke aansprakelijkheden gebaseerd op de effectenwetten en andere wetten van de Verenigde Staten zijn mogelijk niet afdwingbaar in oorspronkelijke rechtsvorderingen aangespannen in België of in rechtsvorderingen in België met als doel om vonnissen van Amerikaanse rechtbanken ten uitvoer te leggen.

Burgerlijke aansprakelijkheden gebaseerd op de effectenwetten en andere wetten van de Verenigde Staten zijn mogelijk niet afdwingbaar in oorspronkelijke rechtsvorderingen aangespannen in België of in rechtsvorderingen in België met als doel om vonnissen van Amerikaanse rechtbanken ten uitvoer te leggen. Rechtsvorderingen voor de tenuitvoerlegging van vonnissen van Amerikaanse rechtbanken kunnen alleen succesvol zijn indien de Belgische rechtbank de materiële juistheid van het vonnis van de Amerikaanse rechtbank bevestigt en ervan overtuigd is dat:

- Het effect van de beslissing tot tenuitvoerlegging niet kennelijk onverenigbaar is met de Belgische openbare orde;
- Het vonnis de rechten van de verweerder niet heeft geschonden;
- Het vonnis is niet geweest 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.

Elke aandeelhouder die 30% of meer van onze uitgegeven gewone aandelen verwerft, is verplicht om een verplicht onvoorwaardelijk openbaar overnamebod uit te brengen.

Volgens de Belgische wet is elke aandeelhouder die 30% of meer van onze uitgegeven aandelen verwerft, verplicht om een verplicht onvoorwaardelijk openbaar overnamebod uit te brengen op de resterende aandelen in Euronav die hij en zijn verbonden ondernemingen nog niet bezitten. Het doel van het uitbrengen van het bod op de resterende aandelen in Euronav is te voldoen aan haar verplichtingen onder Artikel 5 van de Overnamewet en Artikel 50 van het Overnamebesluit. Elke aandeelhouder die, anders dan na een vrijwillig overnamebod, rechtstreeks of onrechtstreeks, in het bezit komt van meer dan 30% van het kapitaal of de stemrechten van de Vennootschap, zal een overnamebod uitbrengen op alle aandelen en effecten die toegang verlenen tot de aandelen of stemrechten, en onder voorwaarden die in overeenstemming zijn met de toepasselijke Amerikaanse effectenwetgeving en de regels en voorschriften van de SEC en NYSE.



Verklaring inzake 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 2023 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 2023 hield Euronav 17.790.716 eigen aandelen aan.

Aandeelhouders en aandeelhoudersstructuur

Volgens de informatie waarover de Vennootschap op 31 december 2023 beschikte, en rekening houdend met de transparantieverklaringen die op die datum beschikbaar waren, was de aandeelhoudersstructuur zoals weergegeven in de tabel:

Tabel 8: Aandeelhoudersstructuur op 31 december 2023

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage van totaal # aandelen	Percentage van totaal # stemgerechtigde aandelen
Euronav (eigen aandelen)	17.790.716	8 %	— %
Totaal	17.790.716	8 %	— %

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage	
Saverco NV	24.400	— %	
CMB NV	107.905.344	49 %	53 %
Totaal	107.929.744	49 %	53 %

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage	
Andere	94.304.253	42,86 %	46,54 %
Totaal	94.304.253	42,86 %	46,54 %



Tabel 9: Aandeelhoudersstructuur op 31 maart 2024

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage van totaal # aandelen	Percentage van totaal # stemgerechtigde aandelen
Euronav (eigen aandelen)	25.131.181	11 %	— %
Totaal	25.131.181	11 %	— %

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage	
Saverco NV	24,400	— %	— %
CMB NV	177.147.299	81 %	91 %
Totaal	177.147.299	81 %	91 %

Aandeelhouder	Aandelen	Percentage	
Andere	17.721.833	8,05 %	9,09 %
Totaal	17.721.833	8,05 %	9,09 %

Raad van Toezicht

Naam	Type mandaat	Eerste mandaat als bestuurder	Einde mandaat
Marc Saverys	Onafhankelijk lid - Voorzitter (vanaf november 2023)	maart 2023	AV 2026
Patrick De Brabandere*	Niet-onafhankelijk lid	maart 2023	AV 2026
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	mei 2023	AV 2025
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	november 2023	AV 2026
Grace Reksten Skaugen	Voorzitter (vanaf AGM 2022 tot November 2023) - Onafhankelijk lid	2016	november 2023
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	2015	maart 2023
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	2019	mei 2023
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	2019	mei 2023
Steven Smith	Onafhankelijk lid	2022	maart 2023
John Fredriksen	Niet-onafhankelijk lid	maart 2023	november 2023
Cato H. Stonex	Niet-onafhankelijk lid	maart 2023	november 2023

**Patrick De Brabandere - (vanaf 1 januari 2024 als vaste vertegenwoordiger van Debemar BV)

Hieronder volgt een lijst van de biografieën van de leden van de Raad van Toezicht volgens de samenstelling op 31 december 2023.



Marc Saverys - Niet-Onafhankelijk Lid - Voorzitter

Marc Saverys maakt sinds de BAV van 23 maart 2023 deel uit van de Raad van Toezicht als niet-onafhankelijk lid. Marc Saverys behaalde een diploma rechten aan de Universiteit van Gent. In 1975 vervoegde hij de bevrachtingsafdeling van Bocimar, de drogebultdivisie van de CMB Groep. In 1985 verliet hij Bocimar en werd hij gedelegeerd bestuurder van Exmar, dat toen een gediversifieerde rederij werd, waar hij verantwoordelijk was voor de drogebultafdeling. Hij werd bestuurder van CMB Group in 1991 en was gedelegeerd bestuurder van CMB Group van april 1992 tot september 2014 toen hij tot voorzitter werd benoemd. In de periode van 2003 tot juli 2014 was hij voorzitter van de Raad van Bestuur van Euronav, en van juli 2014 tot december 2015 vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van Euronav.



