



De aandeelhoudersoorlog achter de mislukte fusie tussen Euronav en Frontline: wat nu?



573 miljoen euro. Dat is het bedrag dat de familie Saverys vorig jaar op tafel legde voor een blokkeringsmeerderheid in de olierederij Euronav, om de fusie met het Noorse Frontline tegen te houden. Frontline trekt zich terug. Wat nu?

De Noorse rederij Frontline maakte vandaag bekend dat het de fusie met zijn Antwerpse sectorgenoot Euronav afblaast. Daarmee komt een einde aan een maandenlange strijd over Euronav tussen twee aandeelhoudersgroepen: de familie Saverys en John Fredriksen, de CEO van Frontline. De aandelenkoers van Euronav kreeg na de bekendmaking een klap van 18 procent.

De Noorse rederij Frontline maakte vandaag bekend dat het de fusie met zijn Antwerpse sectorgenoot Euronav afblaast. Daarmee komt een einde aan een maandenlange strijd over Euronav tussen twee aandeelhoudersgroepen: de familie Saverys en John Fredriksen, de CEO van Frontline. De aandelenkoers van Euronav kreeg na de bekendmaking een klap van 18 procent. Op 14 februari 2022 maakt de beurswaakhond FSMA bekend dat de familie Saverys via Saverco een belang van 6,88 procent had opgebouwd in de olietankergroep Euronav. Kostprijs: 133 miljoen dollar. Het gaf een schok in de maritieme wereld. De familie Saverys, dat Euronav in 1995 van de rederij CMB had afgesplitst voor een beursgang, had zich al enkele jaren uit Euronav teruggetrokken als referentieaandeelhouder. De opbrengst van de verkoop van Euronav werd geïnvesteerd in CMB, dat in de loop der jaren fikse verliezen had opgestapeld. Lees verder onder de video (Kanaal Z) Na de exit van de familie Saverys in april 2020 trad Fredriksen geleidelijk aan op de voorgrond als aandeelhouder. In september 2021 werd hij incontournable. De flamboyante Noor kan niet meer verschillen van de discrete Saverys'en. Hij bouwde zijn bedrijf na zijn huwelijk met een miljardairsdochter uit doordat hij tijdens de Iran-Irakoorlog als enige Iraanse olie durfde te verschepen door de Straat van Hormuz. Naar verluidt zou Fredriksen uit geweest zijn op een fusie van Frontline en 's werelds nummer drie, Euronav, omdat hij na zijn dood een bedrijf in de top drie van de sector wilde overdragen aan zijn erfgenamen. Op 7 april lanceerde Euronav het plan om met Frontline samen te gaan. Euronav-topman Hugo De Stoop verdedigde dat voornemen met het argument dat die schaalvergroting nodig is omdat ook de klanten van de rederijen groter worden. Bovendien renderen noodzakelijke milieu-investeringen beter in een grotere rederij. "Euronav aan de Vikings verpatsten is geen goed idee", reageerde Alexander Saverys, de CEO van CMB. Hij wilde Euronav diversifiëren. Aardolie transport is een activiteit waar ooit een einde aan moet komen, omdat die grondstof ooit zal opraken. Bovendien zal er door de energietransitie minder vraag zijn naar fossiele brandstoffen. De familie stelde uiteindelijk een fusie voor met CMB.TECH, de ambitieuze energiedochter van CMB die zich specialiseert in grote waterstofprojecten. Met de waterstoftechnologie van CMB.Tech kan Euronav uitgroeien tot een rederij die vaart op duurzame technologie. Het zal bovendien ook alternatieve grondstoffen vervoeren, zoals ammoniak. Nadat Saverys CMB heeft uitgebonden wil hij bij Euronav hetzelfde realiseren. Een fusie met CMB.TECH en Euronav

