

## 2009 bliver et vanskeligt år – men der er lys forude!

**N**ordic Tankers nye bestyrelsesformand vurderer, at Nordic Tankers står godt rustet til at klare sig positivt igennem krisen.

”Nordic Tankers er en usleben diamant, som venter på at blive slebet til. Og selvom tiderne er ugunstige, rummer rederiet så mange gode værdier, at jeg er overbevist om, at det har en positiv fremtid, og at vi på sigt kan skabe overskud og afkast til aktionærene.”

Det siger den nye bestyrelsesformand Klaus Kjærulff. Efter mange år i spidsen for Torm – og dermed en af de største succeshistorier i rederierhvervet i nyere tid – sagde han i slutningen af 2008 ja til at stå i spidsen for Nordic Tankers.

”Nej, det var ikke nogen svær beslutning. Efter min afgang fra Torm havde jeg meldt ud, at jeg ikke var klar til at gå på pension. Og da jeg så blev spurgt, om jeg eventuelt kunne tænke mig at blive formand

for Nordic Tankers, var svaret ja. Jeg kendte jo rederiet helt tilbage til dets DIFKO 47-tid, hvor vi samarbejdede tæt for at beskæftige selskabets skibe. Derfor havde jeg også fulgt bestræbelserne for at børsnotere selskabet på nærmeste hold, og jeg havde fået et godt og positivt indtryk af både ledelse og også mange aktionærer.”

”Derfor vidste jeg også, at selvom det siden havde været ude i voldsom stormvejr, så var der grundlæggende tale om et sundt og solidt rederi med en stor loyal aktionærkreds, som havde et klart ønske om at få selskabet bragt på ret køl igen.”

### Økonomien er sund

Klaus Kjærulff siger, at der naturligvis er brugt megen tid i bestyrelsen på at rydde op, men at der også er enighed om nu at koncentrere sig om fremtiden.

”Det helt afgørende har været at få konstateret, at økonomien er sund og kan sikre den fremtidige drift. Og det kan den. Nok er vi faldet over mange uregelmæssigheder, men ingen af dem er på nogen måde livstruende, selvom de betyder afskrivninger i millionklassen. Mest skuffende har været den gamle bestyrelses køb af aktier i ejendomsselskabet Tower Group – aktier som i dag er næsten værdiløse. Det er uforståeligt, hvad der har fået den til at investere i disse aktier, der intet har med rederidrift at gøre,” siger han.

Klaus Kjærulff tilføjer, at både sagen omkring Tower Group og en række andre forhold nu granskes af



selskabets advokater, og at man afventer, hvad de når frem til. En række kontraktforhold har dog allerede ført til politianmeldelser af tre tidligere bestyrelsesmedlemmer.

”Men nu gælder det fremtiden. 2009 bliver et vanskeligt år – et tilpasningens år. Jeg tror ikke, det sidste ord om krise er sagt endnu. Men Nordic Tankers har en god egenkapital, en fornuftig likviditet og først og fremmest nye kvalitetsskibe, der sejler i trades, hvor vi har set en mere stabil bund i markederne. Nok bliver der leveret mange nye skibe i år, men der bliver også fremover udfaset mange enkeltskrogsskibe. Derfor er der lys forude. Jeg tør ikke sige præcis hvornår, men rederibranchen har altid været volatil, og jeg er helt overbevist om, at både vi – og det danske rederierhverv som helhed – kommer styrket ud af krisen. Vi har vinden i ryggen – og mange muligheder vil stå åbne.”

## Ikke tid til nye skibe

Klaus Kjærulff afviser dog, at tiden er inde til at købe nye skibe:

”Det kunne være fristende, fordi der utvivlsomt er en del tonnage, som kan samles op til fornuftige priser. Men for Nordic Tankers gælder det her og nu om at stabilisere sig, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg er konservativ, når det gælder økonomi. Jeg har altid ledet efter princippet, at ”cash is king” – det tror jeg fortsat er et godt princip for et rederi som Nordic Tankers.”