Patrick De Brabandere - Niet-Onafhankelijk Lid

Patrick De Brabandere zetelt sinds de BAV van 23 maart 2023 in de Raad van Toezicht als niet-onafhankelijk lid. Hij is voorzitter van het Audit- en Risico-comité en lid van het Remuneratiecomité.

Patrick De Brabandere behaalde een diploma Toegepaste Economische Wetenschappen aan de UCL Louvain-la Neuve. Hij begon zijn carrière bij het auditkantoor Arthur Andersen. In 1987 vervoegde hij Almabo, de voormalige holdingmaatschappij van de familie Saverys, als Project Controller. In 1998 werd hij CFO van CMB NV en in 2002 werd hij benoemd tot bestuurder van CMB NV. In 2003, na de gedeeltelijke afsplitsing van Exmar NV van CMB NV, werd hij bestuurder en CFO van Exmar NV en vervolgens COO. In 2020 werd hij opnieuw CFO van Exmar NV tot juni 2022. Momenteel is hij bestuurder van CMB NV en zit hij sinds april 2021 ook in de Raad van Bestuur van CMB.TECH NV.



Julie De Nul - Onafhankelijk Lid

Julie De Nul zetelt sinds de Algemene vergadering op 17 mei 2023 in de Raad van Toezicht als onafhankelijk Bestuurder. Zij bekleedt de functie van voorzitter van het Duurzaamheidscomité en is lid van het Remuneratiecomité evenals van het Corporate Governance & Benoemingscomité. Mevr Julie De Nul is sinds 2020 CEO van Jan De Nul Dredging NV en sinds 2010 lid van de raad van bestuur van Jan De Nul NV. Daarvoor was ze van 2007 tot 2010 juridisch adviseur bij Jan De Nul Group België. Op dit moment is ze ook lid van de raad van bestuur van VCB (de Vlaamse Confederatie bouw), VOKA (Vlaamse Kamer van Koophandel en Industrie) en het Museum Dr. Guislain Ghent. Ze behaalde een masterdiploma in de rechten aan de universiteit van Gent.



Patrick Molis - Onafhankelijk Lid

De heer Patrick Molis studeerde af aan het Institut d'Etudes Politiques van Parijs en behaalde een Masterdiploma in de rechten aan Paris X Nanterre. Hij begon zijn carrière als magistraat aan het Rekenhof na zijn toetreding tot de National School of Administration. De heer Patrick Molis was General Manager van Union Normande Investissement (1989-1992), CFO van Worms & Cie Group (1994-1997), General Manager van Compagnie Nationale de Navigation (1995-1998), Voorzitter van de Raad van Bestuur van Compagnie du Ponant (2012-2015) en Voorzitter en CEO van Héli-Union (2013-2022). Momenteel is hij Voorzitter van Compagnie Nationale de Navigation (sinds 1998) en bestuurder van Sabena Technics. Hij was eerder lid van de Raad van Bestuur van Euronav Luxembourg (1995-2001), Euronav (2004-2010), Compagnie Maritime Nantaise (1995-2017), Compagnie Méridionale de Navigation (2008-2022) en van de Conseil d'Orientation du Domaine national de Chambord (2007-2017). De heer Patrick Molis is onderscheiden met de titels ridder in het Legioen van Eer en officier in de Orde van Verdienste.



Catharina Scheers - Onafhankelijk lid

Mevrouw Catharina Scheers behaalde een Masterdiploma Communicatie en Media aan de KU Leuven en een Bachelordiploma Politieke en Sociale wetenschappen aan de Universiteit van Antwerpen. Ze begon haar carrière bij Fast Lines in 1993. Ze is eigenaar en managing director van Fast Lines Belgium en is sinds 2003 benoemd tot Voorzitter van het bedrijf. Momenteel is ze ook lid van de Raad van Bestuur van ASF (Antwerp Shipping Federation), lid van de Raad van Bestuur van BRABO en lid van WISTA (Women's International Shipping and Trading Association). In 2021 ontving mevrouw Catharina Scheers de ESPA "Maritiem Figuur van het Jaar" award.



Bjarte Bøe - Niet-Onafhankelijk lid

De heer Bjarte Bøe studeerde in 1983 af aan de Norwegian School of Economics and Business Administration (NHH). Hij trad in dienst bij RS Platou en werkte als shipbroker in Houston en Oslo. In 1986 trad hij in dienst bij Christiania Bank, later Nordea genoemd, en werkte tot 1995 in Oslo en Londen, toen hij bij SEB in dienst trad. Hij werkte in verschillende managementfuncties, waaronder hoofd van Shipping Finance en hoofd van Investment Banking in Oslo en Stockholm tot 2019.

Hij was directeur van Seadrill, Hermitage Offshore en Agera Venture. Hij was tevens

lid van de raad van bestuur van CMB.TECH van april 2021 tot februari 2022. Hij is lid van de Raad van Bestuur van Eika Group (een Noorse spaarbankgroep) sinds april 2023.



Samenstelling

Eind november 2023 bestaat de Raad van Toezicht uit zes leden. Drie leden zijn onafhankelijke leden volgens de Belgische Corporate Governance regels, evenals volgens de Rule 10A-3 uitgevaardigd door de U.S. Securities Exchange Act van 1934 en volgens de regels van de NYSE. De statuten voorzien dat leden van de Raad van Toezicht kunnen worden benoemd voor een periode van maximaal vier jaar per mandaat maar dat ze herkiesbaar zijn. De statuten van de Vennootschap voorzien geen leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Toezicht.

Genderdiversiteit

Overeenkomstig de bepalingen van de Corporate Governance Code dient de Raad van Toezicht te worden samengesteld in overeenkomst met de beginselen van genderdiversiteit, alsook diversiteit in het algemeen. De Raad van Toezicht van Euronav is samengesteld uit vier mannen en twee vrouwen met uiteenlopende, maar complementaire expertise. De Raad van Toezicht heeft kennis genomen van de Wet van 28 juli 2011 met betrekking tot genderdiversiteit en de aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als gevolg van het in werking treden van de wet inzake de vertegenwoordiging van vrouwen in de Raden van Bestuur van beursgenoteerde vennootschappen.