is gokken op een snelle energietransitie met de centen van een ander", vatte een gewezen medewerker van Euronav het samen. "Euronav zit op een berg cash. De meeste aandeelhouders investeren liever in schepen die op middellange termijn renderen dan in riskante milieuprojecten." "De wereld zal nog lang olie nodig hebben", hield Euronav vol. Het fusieplan werd gesteund door de raad van bestuur én de analisten. "Het argument dat er steeds minder nood is aan aardolie zal pas spelen op erg lange termijn", bevestigt professor Christa Sys (Universiteit Antwerpen), een expert in transport, havens en logistiek. "In zijn jongste Maritime Outlook schoof het vermaarde Det Norske Veritas het hoogtepunt van het aardolieverbruik zelfs nog twee jaar vooruit. Tot 2050 zullen er nóg tankschepen nodig zijn, zodat de transitie het best nog wel een tijd zou duren. Fusie met CMB.TECH of niet, er zal dus business zijn." Volgens het economische handboek is de fusie tussen beide rederijen wel perfect te verdedigen. Schaalgrootte optimaliseert duurzame investeringen. "Een fusie is echter niet per se nodig", stelt Sys. "Ook zonder de hulp van CMB zal Euronav verduurzamen. Het heeft nu al een wereldreputatie in het halen van milieudoelstellingen. Bovendien is zo'n fusie niet alleen een kwestie van schaalgrootte. Meestal speelt minder de ratio een rol bij maritieme fusies, dan wel de emoties." De familie Saverys bouwde haar aandeel geleidelijk op. Op 17 mei had het 18,48 procent van Euronav in handen. Ze wilde op de algemene vergadering drie onafhankelijke bestuurders laten benoemen. Dat lukte niet. De familie bleef bijkopen. Op 11 juli gaven Euronav en Frontline meer details over het fusieproject, dat zou starten met een ruilbod van Frontline op Euronav. De voorgestelde ruilvoet was 1,45 aandeel van Frontline per aandeel van Euronav. Het was de bedoeling minstens de helft te verwerven. De familie Saverys verwierp het voorstel. Op 13 juli had ze 20,27 procent van Euronav in handen. Ze heeft dan al 440 miljoen dollar uitgegeven aan aankopen met een gemiddelde prijs van 10,76 dollar per aandeel. Eind augustus bereikt Euronav zijn hoogste koers ooit op 16,93 dollar. De vrachttarieven bereikten een hoogtepunt door de grotere vraag uit China, het gestegen olieaanbod en de vraag naar extra scheepscapaciteit door de sancties tegen Rusland. In de volgende maanden bouwde de familie Saverys haar positie op tegen een prijs tussen 15,49 en 19,08 dollar. Op 12 december was het zover: met een meerderheid van 24,99 procent kon het de fusie met Frontline torpederen. Sinds de aankondiging van de fusieplannen kocht de familie Saverys omgerekend voor 573 miljoen euro Euronav-aandelen. CMB leende daarvoor 247 miljoen euro. De rest werd gefinancierd door banken. Na de terugval van Frontline kreeg het aandeel Euronav rake klappen. De familie Saverys verloor al 143 miljoen dollar aan beurswaarde. "Wat nu?" vraagt een insider zich af. "Het was de voorbije maanden vrij eenvoudig om de aankoop van Euronav-aandelen te laten financieren. Het onderpand was enkele dagen al meer waard dan de lening. Nu zal de aankoop van een kwart van Euronav duur worden betaald." Anderen zijn dan weer gerustgesteld. "De familie Saverys is als trader in schepen wel een gokker, maar de investering in duurzame technologie is een heel beredeneerde gok", luidt het. "Een rederij die vandaag niet uit eigen beweging een verduurzaming doorvoert, zal later door de overheden gedwongen worden om dat te doen. Alexander Saverys heeft begrepen dat Euronav beter een first mover is dan een follower. De waardevermindering van het aandeel van Euronav vandaag zal ruim gecompenseerd worden door de strategie met de beste troeven op lange termijn." Wat zal er gebeuren met de aandelen van John Fredriksen, die nog altijd 17,8 procent van Euronav bezit? "Daarover wordt ongetwijfeld een deal gesloten met de familie Saverys", voorspelt een analist. "Beide families zijn wel steeds concurrenten geweest, maar de maritieme wereld is te klein om langdurige oorlogen te voeren." Ook het lot van CEO Hugo De Stoop is onzeker. Hij werd in 2008 CFO van Euronav toen de familie Saverys er nog de plak zwaaide. Na haar vertrek uit het bedrijf verdedigde hij als CEO trouw de lijn van Fredriksen. "Met de terugkeer van een Saverys aan het roer van Euronav lijkt zijn lot bezegeld", speculeert een maritiem specialist. "Anderzijds is Hugo een heel intelligente kerel, die ook als correct wordt gezien. Hij voerde de voorbije maanden uit wat héél de raad van beheer uitstippelde. Ook nu hebben de voorstanders van een fusie van Euronav nog 75 procent van de rederij in handen. Ze hebben geen redenen om De Stoop te laten vallen. De familie Saverys krijgt echt geen vrij spel om haar plannen uit te voeren."

[Hans Brockmans](#)