Nordic Tankers formand peger på, at man i 2009 får tre nye skibe – skibe som er købt til fornuftige priser og på fornuftige betingelser. Tre nye skibe er for et rederi af Nordics størrelse en betydelig investering – både i penge og ressourcer.

”Jeg tror også, at vi fortsat skal koncentrere os om de tre segmenter, vi i dag sejler indenfor. Vi gør det i samarbejde med nogle af verdens mest professionelle operatører. Jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke spreder vore kræfter, men koncentrerer os om de markeder og de skibe, som vi har vist, vi kender og behersker. Sko-

mager blive ved din læst, er stadig et god læresætning.”

Om selskabets fremtid siger Klaus Kjærulff, at bestyrelsen på generalforsamlingen vil fremlægge en mere detaljeret strategiplan, men at den ikke vil betyde noget kursskifte.

## Et selvstændigt rederi

”Jeg ser Nordic Tankers som et selvstændigt rederi, der vil udvikle sig stabilt og sikkert. Naturligvis skal vi ikke på forhånd afvise alternative muligheder som f.eks. en fusion, hvis den rette partner dukker op, men det er ikke noget, som der er aktuelle overvejelser om.”

Han tilføjer, at han også finder det mest sandsynligt, at Nordic Tankers i årene frem fortsætter som en ”tonnage provider”, altså et selskab med en lille egenorganisation, der outsourcer mest muligt.

”Vi søger nu en ny adm. direktør, der skal afløse Flemming Krusell Sørensen, så han kan komme tilbage som næstformand. Vi vil selvfølgelig også lytte til den nye direktør og hans tanker og planer. Det kan måske betyde, at vi skal have et kontor i København, men i det store og hele tror jeg på ”business as usual” – i hvert tilfælde på den korte bane.”

Klaus Kjærulff er imponeret over aktionærene bag Nordic Tankers. Han hæfter sig ved, at mange først som anpartshavere i DIFKO 47 måtte meget ubehageligt igennem og siden blev trukket en tur rundt i mænegen af Steen Bryde.

”Alligevel har vi oplevet en enestående opbakning fra de fleste aktionærer. Derfor skylder vi dem også, at der nu bliver ro omkring selskabet – og på sigt penge på kontoen.”

## Ikke kønt – men effektivt

”Jeg vil også gerne udtrykke min anerkendelse og respekt for den kamp, der blev kæmpet mod Bryde og hans folk. Det var måske ikke altid lige kønt, men det var ihærdigt og effektivt og bar også til sidst frugt. Det gælder ikke mindst den såkaldte ”initiativgruppe”, som ihærdigt

og for egne midler fik mobiliseret aktionærene og siden skaffet opbakning fra bl.a. banken. Var de ikke gået forrest, er det ikke godt at vide, hvad der var blevet af Nordic Tankers. Derfor er det også naturligt, at de er repræsenteret i den nye bestyrelse.”

Klaus Kjærulff tilføjer, at læren af kampen om Nordic Tankers også må være, at man får kikket på aktionær-sammensætningen.

”De mange tusinde små aktionærer er både en styrke, men også en svaghed. Det vidste Bryde jo. Han fik øje på et velhavende selskab med værdifulde skibe, en meget spredt aktionærkreds og en minimal ledelse. I et finansielt marked, hvor alting buldrede frem, gjorde det, det muligt for ham at slå til. Det var så skæbnens ironi, at det var den negative udvikling på de samme finansielle markeder, der bragte ham til fald. Men den dag det igen går derudaf, vil der være nye ”Bryder” på lur. Det skal vi naturligvis have kikket seriøst på i bestyrelsen og taget vore forholdsregler overfor.”