Vanaf 21 november 2023 bestaat de Directieraad uit vijf mannen die allemaal gevestigd zijn in België. Ze behaalden allen academische diploma's in verschillende disciplines zoals rechten en financiën. Ze zijn tussen 40 en 63 jaar en voeren hun huidige directiefunctie bij Euronav sinds november 2023 uit.

Functionering van de Raad van Toezicht

In 2023 kwamen de leden van de Raad van Toezicht zeventwintig keer formeel samen. Het aanwezigheidspercentage van de Bestuursleden zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen bijgewoond
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	9 van de 9 (einde mandaat maart 2023)
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	21 van de 22 (einde mandaat November 2023)
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	13 van de 13 (einde mandaat mei 2023)
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	13 van de 13 (einde mandaat mei 2023)
Steven Smith	Onafhankelijk lid	9 van de 9 (einde mandaat maart 2023)
Marc Saverys	niet-onafhankelijk lid - Voorzitter	17 van de 18 (start mandaat maart 2023)
Patrick De Brabandere	Niet-onafhankelijk lid	18 van de 18 (start mandaat maart 2023)
John Fredriksen	Niet-onafhankelijk lid	1 van de 13 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat november 2023)
Cato H. Stonex	Niet-onafhankelijk lid	11 van de 13 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat november 2023)
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	11 van de 14 (start mandaat mei 2023)
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	4 van de 4 (start mandaat november 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	4 van de 4 (start mandaat november 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	4 van de 4 (start mandaat november 2023)
Ole Henrik Bjørge	Onafhankelijk lid	9 van de 9 (start mandaat mei 2023 tot einde mandaat november 2023)

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.

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/investeerders/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.

Activiteitenverslag 2023

In 2023 behandelde de Raad van Toezicht diverse onderwerpen, waaronder, maar niet beperkt tot:

- 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 eerder beoogde combinatie met Frontline Plc en beëindiging van de combinatieovereenkomst (inclusief het arbitrage dossier hierover);
- De voorstellen van een van de aandeelhouders van de Vennootschap, CMB;
- De voorgenomen overname van CMB.TECH NV;
- 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 de aankoop van verschillende VLCC's van het ecotype en Suezmax-nieuwbouwschepen;
- (Her)financiering van zowel bestaande als nieuw aangekochte schepen;
- De globale herfinanciering van alle uitstaande leningen;
- 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).

Procedure voor belangenconflicten en transacties met verbonden partijen

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 2023 vereiste geen enkele beslissing van de Raad van Toezicht de toepassing van de belangenconflictprocedure zoals uiteengezet in bepaling 7:115 van het WWV.

De procedure voor transacties met verbonden partijen binnen de Raad van Toezicht is uiteengezet in de BCCA. In de loop van 2023 vereisten drie besluiten die door de Raad van Toezicht werden genomen de toepassing van de procedure voor belangenconflicten zoals uiteengezet in artikel 7:116 van de BCCA.

Een van de besluiten waarvoor deze procedure nodig was, was de overname van CMB.TECH. CMB, de controlerende aandeelhouder van de Vennootschap en tegenpartij van de Transactie, is een verbonden partij in de zin van IAS 24. De Transactie was daarom onderworpen aan de procedure zoals uiteengezet in artikel 7:116 BW. De Transactie was daarom onderworpen aan de procedure van artikel 7:116 BCAC. In overeenstemming met deze procedure heeft het comité de Transactie beoordeeld en advies uitgebracht in overeenstemming met artikel 7:116 BCAC. Dienovereenkomstig heeft de Raad van Toezicht vastgesteld dat de procedure van artikel 7:116 BCAC volledig is nageleefd.

Het jaarverslag bevat een samenvatting van alle aankondigingen tijdens het boekjaar, te vinden op p38-41; Meer gedetailleerde informatie is te vinden op onze website: <https://www.euronav.com/investors/company-news-reports/press-releases/2023/>

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 2023 drie leden van de Raad van Toezicht, waarvan twee onafhankelijk zijn.

Op 31 december 2023 was de samenstelling van het Audit- en Risicocomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Patrick de Brabandere ¹	2026	
Catharina Scheers	2026	x
Patrick Molis	2026	x

1 Expert op het gebied van boekhouding en audit (zie biografie) in overeenstemming met artikel 3:6 paragraaf 1, °9 van het Belgische Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen

Bevoegdheden

Het Audit- en Risicocomité behandelt een waaier van aspecten in verband met financiële rapportering, controle en risicobeheer en is verantwoordelijk voor de benoeming en de vergoeding van en het toezicht op de onafhankelijke auditor. De belangrijkste bevoegdheden alsook de werking van het Audit- en Risicocomité zijn verder beschreven in het Corporate Governance Charter. Het Audit- en Risicocomité herziet haar referentiekader regelmatig en formuleert desgevallend aanbevelingen voor de Raad van Toezicht indien veranderingen nuttig of vereist zijn om te verzekeren dat de samenstelling, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van het Comité voldoen aan de geldende wetten en regels.

Activiteitenverslag 2023

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Anne-Hélène Monsellato	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (einde mandaat maart 2023)
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (einde mandaat mei 2023)
Steven Smith	Onafhankelijk lid	1 van de 1 (einde mandaat maart 2023)
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	5 van de 5 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat november 2023)
Ole Henrik Bjorge	Onafhankelijk lid	4 van de 4 (start mandaat mei 2023 en einde mandaat november 2023)
Patrick de Brabandere (Voorzitter)	Voorzitter & niet-onafhankelijk lid	7 van de 7 (start mandaat maart 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)
Patrick Molis	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)

Tijdens deze vergaderingen waren de belangrijkste onderwerpen die binnen het Audit- en Risicocomité werden besproken, onder meer de jaarrekeningen, de methodologie voor bijzondere waardeverminderingen, assumpties (inclusief de residuwaarden gebruikt voor de schepen) en afschrijvingen, waardering van brandstofvoorraden, externe en interne auditverslagen, de kwaliteit en prestaties van het externe auditproces, de aanpak en onafhankelijkheid van de externe audit 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 jaarverslag op Formulier 20-F, bepaalde bedrijfsplanningen, significante transacties of belangrijke geschillen, de organisatie en 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 2023 telt het Remuneratiecomité van Euronav drie leden van de Raad van Toezicht, waarvan twee onafhankelijk zijn. In dit opzicht is Euronav in overeenstemming met Artikel 7:120 van het WvV en Artikel 4.3 van de Belgische Corporate Governance Code 2020, op grond waarvan het Remuneratiecomité moet bestaan uit minimum drie leden, waarvan de meerderheid onafhankelijke leden dienen te zijn.

