

RESULTATEN EERSTE KWARTAAL 2012

ANTWERPEN, België, 17 april 2012 – Het directiecomité van Euronav NV (**NYSE Euronext BRUSSELS: EURN**) maakte vandaag haar voorlopige niet-geauditeerde resultaten bekend voor de drie maanden eindigend op 31 maart 2012:

De voornaamste sleutelcijfers zijn als volgt:		
	totaal per 31	totaal per 31
<i>in duizenden USD</i>	Mar 2012	Mar 2011
omzet	108.705	111.331
EBITDA	47.826	72.678
afschrijvingen	-43.584	-41.527
EBIT (bedrijfsresultaat)	4.241	31.151
financieel resultaat	-13.277	-11.969
resultaat vóór belasting	-9.035	19.182
belastingen	0	-4
resultaat na belasting	-9.035	19.178
toerekenbaar aan:		
eigenaars van de moedermaatschappij	-9.035	19.178
minderheidsbelangen	0	0

De bijdrage tot het resultaat is als volgt:		
	totaal per 31	totaal per 31
<i>in duizenden USD</i>	Mar 2012	Mar 2011
Tankers	-12.407	15.977
FSO	3.372	3.201
resultaat na belastingen	-9.035	19.178

Gegevens per aandeel:		
	totaal per 31	totaal per 31
<i>in USD per aandeel</i>	Mar 2012	Mar 2011
aantal aandelen	50.000.000	50.000.000
EBITDA	0,96	1,45
EBIT (bedrijfsresultaat)	0,08	0,62
resultaat na belastingen	-0,18	0,38

Alle cijfers vervat in dit bericht werden opgemaakt op basis van IFRS (International Financial Reporting Standards) maar werden niet gecontroleerd door de commissaris. Er werd geen rekening gehouden met enige impact van uitgestelde belastingen.

De vennootschap realiseerde een netto resultaat van -9 miljoen USD (eerste kwartaal 2011: 19,2 miljoen USD) voor de 3 maanden eindigend op 31 maart 2012, hetzij -0,18 USD per aandeel (eerste kwartaal 2011: 0,38 USD per aandeel). De EBITDA over dezelfde periode bedroeg 47,8 miljoen USD (eerste kwartaal 2011: 72,7 miljoen USD inclusief een meerwaarde van 22,1 miljoen USD).

Gedurende het eerste kwartaal van 2012 kocht de vennootschap 68 obligaties terug van haar 150 miljoen USD senior, vastrentende, niet-gewaARBorgde converteerbare obligaties die vervallen in 2015. De nominale waarde bedraagt 100.000 USD per obligatie en de vennootschap betaalde gemiddeld 78.441 USD.

De gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven kunnen als volgt worden samengevat:

<i>In USD per dag</i>	Eerste kwartaal 2012	Eerste kwartaal 2011
VLCC		
Gemiddelde TI Pool tarief behaald op de spotmarkt	24.000	24.300
Suezmax		
Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven onder langetermijnovereenkomsten*	27.160	30.200
Gemiddelde tijdsbevrachtingstarieven op de spotmarkt**	21.120	12.600

* Inclusief winstdeelname indien van toepassing

** Technische offhire dagen niet inbegrepen

EURONAV TANKERVLOOT

Ter herinnering (zie persbericht definitieve jaarresultaten dd. 19 maart 2012):

Op 9 januari 2012, werd de nieuwbouw Suezmax *Maria* (2012 – 157.523 dwt) aan de vennootschap opgeleverd. Het schip is in eigendom van een 50%-50% joint venture met JM Maritime.

Op 31 januari 2012, werd de nieuwbouw Suezmax *Capt. Michael* (2012 – 157.523 dwt) aan de vennootschap opgeleverd. Het schip is in eigendom van een 50%-50% joint venture met JM Maritime.

Op 28 februari 2012, werd de nieuwbouw VLCC *Alsace* (2012 – 320.350 dwt) geleverd aan de vennootschap. Zij werd onmiddellijk verhandeld in de TI pool.

De VLCC *Luxembourg* (1999 – 299.150 dwt) werd op 2 maart 2012 verhuurd onder langetermijnbevrachtingsovereenkomst voor een periode van 11 maanden met een optie tot verlenging met maximaal 8 maanden.

Op 19 maart 2012 nam Euronav een deel van het wentelkrediet en de volledige termijnlening op van de niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst ten belope van 750 miljoen USD afgesloten in juni 2011. De kredietfaciliteit bestaat uit (i) een wentelkrediet van 250 miljoen USD en (ii) een termijnlening van 500 miljoen USD. Op dezelfde dag werd de kredietovereenkomst ten belope van 1,6 miljard USD, afgesloten in april 2005, volledig terugbetaald. De niet-achtergestelde gewaarborgde kredietovereenkomst van 750 miljoen USD wordt gewaarborgd door 22 schepen in volle eigendom: 1 ULCC, 7 VLCC's en 14 Suezmax-schepen.