Den nye formand mener, man er godt rustet til opgaven:

”Vi står med en entusiastisk og særdeles professionel bestyrelse. De nye og gamle aktionærer er repræsenteret ved henholdsvis Jesper Tullin og Mogens Buschard. Den solide ledelse, der fik selskabet børsnoteret, er repræsenteret ved Flemming Krusell Sørensen. Den juridiske fagkundskab er i gode hænder hos Sven Rosenmeyer Paulsen, mens den kommercielle og økonomiske shippingserfaring kan hentes hos Jens Fehrn-Christensen og mig selv – så jeg synes, vi har et rigtig godt afsæt til at komme videre. Vi tror på en positiv og spændende fremtid, og vi vil arbejde hårdt og målrettet for at opnå resultater til aktionærerne. Det fortjener de efter de mange prøvelser, de har været igennem,” fastslår Nordic Tankers bestyrelsesformand.

## Slaget var tabt – men der var tid til at vinde et nyt

**H**er er historien om Initiativgruppen, der spillede en væsentlig rolle ved Nordic Tankers "genfødsel".

Det var en slukøret bestyrelse i Nordic Tankers som sidst på eftermiddagen onsdag den 23. april 2008 stod tilbage i Bella Centret. Den ordinære generalforsamling var slut – resultatet ikke til at komme uden om: Længere tids fjendtlig belejring af selskabet var lykkedes. Den bestyrelse, som gennem flere år havde forberedt og gennemført den vellykkede børsintroduktion, var blevet væltet. Sejrherren hed Steen Bryde. En til tider hektisk kamp var kulmineret i en dramatisk afstemning om en ny bestyrelse. Optællingen viste tæt løb, men med en klar margin til Bryde, der kunne overtage selskabet og indsætte sin egen, helt nye bestyrelse.

"Det var en underlig tom fornemmelse. Først det intensive arbejde med børsnoteringen. Så glæden over den store opbakning og den flotte notering af Nordic Tankers.

*Det hele er overstået – den siddende bestyrelse har tabt og små skuffede forlode podiet i Bella Centret.*

Dernæst en efterhånden klar opfattelse af, at nogen var ude efter vores skalp, afløst af vished og navnet på manden! Og så nu, hvor vi efter en intensiv og dramatisk kamp måtte erkende, at løbet var kørt – og at vores "barn" nu var på fremmede hænder."

Sådan karakteriserer et af de gamle bestyrelsesmedlemmer Poul Erik Andersen stemningen i den tomme sal i Bella Centret efter den famøse generalforsamling.

"Så gik vi hver til sit. Der var lidt snak om spisning, men ingen havde rigtig lyst til noget, så vi sivede bare lige så stille fra generalforsamlingen. Bestyrelsen havde talt sammen stort set dagligt, var næsten blevet en stor familie – nu tog vi bare hjem uden at vide, om vi så hinanden igen," fortæller han.

### Kampen tages op

Men det kom de absolut til. Da det første chok havde lagt sig, begyndte modstanden at tage form. Flere i bestyrelsen var af den opfattelse, at man ikke bare kunne læne sig tilbage og lade Bryde skalte og valte med Nordic Tankers. Der måtte gøres no-

get – kampen måtte tages op!

"Det var den begyndende finanskrise kombineret med det forhold, at Brydes indflydelse i det store var baseret på optioner, der satte gang i det hele. Det måtte være klart, at det krævede både medvind og held, hvis han skulle have mulighed for at indfri optioner ved årsskiftet til den favørkurs, han havde lovet "sine" aktionærer. Derfor kontaktede jeg den gamle bestyrelse og foreslog, at vi samledes og lagde en plan for, hvordan vi kunne erobre Nordic Tankers tilbage."

Det blev begyndelsen på den såkaldte Initiativgruppe med deltagelse af de gamle bestyrelsesmedlemmer Mogens Buschard, Poul Erik Andersen, Uffe Jacobsen, Asger Degn og Kurt Bjørndal.