Op 31 december 2023 was de samenstelling van het Remuneratiecomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Julie De Nul	2025	x
Patrick De Brabandere	2026	
Catharina Scheers	2026	x

Bevoegdheden

Het Remuneratiecomité heeft verscheidene adviserende taken met betrekking tot het remuneratiebeleid van leden van de Raad van Toezicht, leden van de Directieraad en werknemers in het algemeen. Het Corporate Governance Charter bevat een gedetailleerde lijst van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Remuneratiecomité.

Het Remuneratiecomité doet aanbevelingen aan de Raad van Toezicht in verband met de remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht en de leden van de Directieraad, inclusief variabele verloning, incentives, bonussen, etc., overeenkomstig toepasselijke 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 2023

In 2023 kwamen de leden van het Remuneratiecomité zes keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	4 van de 4 (einde mandaat november 2023)
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	1 van de 1 (einde mandaat mei 2023)
Steven Smith	Onafhankelijk lid	1 van de 1 (einde mandaat maart 2023)
Ole Henrik Bjorge	Onafhankelijk lid	3 out of 3 (end of mandaat november 2023)
Cato H. Stonex	Niet-onafhankelijk lid	2 van de 3 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat november 2023)
Julie De Nul	Voorzitter & Onafhankelijk lid	5 van de 5 (start mandaat mei 2023)
Patrick De Brabandere	Niet-onafhankelijk lid	5 van de 5 (start mandaat maart 2023)
Catharina Scheers	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)

De belangrijkste agendapunten die besproken werden binnen het Remuneratiecomité hadden betrekking op het remuneratierapport in het jaarverslag, de remuneratie van leden van de Raad van Toezicht en de Directieraad, de 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 2023 telde het Corporate Governance en Benoemingscomité drie leden uit de Raad van Toezicht, waarvan twee 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 2023 was de samenstelling van het Corporate Governance en Benoemingscomité als volgt:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Patrick Molis	2026	x
Julie De Nul	2025	x
Bjarte Bøe	2026	

Bevoegdheden

De taak van het Corporate Governance en Benoemingscomité is om de Raad van Toezicht bij te staan en te adviseren in alle zaken met betrekking tot de samenstelling van de Raad van Toezicht en zijn Comités, de samenstelling van de Directieraad van de Vennootschap, de methoden en de criteria voor de benoeming en aanwerving van leden van de Raad van Toezicht of 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 2023

In 2023 kwamen de leden van het Corporate Governance en Benoemingscomité acht keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Bijgewoonde vergaderingen
Carl Trowell	Onafhankelijk lid	3 van de 3 (einde mandaat mei 2023)
Grace Reksten Skaugen	Onafhankelijk lid	5 van de 6 (einde mandaat november 2023)
Steven Smith	Onafhankelijk lid	1 van de 1 (einde mandaat maart 2023)
Anita Odedra	Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat mei 2023)
Cato H. Stonex	Niet-onafhankelijk lid	3 van de 5 (start mandaat maart 2023 en einde mandaat november 2023)
Patrick Molis	Voorzitter & Onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)
Julie De Nul	Onafhankelijk lid	5 van de 5 (start mandaat mei 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	2 van de 2 (start mandaat november 2023)

De belangrijkste agendapunten die besproken werden in het Corporate Governance en Benoemingscomité hadden betrekking op de samenstelling van de Raad van Toezicht en haar Comités, inclusief overwegingen met betrekking tot genderdiversiteit alsook Belgische en Amerikaanse wetgeving en standaarden van deugdelijk bestuur, de evaluatie van de Raad van Toezicht en haar Comités, opvolgingsplanning, de opleiding van de Raad van Toezicht en leiderschapsontwikkeling, alsook de governance structuur.

Duurzaamheidscomité

Samenstelling

Op 31 december 2023 bestond het Duurzaamheidscomité uit vijf leden, waaronder twee leden van de Raad van Toezicht, waarvan één onafhankelijk, en drie leden van de Directieraad. De samenstelling van het Comité werd verder bepaald op basis van de 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 2023 zag de samenstelling van het Duurzaamheidscomité er als volgt uit:

Naam	Einde mandaat	Onafhankelijk lid
Catharina Scheers	2026	x
Bjarte Bøe	2026	
Alexander Saverys	n/a	n/a
Ludovic Saverys	n/a	n/a
Benoit Timmermans	n/a	n/a



Bevoegdheden

Het Duurzaamheidscomité is een adviesorgaan van de Raad van Toezicht. De voornaamste rol van het Comité bestaat erin om de Raad van Toezicht te assisteren en te adviseren bij zowel het opvolgen van de prestaties van de 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 2023

In 2023 kwamen de leden van het Duurzaamheidscomité vier keer samen. De aanwezigheidsgraad zag er als volgt uit:

