

RESULTATEN EERSTE KWARTAAL 2016

HOOFDPUNTEN

- EBITDA 164 miljoen USD: tankertarieven jaar op jaar gestegen
- Tankermarkt: sterke, groeiende vraag en een beheersbaar aanbod aan vervoerscapaciteit
- Nauwelijks nieuwbouworders in eerste kwartaal omwille van beperkte toegang tot kapitaal
- Dividend van 0,82 USD per aandeel (ex dividend datum is 17 mei 2016)

ANTWERPEN, België, 27 april 2016 – Euronav NV (NYSE: **EURN** & Euronext: **EURN**) ("Euronav" of de "Vennootschap") maakt vandaag de niet-geauditeerde financiële resultaten voor het eerste kwartaal van 2016 bekend.

Paddy Rodgers, CEO van Euronav: "Dit is het beste eerste kwartaal sinds acht jaar en ook het tweede kwartaal is sterk gestart. De tankertarieven liggen hoger jaar op jaar en bieden Euronav een sterke basis voor verdere groei. De vraag blijft stijgen dankzij het besef dat de olieprijs wellicht nog langer laag zal blijven. Wij geloven dat het huidige aanbod aan vervoerscapaciteit beheersbaar is in lijn met onze verwachting dat de beperkte toegang tot kapitaal de toetreding tot de markt bemoeilijkt. Dit blijkt ook uit het feit dat er tijdens het eerste kwartaal zo goed als geen nieuwe grote tankers besteld werden. Euronav handhaaft haar beleid om 80% van het netto-inkomen uit te betalen aan de aandeelhouders (exclusief uitzonderlijke items zoals meerwaarden op de verkoop van schepen). Wij geloven dat de vooruitzichten positief en duurzaam zijn voor Euronav en de tankersector."

De voornaamste sleutelcijfers (niet-geauditeerde) zijn als volgt:

<i>in duizenden USD</i>	Eerste kwartaal 2016	Eerste kwartaal 2015
Omzet	214.875	204.521
Andere bedrijfsopbrengsten	1.724	2.488
Reiskosten en commissies	(11.348)	(21.916)
Operationele kosten schepen	(38.397)	(36.809)
Kosten vrachthuur	(6.212)	(9.052)
Algemene en administratieve kosten	(10.485)	(10.020)
Netto meer- (minder) waarden op de verkoop van materiële vaste activa	13.821	2.120
EBITDA	163.978	131.332
Afschrijvingen	(53.207)	(49.116)
EBIT (bedrijfsresultaat)	110.771	82.216
Financieel resultaat	(9.529)	(16.534)
Aandeel in resultaat van investeringen opgenomen volgens vermogensmutatiemethode	12.438	13.624
Resultaat vóór belasting	113.680	79.306
Belastingen	(138)	1.549
Resultaat van de periode	113.542	80.855
Toerekenbaar aan: Eigenaar van de moedermaatschappij	113.542	80.855
Minderheidsbelangen	-	-

De bijdrage tot het resultaat is als volgt:
in duizenden USD

	Eerste kwartaal 2016	Eerste kwartaal 2015
Tankers	104.956	72.772
FSO	8.586	8.083

Resultaat na belastingen
113.542
80.855
Gegevens per aandeel:
in USD per aandeel

	Eerste kwartaal 2016	Eerste kwartaal 2015
Gewogen gemiddelde aantal aandelen (gewoon) *	158.370.099	148.065.537
EBITDA	1,04	0,89
EBIT (bedrijfsresultaat)	0,70	0,56
Resultaat na belastingen	0,72	0,55

Alle cijfers vervat in dit bericht werden opgemaakt op basis van IFRS zoals aanvaard door de EU (International Financial Reporting Standards) en werden niet gecontroleerd of nagekeken door de commissaris.

* Het aantal uitgegeven aandelen op 31 maart 2016 bedraagt 159,208,949.

Tijdens het eerste kwartaal van 2016 behaalde de Vennootschap een nettoresultaat van 113,5 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 80,9 miljoen USD) hetzij 0,72 USD per aandeel (eerste kwartaal 2015: 0,55 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 164,0 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 131,3 miljoen USD).

Indien de Vennootschap verder de proportionele consolidatiemethode zou hebben toegepast voor haar joint ventures voor het eerste kwartaal 2016, dan zou de aangepaste EBITDA (een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) 185,0 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 153,8 miljoen USD) en de aangepaste EBIT 124,4 miljoen USD (eerste kwartaal 2015: 97,4 miljoen USD) bedragen. Het resultaat na belastingen zou hetzelfde zijn gebleven.