"Fra starten var vi bagud på point! Vi havde ingen penge, og vi havde ikke længere adgang til de navne-noterede aktionærers adresser. Vi var derfor meget bevidste om, at der skulle kommunikeres billigt, men effektivt. Nøglen hed pressen og Internettet."

"Vi fik med hjælp fra især én af gruppens medlemmer samlet lidt startkapital. Pengene blev brugt til en række små annoncer i flere af de store dagblade. Her, og via artikler i interesserede dag- og fagblade, opfordrede vi loyale Nordic Tankers-aktionærer til at melde sig under fjerne og følge vores kamp gennem den hjemmeside, vi samtidig havde fået søsat."

"Vores hjemmeside kaldte vi [www.nordictanker.dk](http://www.nordictanker.dk) – dels for at lægge sig tæt op af rederiets egen hjemmeside, men også for at signalere, at vi havde gjort os nogle tanker om selskabets fremtid."

### Mest omtalte rederi

Det blev fra starten en kæmpesucces, fortæller Poul Erik Andersen. Godt hjulpet af Steen Brydes mange mere eller mindre aparte tiltag, var





der fra dag et en næsten overvældende mediebevågenhed. Ja, faktisk så meget, at Nordic Tankers i en periode var Danmarks mest omtalte rederi – sin lidenhed til trods.

”Sympatien i pressen var klart i vores favør. Selvom Steen Bryde absolut ikke var usynlig, men ufortrødent tog til genmæle, så var det os, der havde vinden i ryggen. Medvirkende var selvfølgelig også, at finanskrisen nu var taget til i styrke, og at det forekom mere og mere usandsynligt, at Bryde og hans selskab nogen sinde ville kunne indfri optionerne.”

”Første afgørende slag skulle slås ved den ekstraordinære generalforsamling den 31. oktober 2008 i Falkoner Centret. Bryde havde indkaldt med en række vedtægtsændringer på dagsordenen – ændringer som bl.a. ville åbne op for, at Nordic Tankers kunne bruges som skraldespand for hans nødlidende ejendomsengagementer.”

”Brydes plan lykkedes som bekendt ikke. Masser af fuldmagter til Initiativgruppen suppleret med massivt fremmøde fra andre støtter gjorde, at vedtægtsændringerne blev stemt ned en for en. Og nok så vigtigt, det stod klart, at vores ”folkebevægelse” havde vist sin styrke, og at Bryde var trængt i defensiven.”

Poul Erik Andersen fortæller videre, at næste punkt i planen var at vælte Steen Bryde og genindtage bestyrelsen i begyndelsen af 2009, når man med sikkerhed vidste, at optionerne ikke var blevet indfriet og aktierne dermed var blevet leveret tilbage til de oprindelige ejere.

### Så gik det stærkt

”Men så gik det pludseligt stærkt. Det var mere og mere åbenlyst, at Bryde nu var i panik, og det derfor var et spørgsmål om tid, hvis Nordic Tankers skulle reddes. Det fik også andre med tilknytning til rederiet til at komme på banen. Sammen nåede vi til det resultat, at en del af løsningen var en helt ny, professionel bestyrelse, som vi så fra Initiativgruppens side skulle støtte,” fortæller Poul Erik Andersen.

Resten af historien er velkendt. Der blev skaffet opbakning til en ekstraordinær generalforsamling, hvor den nu konkursramte Steen Bryde i øvrigt glimrede ved sit fravær. Derfor kunne en helt ny bestyrelse vælges uden modkandidater og påbegynde et tiltrængt oprydningsarbejde.

”Det har været fantastisk at være med til. Næsten 100 aktionærer bidrog med penge til kampen, og tusinder gav fuldmagt eller bakkede op. Det er et enestående stykke erhvervshistorie og vel også kommunikationshistorie. Jeg kender i hvert tilfælde ikke til fortilfælde, hvor det på så kort tid er lykkedes

en lille gruppe næsten uden midler ved anvendelse af moderne massekommunikation at opnå et så markant resultat. Fem personer som tog kampen op, og som stik mod alle odds fik ”vores barn” tilbage på rette kurs!”