Naam	Type mandaat	Vergaderingen bijgewoond
Anita Odedra	Lid Raad van Toezicht	1 van de 1 (einde mandaat mei 2023)
Grace Reksten Skaugen	Lid Raad van Toezicht	3 van de 3 (einde mandaat november 2023)
Hugo De Stoop (Chairman)	Lid Directieraad	1 van de 1 (einde mandaat mei 2023)
Egied Verbeeck	Lid Directieraad	1 van de 1 (einde mandaat mei 2023)
Brian Gallagher	Lid Directieraad	3 van de 3 (einde mandaat november 2023)
Alex Staring	Lid Directieraad	2 van de 2 (start mandaat mei 2023 en einde mandaat november 2023)
Michail Malliaros	Lid Directieraad	2 van de 2 (start mandaat mei 2023 en einde of mandaat november 2023)
Catharina Scheers	Voorzitster & Onafhankelijk lid	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Bjarte Bøe	Niet-onafhankelijk lid	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Alexander Saverys	CEO	1 van de 1 (start mandaat november 2023)
Ludovic Saverys	CFO	1 van de 1 (start of mandaat november 2023)
Benoit Timmermans	CSO	1 van de 1 (start mandaat november 2023)

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 2022 en de ESG-focus voor 2023, volgde de duurzaamheidsontwikkelingen op het niveau van de IMO en de Europese Unie, hield het toezicht op de CDP-score die Euronav in 2023 behaalde 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 2023 is een interne evaluatie van de de Raad van Toezicht uitgevoerd. Gezien de vele wijzigingen in de samenstelling van de Raad van Toezicht vond de beoordeling plaats tijdens een besloten vergadering van de Raad 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 2023 was de Directieraad samengesteld als volgt:

Naam	Titel
Alexander Saverys ¹	Chief Executive Officer
Ludovic Saverys ²	Chief Financial Officer
Michael Saverys ³	Chief Chartering Officer
Maxime Van Eecke ⁴	Chief Commercial Officer
Benoit Timmermans ⁵	Chief Strategy Officer

1. Alexander Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Hof Ter Polder BV.

2. Ludovic Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Succavest BV.

3. Michael Saverys - Vaste vertegenwoordiger van Gemadi BV.

4. Maxime Van Eecke - Vaste vertegenwoordiger van MAVECOM CommV

5. Benoit Timmermans - Vaste vertegenwoordiger van Blacksquare BV vanaf 1 januari 2024.

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 WVV.

Procedure voor belangenconflicten

De procedure voor belangenconflicten binnen de Directieraad is uiteengezet in Artikel 7:117 §1 van het WVV en in het Corporate Governance Charter van de Vennootschap. In de loop van 2023 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 (‘WVV’));
- Belgische Corporate Governance Code van 2020 (in de zin van Artikel 3:6 (2) van het WVV bij Koninklijk Besluit van 12 mei 2019).



Toepassingsgebied

Dit Beleid is opgesteld, geïmplementeerd, en gehandhaafd in overeenstemming met 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.

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 voorgelegde evaluatie van de prestaties van elk lid).

(c) De Directieraad

De Directieraad ziet toe op de implementatie van dit Beleid, en wordt hierin bijgestaan door het Remuneratiecomité en Human Resources.

(d) Human Resources

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

Algemene beginselen van het remuneratiebeleid van Euronav**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.

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

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.

	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	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	maximum van € 20.000 per jaar
Remuneratiecomité	€ 7.500	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	maximum van € 20.000 per jaar
Corporate Governance en Benoemingscomité	€ 7.500	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	maximum van € 20.000 per jaar
Duurzaamheidscomité	€ 7.500	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	maximum van € 20.000 per jaar

Leden van de Raad van Toezicht ontvangen geen prestatiegerelateerde remuneratie, zoals bonussen of remuneratiegerelateerde aandelen of aandelenopties, noch extralegale voordelen of pensioenplannen.

Leden van de Directieraad

De remuneratie van de Directieraad is onderworpen aan de beginselen die in dit beleid zijn vastgelegd, volgens hetzelfde raamwerk als de bredere werknemerspopulatie met specifieke bepalingen voor de volgende onderdelen:

Vaste remuneratie

- Leden van de Directieraad die onder een consultancy-overeenkomst werken nemen niet deel aan 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.

Gelieve op te merken dat de compensatiestructuur voor de nieuw benoemde leden van de Directieraad (sinds november 2023) uitsluitend bestaat uit een vast remuneratiepakket, zonder variabele componenten. Deze compensatiestructuur zal in 2024 worden herzien om de relevantie en effectiviteit ervan te blijven waarborgen.

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 meetstelsel 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) prestatiemeting 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.

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	18 maanden
COO	12 maanden	18 maanden
Chief Chartering Officer	12 maanden	18 maanden
Chief Strategy Officer	12 maanden	18 maanden
Chief Commercial Officer	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.



Remuneratierapport

Introductie

De remuneratie van de leden van de Directieraad is onderworpen aan de beginselen die zijn vastgelegd in het remuneratiebeleid (zie hierboven). De remuneratie van de leden van de Directieraad bestaat uit een vaste en variabele (kortetermijnincentiveplan) vergoeding alsook een langetermijnincentiveplan.

De vaste en variabele remuneratie in 2023 van de leden van de Directieraad wordt weergegeven in de onderstaande tabel.

Totale remuneratie

De remuneratie van de leden van de Raad van Toezicht in 2023 is weergegeven in de tabel.