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven (TCE, een niet door IFRS gedefinieerde maatstaf) kunnen als volgt worden samengevat:

<i>In USD per dag</i>	Eerste kwartaal 2016	Eerste kwartaal 2015
VLCC		
Gemiddelde tarief behaald op de spotmarkt (in TI pool) *	60.638	50.845
Gemiddeld tijdsbevrachtingstarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten**	40.847	44.547
Suezmax		
Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven op de spotmarkt*	38.386	41.944
Gemiddeld tijdsbevrachtingstarief onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten**	32.251	41.593

* Technische offhire dagen niet inbegrepen

** Inclusief winstdeelname indien van toepassing

EURONAV TANKERVLOOT

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

Op 26 januari en 24 maart 2016 werden de VLCC *Alice* (2016 – 299.320 dwt) en de VLCC *Alex* (2016 – 299.445 dwt) geleverd aan Euronav. Dat zijn het tweede en derde schip van de vier VLCC's die Euronav, zoals aangekondigd in het persbericht van 16 juni 2015, overnam onder bestaande nieuwbouwcontracten. Euronav verwacht dat het vierde en laatste schip – de VLCC *Anne* (2016 – 300,000 dwt) – in mei 2016 wordt opgeleverd. Alle schepen zijn volledig gefinancierd.

CORPORATE

Euronav is volledig gefinancierd in haar huidige structuur en blijft er sterk van overtuigd dat de tankermarkt in evenwicht is. De laatste VLCC, die volgende maand geleverd wordt, heeft een resterende capex van 65,3 miljoen USD. Met het overgrote deel van de vloot momenteel op het water is Euronav ideaal gepositioneerd om te kunnen genieten van de sterke tankermarkt en blijft de Vennootschap gedisciplineerd als goede beheerder van het aandeelhouderskapitaal.

DIVIDEND

Zoals aangekondigd op 17 maart 2016, stelt Euronav voor om een finaal dividend van 0,82 USD te betalen met betrekking tot de tweede helft van het financiële jaar 2015. Dit dividend vereist de goedkeuring van de aandeelhouders op de jaarlijkse Algemene Vergadering die gehouden wordt in Antwerpen op 12 mei 2016.

INKOOP EIGEN AANDELEN

Zoals aangekondigd op 26 januari 2016 heeft Euronav 500.000 eigen aandelen ingekocht aan een gemiddelde kost van 9,5256 EUR per aandeel. De Raad van Bestuur behoudt het recht om ook in de toekomst eigen aandelen in te kopen. De mate waarin Euronav in voorkomend geval eigen aandelen zou inkopen, en de timing daarvan, zal afhangen van verschillende factoren waaronder marktomstandigheden, wettelijke bepalingen en andere overwegingen in het belang van de Vennootschap.

TANKERMARKT

De onderliggende marktfundamenten blijven positief op de korte en middellange termijn. De vraag naar ruwe olie en dus ook de vraag naar het transport ervan blijft groeien. De volatiliteit in de prijs van olie maskeerde enigszins het feit dat olie vandaag, vergeleken met andere energiebronnen, zeer betaalbaar is. Brent olie was inderdaad tijdens het eerste kwartaal van 2016 gemiddeld 21% goedkoper dan tijdens het vierde kwartaal van 2015 (bron: Bloomberg). Deze lagere olieprijs heeft de vraag verder gestimuleerd.

Het IEA voorspelt nu tot 2020 een jaarlijkse groei van 1,2 miljoen vaten per dag. Wij geloven dat dergelijke groei van de vraag naar olie zich zou moeten vertalen in een jaarlijkse bijkomende vraag naar transport gelijk aan tussen de 36 en 49 VLCC's. Dit zou moeten volstaan om de toename aan vervoerscapaciteit voor de rest van 2016 en 2017 te absorberen (netto worden 30 VLCC's geleverd in 2016 en 37 in 2017). Ook de leeftijd van de wereldvloot, in het bijzonder het aantal schepen dat tijdens deze periode de leeftijd van twintig jaar bereikt, is een reden om de markt positief te evalueren. Wij geloven dan ook dat het wereldwijde aanbod aan vervoerscapaciteit beheersbaar blijft. De tankertarieven in

het eerste kwartaal van 2016 lagen jaar op jaar hoger, ondanks de uitbreiding van de wereldvloot met tien VLCC's (en twee Suezmax schepen) tijdens dit kwartaal.

