



# PERSMEDEDELING

Maandag 7 juni 2021 – 8u00 CET

---

## EURONAV VERKOOPT SUEZMAX FILIKON

ANTWERPEN, België, 7 juni 2021 – Euronav NV (**NYSE: EURN & Euronext: EURN**) ("Euronav" of de "Vennootschap") heeft de Suezmax *Filikon* (2002 – 149,989 dwt) verkocht voor 16,3 miljoen USD. In het huidige kwartaal zal een meerwaarde op de verkoop van ongeveer 9,3 miljoen USD worden geboekt. Het schip werd op 4 juni opgeleverd aan haar nieuwe eigenaren.

Euronav beschouwt een regelmatige vlootverjonging als een belangrijk onderdeel van haar vlootbeheer bij het leveren van kwaliteitsdiensten aan haar klanten. De *Filikon* (2002 – 149,989 dwt) is het oudste conventionele schip in de Euronav-vloot. Sinds begin 2020 heeft Euronav haar belangen in acht schepen verkocht (vier Suezmax-schepen en vier VLCC's) met een gemiddelde bouwdatum van 2005. Het geïnvesteerde kapitaal werd gerecycleerd via de aankoop van acht nieuwe tankers, waarvan vier VLCC's die reeds operationeel zijn. Twee moderne eco-VLCC's en twee moderne eco-Suezmax-schepen worden nog opgeleverd in de komende jaren.

\*  
\* \*

### Contact:

Brian Gallagher – Head of IR, Research and Communications & Lid van de Directieraad

**Tel: +44 20 78 70 04 36**

**Email: [IR@euronav.com](mailto:IR@euronav.com)**

---

### **Bekendmaking resultaten tweede kwartaal 2021: Donderdag 12 augustus 2021**

#### **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. Daarnaast 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 2 V-Plus-schepen, 47 VLCC's (waarvan twee nog opgeleverd moeten worden), 27 Suezmax-schepen (waarvan 1 schip in joint venture, twee onder tijdsbevrachtingsovereenkomsten en twee schepen die nog opgeleverd moeten worden), en 2 FSO-schepen (beide in 50%-50% joint venture).



# PERSMEDEDELING

Maandag 7 juni 2021 – 8u00 CET

---

## 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 gelezen samen 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.