Tabel 10: Totale remuneratie 2023

Naam	Vaste vergoeding	Aanwezigheidsvergoeding Board	Audit- en Risicocomité	Aanwezigheidsvergoeding Audit- en Risicocomité	Remuneratiecomité	Aanwezigheidsvergoeding Remuneratiecomité	Corporate Governance en Benoemingscomité	Aanwezigheidsvergoeding Corporate Governance en Benoemingscomité	Duurzaamheidscomité	Aanwezigheidsvergoeding Duurzaamheidscomité	Totaal
Grace Reksten Skaugen	€160.000	€20.000	€20.000	€20.000	€5.625	€30.000	€6.875	€20.000	€5.000	€25.000	€312.500
Anne-Hélène Monsellato	€15.000	€10.000	€10.000	€5.000	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€40.000
Anita Odedra	€30.000	€40.000	€5.000	€10.000	€1.250	€0	€1.250	€10.000	€1.250	€5.000	€103.750
Carl Trowell	€30.000	€40.000	€0	€0	€1.250	€5.000	€1.875	€15.000	€0	€0	€93.125
Steven Smith	€15.000	€10.000	€5.000	€5.000	€1.875	€5.000	€1.250	€5.000	€0	€0	€48.125
Marc Saverys	€45.000	€40.000	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€85.000
Patrick De Brabandere	€45.000	€40.000	€30.000	€20.000	€3.750	€20.000	€3.220	€20.000	€0	€0	€181.970
John Fredriksen	€38.641	€10.000	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€0	€48.641
Cato Stonex	€38.641	€40.000	€0	€0	€3.220	€10.000	€3.220	€15.000	€0	€0	€110.081
Ole Henrik Bjorge	€38.641	€40.000	€12.880	€20.000	€4.470	€15.000	€3.220	€15.000	€0	€0	€149.211
Julie De Nul	€45.000	€40.000	€0	€0	€4.015	€20.000	€3.750	€15.000	€4.830	€0	€132.595
Catharina Scheers	€6.359	€20.000	€2.120	€5.000	€530	€10.000	€0	€0	€795	€5.000	€49.804
Patrick Molis	€6.359	€20.000	€2.120	€5.000	€0	€0	€795	€10.000	€0	€0	€44.274
Bjarte Bøe	€6.359	€20.000	€0	€0	€0	€0	€530	€10.000	€530	€5.000	€42.419
Totaal	€520.000	€390.000	€87.120	€90.000	€25.985	€115.000	€25.985	€135.000	€12.405	€40.000	€1.441.495

De Raad van Toezicht heeft, op aanbeveling van het Corporate Governance en Benoemingscomité, besloten om in dit stadium bepaling 7.6 van de Belgische Corporate Governance Code 2020 niet toe te passen met betrekking tot remuneratie in de vorm van aandelen voor leden van de Raad van Toezicht, rekening houdend met verschillende factoren, waaronder het cyclische karakter van de activiteiten

van het bedrijf en de aandelenkoers die niet goed overeenstemt met de vereiste retentieperiode, het risico op discussies over mogelijke belangenconflicten die een negatieve invloed hebben op de snelle besluitvorming, logische samenhang met de ontwikkeling van Euronav naar een sterke, onafhankelijke samenstelling van de Raad, en gecompliceerde fiscale gevolgen alsook praktische aspecten gelet op de internationale samenstelling van de Raad van Toezicht.

In 2023 is de Raad van Toezicht gewijzigd:

- Op 22 maart 2023 is het lidmaatschap van Anne-Hélène Monsellato en Steven Smith beëindigd.
- Op 17 mei 2023 is het lidmaatschap van Carl Trowell en Anita Odedra beëindigd.
- Op 22 november 2023 werd het lidmaatschap van Grace Reksten Skaugen beëindigd en werden de leden van de Raad van Toezicht gewijzigd zoals weergegeven in de onderstaande tabel.

Naam	Leeftijd	Positie	Vervaldatum huidige termijn
Marc Saverys	70	Voorzitter van de Raad van Toezicht	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Patrick De Brabandere	65	Niet-onafhankelijk Bestuurder*	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Julie De Nul	42	Onafhankelijk Bestuurder	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2025
Patrick Molis	66	Onafhankelijk Bestuurder	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Catharina Scheers	56	Onafhankelijk Bestuurder	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026
Bjarte Bøe	67	Niet-onafhankelijk Bestuurder*	Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering 2026



De vaste en variabele remuneratie met betrekking tot het jaar 2023 van de leden van de Directieraad wordt meegegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 11 - Remuneratie van de leden van de Directieraad voor het vorige boekjaar

Naam	Positie	Basis-vergoeding	Vaste vergoeding		Eenjarige variabele vergoeding (1)	Buitengewone baten en lasten	Pensioen	Totale vergoeding	Verhouding vaste vergoeding	Verhouding variabele vergoeding
			Vergoeding als Bestuurder	Extralegale vergoedingen						
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO Management	CEO	€ 140.589,6	€ 292.000	€ 17.142	€ 662.250	€ 1.690.000		€ 2.802.732,6	16,07 %	83,93 %
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	COO	€ 290.152	€ 295.000		€ 513.906	€ 1.361.483		€ 2.460.541	23,78 %	76,22 %
Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV	General Counsel	€ 140.810	€ 180.000	€ 13.420	€ 430.463	€ 500.000		€ 1.264.693	26,43 %	73,57 %
Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV	CFO	€ 478.481	€ 90.000		€ 463.575	€ 927.986		€ 1.960.042	29 %	70,66 %
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Ltd till 31/07/2021	IR Manager	£ 201.869,9			£ 133.921	£ 324.069,89	£ 20.500	£ 680.361	29,67 %	70,33 %
Malliaros Michail, als vaste vertegenwoordiger van PYXIS Management Services PTE.LTD.	GM Hellas	€ 157.500			€ 78.394			€ 235.894	67 %	33 %
De Grieze Thierry, als vaste vertegenwoordiger van THREECEES BV	CPO	€ 100.000			TBC	€ 480.000		€ 580.000	17 %	83 %
Lemlijn Sofie, als vaste vertegenwoordiger van ALISS BV	General Counsel	€ 138.259	€ 80.000		TBC			€ 218.259	100 %	— %

(1) houdt alleen rekening met de STIP, voor de LTIP zie tabel 3

(2) Beëindigingsvergoedingen zijn opgenomen als Buitengewone baten en lasten

Met ingang van 22 november 2023 zijn de leden van de Directieraad gewijzigd. De remuneratie voor het resterende boekjaar (december) is weergegeven in de onderstaande tabel

Remuneratie van de nieuwe Directieraad voor het gerapporteerde boekjaar

Tabel 12: Remuneratie van de nieuwe Directieraad voor het gerapporteerde boekjaar