In de loop van het eerste kwartaal werden slechts één VLCC en twee Suezmax bestellingen geregistreerd (bron: Clarksons) wat aantoont dat de toetreding tot de markt steeds moeilijker wordt ten gevolge van de beperktere toegang tot kapitaal in de tankersector.

Wij geloven dat de toename aan vervoerscapaciteit ook in de nabije toekomst beperkt blijft. De gevolgen van de financiële crisis hebben een blijvende impact op de capaciteit van banken om geld te lenen en van de scheepswerven om nieuwbouwschepen te verkopen en te bouwen.

In deze omstandigheden heeft de Vennootschap geenszins de intentie om op speculatieve basis nieuwbouwschepen te bestellen. Zolang er geen sprake is van een langetermijncontract met een klant of er geen gelijkwaardig schip verschroot wordt, is het voor niemand zinvol om het orderboek en de wereldvloot uit te breiden. Dit geldt ongeacht de prijs voor een nieuw schip in het licht van de huidige marktvooruitzichten, die veelbelovend zijn maar geen verdere groei van het aanbod behoeven.

Wij raden investeerders aan om de website te bezoeken en de presentaties te bekijken die regelmatig worden geüpdatet op <http://investors.euronav.com/>.

VOORUITZICHT

Met tarieven die jaar op jaar gestegen zijn, blijft de marktstructuur voor grotere olietankers schepen sterk. De olieprijs blijft de vraag stimuleren en deze toenemende vraag naar olie zou de toename van het scheepsaanbod in de toekomst moeten absorberen. De olieproductie bevindt zich op een hoog niveau en marktanalisten en –waarnemers verwachten dat de productie waarschijnlijk de vraag zal blijven overtreffen, zelfs indien ze bevroren zou worden. Tenslotte zou een beperkt aantal nieuwbouworders voor VLCC's en Suezmax schepen een overaanbod van tonnage in de komende jaren moeten vermijden.

Tot dusver in het tweede kwartaal van 2016 heeft de VLCC-vloot van Euronav beheerd binnen de Tankers International Pool tarieven behaald van 59.342 USD per dag met 43% van de beschikbare dagen vastgelegd. De Suezmax schepen van Euronav die op de spotmarkt worden uitgebaat, haalden gemiddelde tarieven van 32.595 USD per dag met 41,5% van de beschikbare dagen voor het tweede kwartaal van 2016 vastgelegd.

Het jaarverslag van Euronav voor het jaar 2015 kan gedownload worden op de website (www.euronav.com) en bevat een bijzonder verslag dat de focus legt op de voordelen van pooling in de bredere olietankersector.

CONFERENCE CALL

Euronav organiseert een conference call om 9u30 EDT / 15u30 CET op woensdag 27 april 2016 om de kwartaalresultaten te bespreken.

De conference call zal bestaan uit een webcast met een begeleidende presentatie. Details over deze conference call kan men hieronder raadplegen en op de Euronav website in de 'Investeerders' sectie: <http://investors.euronav.com>.

Webcast Informatie	
Type Evenement:	Audio webcast met presentatie bediend door de gebruiker
Datum Evenement:	27 april 2016
Tijdstip Evenement:	9u30 EDT / 15u30 CET
Titel Evenement:	"Euronav Q1 2016 Earnings Call"
URL Evenement:	http://services.choruscall.com/links/euronav16042767GH92af

Om eventuele vertragingen te vermijden, kunnen deelnemers zich vooraf registreren via de volgende link: <http://dregister.com/10083850>. Na registratie ontvangt de deelnemer een speciaal inbelnummer en een registratielink met PIN code voor de conference call. Bij registratie dient de deelnemer naam, vennootschap en emailadres mee te delen.

Deelnemers die niet in de mogelijkheid zijn om zich vooraf te registreren, kunnen inbellen op +1-412-317-5471 op de dag van de conference call.

De conference call kan herbeluisterd worden vanaf 27 april 2016, 11u30 EDT/ 17u30 CET, tot en met 4 mei 2016 op het nummer +1-412-317-0088 na intoetsen van de conference code 10083850.