DE TANKERMARKT

Gedurende het eerste kwartaal van 2012 bleef de uitdaging op de tankermarkt vooral aan de aanbodzijde liggen, aangezien de markt nog steeds te kampen had met een overaanbod aan beschikbare vervoerscapaciteit. Opdat de markt opnieuw een evenwicht zou bereiken moet oudere tonnage worden verschroot en dienen bestellingen geannuleerd of tenminste uitgesteld te worden. Een verdere consolidatie van de markt zou hiertoe eveneens moeten bijdragen. De opstart van de Nova VLCC pool dit jaar was een eerste stap in die richting.

Niettemin kenden de VLCC spottarieven gedurende het eerste kwartaal een opwaartse beweging wat de vrachttarieven naar sinds lang ongeziene niveaus bracht. De verklaring voor deze stijging kan gevonden worden in een combinatie van factoren. De vraag naar ruwe olie bleef sterk en ging gepaard met langere vaarroutes aangezien kopers van Iranese ruwe olie, hoofdzakelijk in het Verre Oosten, een alternatief zochten en die gedeeltelijk vonden in West-Afrika en de Caraïben. Deze vervanging had een substantiële impact op de tonmijlen die de echte maatstaf zijn voor de vraag naar transport.

Wanneer men enkel kijkt naar het aantal schepen in de markt, dan overstijgt het aanbod nog steeds de vraag. Dit onevenwicht wordt echter overschat aangezien veel schepen momenteel moeilijk te bevrachten zijn gezien hun slechte staat van onderhoud, leeftijd of risico op arrestatie omwille van de zwakke financiële situatie van hun eigenaars. Het kwartaal eindigde bijgevolg sterk met, voor het eerst in meer dan één jaar, bevrachtingstarieven boven break-even niveaus.

VERWACHTINGEN

In het tweede kwartaal behaalde de VLCC-vloot van Euronav, uitgebaat binnen de Tankers International pool tot dusver, een gemiddeld tijdsbevrachtingstarief van 32.000 USD per dag met 26% van de beschikbare dagen bevracht.

De markt vindt een betere ondersteuning aangezien reders, vooral die met moderne schepen, hogere prijzen hanteren en bevrachters weinig weerstand bieden aangezien de huidige vrachttarieven nog steeds historisch laag zijn en aantrekkelijk blijven indien het alternatief een verhoogd risico op wanprestatie betekent.

De hoge bunkerprijzen (scheepsbrandstof) zetten de reders nog steeds aan tot slow steaming en de onstabiele markt zal wellicht verdere investeringen in nieuwbouwschepen blijven ontmoedigen. Bevrachters zijn weinig geneigd om schepen te bevrachten die voor de verschroting bestemd zouden moeten worden. Wanneer dergelijke schepen onbevracht blijven terwijl andere profiteren van de heropleving van de markt, zouden deze verschroot moeten worden in plaats van nog langer actief te zijn.

De duurzaamheid van de huidige heropleving van de markt zal van verschillende fluctuerende factoren afhangen. Het management voorspelt dan ook nog meer volatiele vrachttarieven met een mogelijks verrassend opwaarts potentieel niettegenstaande het kennelijk structurele onevenwicht tussen vraag en aanbod van beschikbare vervoerscapaciteit.

Euronav kondigt eveneens aan dat met ingang van 19 maart 2012, de heer Ludwig Criel ontslag heeft genomen van het directiecomité, maar zal aanblijven als niet-uitvoerend bestuurder van de vennootschap.

Euronav publiceerde haar jaarverslag 2011 op de website (www.euronav.com).

*
* *

Contact

Mr. Hugo De Stoop - CFO

Tel: +32 3 247 44 11

Algemene Vergadering 2012: donderdag 10 mei 2012
Aankondiging tweede kwartaal resultaten 2012: dinsdag 17 juli 2012

Over Euronav

Euronav is één van de belangrijkste onafhankelijke tankerredereien in de wereld welke 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 NYSE Euronext Brussels onder het symbool EURN. Euronav verhandelt haar 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 van Euronav, één van de jongste binnen de industrie, bestaat uit 38 dubbelwandige schepen: 1 V-Plus, 2 FSO-schepen (beide in 50/50 joint-venture), 12 VLCC's (waarvan 2 in joint-venture), 22 Suezmax-schepen (waarvan 4 in joint-venture), en 1 Suezmax in aanbouw. Euronav-schepen varen hoofdzakelijk onder Belgische, Griekse en Franse vlag. Meer gedetailleerde informatie kan worden gevonden op de website van de vennootschap: www.euronav.com

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