Naam	Positie	Vaste vergoeding			Eenjarige variabele vergoeding (1)	Buitengewone baten en lasten	Pensioen	Totale vergoeding	Verhouding vaste vergoeding	Verhouding variabele vergoeding
		Basisvergoeding	Vergoeding als bestuurder	Extralegale vergoeding en						
Alexander Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Hof ter Polder BV	CEO	€ 20.833	€ 0	€ 0			€ 20.833	100%	0%	
Ludovic Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Succavest NV	CFO	€ 20.833	€ 0	€ 0			€ 20.833	100%	0%	
Michael Saverys, als vaste vertegenwoordiger van Gemadi BV	Chief Chartering Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0			€ 20.833	100%	0%	
Maxime Van Eecke, als vaste vertegenwoordiger van Mavecom CommV	Chief Commercial Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0			€ 20.833	100%	0%	
Benoit Timmermans, als vaste vertegenwoordiger van by Blacksquare BV	Chief Strategy Officer	€ 20.833	€ 0	€ 0			€ 20.833	100%	0%	



Remuneratie op basis van aandelen

De uitstaande langetermijnincentiveplannen zijn samengevat in onderstaande tabel. De belangrijkste voorwaarden van bovenstaande plannen zijn als volgt:

Tabel 13: Aandelenopties toegekend of verschuldigd aan de bestuurders voor het gerapporteerde boekjaar

Naam van bestuurder	Positie	De belangrijkste voorwaarden van aandelenplannen					Informatie betreffende het gerapporteerde boekjaar				
		Plan specificatie	Prestatieperiode (1)	Vergoedings datum	Verwervings datum	Einde bewaar termijn	Startsaldo Aandelen in bezit aan het begin van het jaar	Toegekende aandelen a) totaal aantal toegekende aandelen b) waarde @ toekenningsdatum	Gedurende het jaar 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
De Stoop Hugo, als vaste vertegenwoordiger van HECHO Management	Vorige CEO	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	48.856	a) 29.818 b) € 439.368			
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024 (3)	N/A	65.355	a) 49.000 b) € 767.951			
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025 (3)	N/A	71.003	a) 53.252 b) € 874.102			
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026 (3)	N/A	a) 53.247 b) € 784.861	a) 53.247 b) € 883.900			
Staring Alex, als vaste vertegenwoordiger van AST Projects	Vorige COO	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	28.434	a) 17.354 b) € 255.711			
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024 (3)	N/A	38.037	a) 28.518 b) € 473.399			
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025 (3)	N/A	27.549	a) 20.662 b) € 342.989			
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026 (3)	N/A	a) 20.660 b) € 304.528	a) 20.660 b) € 342.956			
Verbeeck Egied, als vaste vertegenwoordiger van ECHINUS BV	Vorige General Counsel	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	15.878	a) 9.691 b) € 142.797			
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024 (3)	N/A	21.240	a) 8.151 b) € 124.058			
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025 (3)	N/A	15.384	a) 0 b) € 0			
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026 (3)	N/A	a) 13.844 b) € 204.061	a) 0 b) € 0			

Logghe Lieve, als vaste vertegenwoordiger van TINCC BV	vorige CFO	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	34.199	a) 20.873 b) € 307.564
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024	N/A	45.749	a) 34.300 b) € 569.380
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025	N/A	33.135	a) 24.852 b) € 412.543
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	a) 2.4849 b) € 366.274	a) 24.849 b) € 412.493
Gallagher Brian, als vaste vertegenwoordiger van BG-IR Limited	Vorige Head of Investor Relations & Communication	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	6.267	a) 3.825 b) € 56.361
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024	N/A	8.614	a) 6.458 b) € 107.203
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025	N/A	15.951	a) 11.963 b) € 198.586
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	a) 10.463 b) € 154.172	a) 10.463 b) € 173.686
Bourboulis Stamatis	Vorige General Manager Hellas	LTIP 2020	01/04/2020 - 01/04/2023	4/1/2020	4/1/2023	N/A	10.758	a) 6.566 b) € 96.750
		LTIP 2021	01/04/2021 - 01/04/2024	4/1/2021	4/1/2024	N/A	14.391	a) 5.102 b) € 84.693
		LTIP 2022	01/04/2022 - 01/04/2025	4/1/2022	4/1/2025	N/A	N/A (2)	
		LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	N/A (2)	
Sofie Lemlijn, als vaste vertegenwoordiger van ALISS BV	Vorige General Counsel	LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	a) 2.837 b) € 41.803	a) 2.837 b) € 47.094
Thierry De Grieze, als vaste vertegenwoordiger van THREECEES BV	Vorige CPO	LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	a) 3.360 b) € 49.510	a) 3.360 b) € 55.776
Michael Malliaros, als vaste vertegenwoordiger van PYXIS Management Services PTE.LTD.	General Manager Hellas	LTIP 2023	01/04/2023 - 01/04/2026	4/1/2023	4/1/2026	N/A	a) 4.664	a) 4.664
				(3)			b) € 68.724	b) € 77.422

(1) geldigheid van het plan

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) vergeleken met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting 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, die elk jaar wordt gemeten en een derde van 25% van de toekenning waard is.

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:

- De toekenning is voor 75% onderhevig aan een relatieve TSR (Total Shareholder Return) vergeleken met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting 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, die elk jaar wordt gemeten en een derde van 25% van de toekenning waard is.

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 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:

- 75% aan een relatieve Total Shareholder Return prestatie meting vergeleken met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting is 1/3e van 75% van de toekenning waard; en
- 25% aan een absolute Total Shareholder Return van de Aandelen van de Onderneming, die elk jaar wordt gemeten en 1/3 van 25% van de toekenning waard is.

De RSU's in het bezit van de RSU eigenaar worden finaal toegekend aan de begunstigde op de derde verjaardag.

Lange termijn Incentive Plan 2023

Op 23 maart 2023 heeft de Raad van Toezicht, op aanbeveling van het Remuneratiecomité, een variabele beloning aangenomen die is gestructureerd als een LTIP-toekenning bestaande uit RSU's. Elke RSU geeft de houder een voorwaardelijk recht om één (1) Aandeel gratis te ontvangen na het onvoorwaardelijk worden van de RSU.