Vooruitzichten

De aangelegenheden besproken in dit persbericht kunnen vooruitzichten bevatten. De *Private Securities Litigation Reform Act* van 1995 biedt bescherming onder de *safe harbor* bepalingen voor vooruitzichten teneinde vennootschappen aan te moedigen om toekomstgerichte informatie over hun bedrijfsactiviteiten te verstrekken. Vooruitzichten omvatten verklaringen over plannen, doelstellingen, doelen, strategieën, toekomstige gebeurtenissen of prestaties en onderliggende veronderstellingen en andere verklaringen, verschillend van de verklaringen van historische feiten. De Vennootschap wenst gebruik te maken van de bescherming onder de *safe harbor* bepalingen van de *Private Securities Litigation Reform Act* van 1995 en neemt deze caveat op in verband met deze *safe harbor* wetgeving. De woorden "geloven", "anticiperen", "trachten", "inschatten", "voorspellen", "projecteren", "plannen", "potentieel", "zouden", "kunnen", "verwachten", "in afwachting van" en gelijkaardige uitdrukkingen wijzen op vooruitzichten.

De vooruitzichten in dit persbericht zijn gebaseerd op verscheidene veronderstellingen, waarvan vele op hun beurt zijn gebaseerd op verdere veronderstellingen waaronder, zonder beperking, de analyse van historische operationele trends door het management, de gegevens opgenomen in onze database en andere gegevens van derden. Hoewel wij geloven dat deze veronderstellingen redelijk waren toen ze gemaakt werden, omdat deze veronderstellingen inherent zijn aan significante onzekerheden en onvoorziene omstandigheden die moeilijk of onmogelijk te voorspellen zijn en buiten onze controle zijn, kunnen wij u niet garanderen dat wij deze verwachtingen, overtuigingen of projecties zullen bewerkstelligen of volbrengen.

Naast deze belangrijke factoren, zijn er in onze ogen ook andere belangrijke factoren die ertoe kunnen leiden dat de werkelijke resultaten wezenlijk kunnen verschillen van deze die besproken werden in de vooruitzichten. Deze omvatten het falen van een tegenpartij om een contract volledig uit te voeren, de sterkte van de wereldeconomieën en -valuta's, algemene marktomstandigheden met inbegrip van schommelingen in vrachttarieven en in de waarde van schepen, wijzigingen in de vraag naar en het aanbod van tonnage, wijzigingen in onze beheerskosten met inbegrip van bunkerprijzen, droogdokkosten en verzekeringskosten, de markt voor onze schepen, de beschikbaarheid van financiering en herfinanciering, de prestatie van de tegenpartij onder bevrachtingsovereenkomsten, de mogelijkheid om financiering te verkrijgen en te voldoen aan de convenanten in dergelijke financieringsovereenkomsten, veranderingen in gouvernementele regelgeving of reglementering of acties ondernomen door regelgevende instanties, potentiële aansprakelijkheid bij lopende of toekomstige geschillen, defecten bij schepen en situaties van *off-hire* en andere factoren. Dit persbericht dient te worden samengelezen met het Belgische jaarverslag alsook de documenten ingediend bij de *U.S. Securities and Exchange Commission* ("SEC"), waaronder maar niet beperkt tot het jaarverslag op Formulier 20-F, voor een meer volledige bespreking van deze en andere risico's en onzekerheden.

Contact:

Mr. Brian Gallagher – Euronav Investor Relations

Tel: +44 20 7870 0436

Email: IR@euronav.com

Algemene Vergadering van Aandeelhouders 2016: donderdag 12 mei 2016

Over Euronav

Euronav is een onafhankelijke tankerrederij die instaat voor het zeevervoer en de opslag van ruwe olie en petroleumproducten. De maatschappelijke zetel van de Vennootschap is gevestigd te Antwerpen, België, en verder heeft Euronav kantoren verspreid over Europa en Azië. Euronav noteert op Euronext Brussels en op de NYSE onder het symbool EURN. Euronav verhandelt zijn schepen op de spotmarkt alsook onder langetermijnbevrachtingsovereenkomsten. VLCC-schepen op de spotmarkt worden uitgebaat binnen de Tankers International pool, waarvan Euronav één van de grootste partners is. De vloot uitgebaat door Euronav bestaat uit 55 dubbelwandige schepen: één V-Plus-schip, 29 VLCC's (waaronder één in 50%-50% joint venture), één VLCC in aanbouw die wij recent overnamen onder bestaande nieuwbouwcontracten, 22 Suezmax-schepen (waaronder vier in 50%-50% joint venture) en twee FSO-schepen (beide in 50%-50% joint venture). Euronav-schepen varen voornamelijk onder Belgische, Griekse en Franse vlag, alsook onder de vlag van de Marshall Eilanden.

Gereguleerde informatie in de zin van het koninklijk besluit van 14 november 2007.