De maximale waarde bij toekenning:

- In het geval van de CEO en CFO is dit 100% van het absolute basissalaris; en
- in het geval van de andere leden van de Directieraad varieert van 30 tot 75% van hun respectieve absolute basissalaris.

Het onvoorwaardelijk worden is afhankelijk voor:

- 75% aan een relatieve Total Shareholder Return prestatie meting vergeleken met een referentiegroep over een periode van drie jaar. Elke jaarlijkse meting is 1/3e van 75% van de toekenning waard; en
- 25% aan een absolute Total Shareholder Return van de Aandelen van de Onderneming, die elk jaar wordt gemeten en 1/3 van 25% van de toekenning waard is.

De lopende Restricted Stock Units (RSU's) toegekend aan de leden van de Directieraad zijn onvoorwaardelijk geworden in november 2023 als gevolg van het change of control scenario.



Vertrekvergoedingen bestuursleden

De vorige leden van de Directieraad zijn niet langer verbonden met Euronav, met uitzondering van Michail Malliaros, omdat ze hun functie binnen de Vennootschap hebben beëindigd. In overeenstemming met vastgelegde contractuele overeenkomsten werden beëindigingsvergoedingen uitbetaald aan deze voormalige directieleden als onderdeel van hun vertrekregelingen.

Meer details over de beëindigingsvergoedingen zijn te vinden in de tabel over de beloning van bestuurders in dit remuneratieverslag.

Gebruik van terugvorderingsrechten

Geen gebeurtenis tijdens het jaar van rapportering.

Afwijkingen van het remuneratiebeleid

Zoals eerder vermeld, bestaat de compensatiestructuur voor de nieuwe benoemde leden van de Directieraad (sinds november 2023) uitsluitend uit een vast beloningspakket, zonder variabele componenten. Deze compensatiestructuur zal in 2024 worden geëvalueerd om de relevantie en effectiviteit ervan te waarborgen.

Evolutie van de remuneratie en de prestatie van de Vennootschap

Tabel 14: Vergelijkende tabel over verandering van beloning en bedrijfsprestaties over de laatste 5 boekjaren

Jaarlijkse wijziging	2020	2021	2022	2023
Geaggregeerde beloning van bestuurders (1)				
	€ 2.635.847	€ 2.670.830	€ 2.479.921	€ 2.305.812
Bedrijfsprestaties				
Nettowinst	472,8 M\$	-338,7 M\$	203,3 M\$	858,0 M\$
Opex- en Overheadprestaties G&A	52 M\$	32,4 M\$	51,7 M\$	62,5 M\$
Opex	189 M\$	199,1 M\$	192,4M\$	210,5M\$
Gemiddelde beloning op basis van voltijds equivalent van werknemers (2)				
	€ 69.400	€ 65.960	€ 63.625	€ 75.445
Verhouding tussen de hoogst betaalde lid van de Directieraad en de minst betaalde werknemer (3)				
	2,63%	2,47%	2,57%	2,28%

(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.

Informatie over de stemming van aandeelhouders

Overeenkomstig Artikel 7: 149, 3e lid van het WWV, 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 prestatiecriteria 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 BDO

BEDRIJFSREVISOREN-RÉVISEURS D'ENTREPRISES - Réviseurs d'entreprises (BDO)

Permanente vertegenwoordiger: Veerle Catry

Voor 2023 kunnen de wereldwijde audit- en andere vergoedingen met betrekking tot de diensten verleend door auditor BDO samengevat worden als volgt:

Tabel 15: Auditvergoedingen

<i>In USD</i>	2023	2022	2021
Auditdiensten voor de jaarrekening	1.914.792	1.002.174	965.078
Auditgerelateerde diensten	—	147.070	60.209
Fiscale dienstverlening	19.250,00	749	736
Andere niet-auditdiensten	78.365	21.865	20.104
TOTAAL	2.012.408	1.171.858	1.046.127

De in Artikel 3:62 van het WW 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 25.121.181 eigen aandelen aan. Bij het opstellen van dit jaarverslag stonden er geen converteerbare obligaties of eeuwigdurende preferente effecten uit. Naast de aandeleninkoopplannen zoals gecommuniceerd op 22.03.2024, bestaan er geen andere aandelenplannen, aandelenopties of andere rechten om aandelen van 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 rompbevrachtingsovereenkomsten in het kader van sale & leasebacktransacties, 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 kapitaalsverhoging 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').

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 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.

Bestemmingsrekeningen

Het te bestemmen resultaat van het boekjaar bedraagt 853.521.632,88 USD. Samen met de winst van - 80,681,525,52 USD uit het vorige boekjaar, resulteert dit in een te bestemmen bedrag van 934,203,158.40 USD.

De Raad van Toezicht zal aan de Algemene Vergadering van 16 mei 2024 voorstellen om een dividend van 4,57 USD per aandeel uit te keren aan alle aandeelhouders. Deze uitkering wordt voorgesteld als een combinatie van dividend (0,27 USD per aandeel) en een terugbetaling uit de uitgiftepremie (4,30 USD per aandeel) - en zal worden uitbetaald na goedkeuring door de gewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Dit voorstel komt bovenop de reeds betaalde aandeelhoudersuitkering over het eerste, tweede en derde kwartaal van 2023, waarvoor 0,70 USD is betaald in het tweede kwartaal, 0,80 USD in het derde kwartaal en 0,57 USD in het vierde kwartaal, in totaal 2,07 USD per aandeel, gecombineerd met een slotkoers.

Dit voorstel brengt het totale rendement voor de aandeelhouders voor het hele jaar 2023 op 6,64 USD, zijnde de 2,07 USD die al uitgekeerd is en de resterende 4,57 USD, die nog goedgekeurd moet worden, voor het volledige jaar 2023.

Indien met dit voorstel wordt ingestemd, zal de winstverdeling als volgt zijn:

Kapitaal en reserves (-)	USD 5.428.938,38
Dividenden	USD 470.764.044,93
Overgedragen	USD 468.868.051,85

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.