”Det lyder måske ubeskedent, men der er ydet en helt enestående indsats af Initiativgruppen. Derfor varmer det også, at det efterfølgende er strømmet ind med breve og mails, hvor aktionærer i hundredvis har sagt tak, fordi vi tog kampen op med dem og for dem. Så føler man, at det har været besværet og de mange timers arbejde værd,” slutter Poul Erik Andersen.



## Blåt Danmark – blåt Nordic

Det Blå Danmark er betegnelsen for hele det maritime erhverv herhjemme. Men hos Nordic Tankers rammer betegnelsen mere præcist end de fleste steder. Her har man nemlig besluttet, at alle skibe fremover skal have en mørkeblå skrogfarve, mens dæk og overbygninger males sandgrå.

Overgangen sker dog ikke fra den ene dag til den anden. Ny maling er en bekostelig affære, så derfor sker opdateringen løbende i forbindelse med de planlagte vedligeholdelsesprogrammer. Faktisk er det sådan, at den nye LR-1 produkttanker Nor-

dic Anne er det første skib som fra køl til skorsten får de nye farver. På de fleste andre af rederiets skibe er det foreløbigt kun skroget, der er malet mørkeblåt. Og så er der altså kemikalietankerne, som bortset fra Copenhagen fortsat er i Eitzens skrappe røde farve. Men også det vil ændre sig løbende!

Endnu en lille ændring er kommet til. Skorstensmærket er blevet revideret, så antydningen af Difko-logoet øverst i venstre hjørne er taget ud. Nu er Difko for alvor blevet fortid for Nordic Tankers.

## Første skib under dansk flag

Nu får Nordic Tankers sit første skib under dansk flag. Det sker senere på måneden, når rederiet fra New Times Shipbuilding i Kina modtager sin nye LR-1 tanker til flåden. Og nybygningen får ikke blot dansk flag agter – såvel kaptajn som overstyrmand taler også dansk. Det gør den øvrige besætning derimod ikke – de er alle fra de baltiske lande.

LR-1 tankeren er den fjerde i en serie af identiske produkttankere oprindeligt kontraheret af Nordics italienske samarbejdspartner Zacchello Group. Zacchello har allerede taget levering af de tre øvrige skibe i serien.

Der er tale om et skib som er næsten identisk med den nu solgte produkttanker Nordic Lisbeth. Det vil sige et skib med 12 lasttanke på cirka 85.000 kubikmeter til raffinere-

rede olieprodukter. Skibets 6-cylindrede MAN B&W hovedmotor på ca. 15.000 HK vil give hende en fart på ca. 15 knob fuldt lastet.

Det nye skib vil som forgængeren Nordic Lisbeth indgå i Torms LR-1 pool.

Trods det svage tankmarked ser det ud til, at det nye skib bliver beskæftiget fra dag ét, idet det forventes sluttet for en last dieselolie fra Sydkorea til Europa – en god, lang rejse, hvor der er fine muligheder for at teste skibet.

Skibet får navnet Nordic Anne opkaldt efter bestyrelsesmedlem Mogens Buschards hustru.

### To nye på vej

Nordic Tankers har som bekendt yderligere to skibe under bygning.

Det er to handy-size produkttank-skibe kontraheret ved Hyundai Mipo Dockyard i Sydkorea til levering henholdsvis primo maj og primo juli. Også disse skibe bygges i samarbejde med Zacchello Group, der også ejer halvdelen.

Der er tale om lidt mere sofistikerede skibe end rederiets nuværende handy-sizere, idet de bygges til også at kunne fragte såkaldte IMO2 kemikalier.

Skibene kommer under liberiansk flag og får indiske besætninger. De vil komme til at indgå i Maersk Tanker Handytanker poolen, der med ca. 115 skibe er verdens største på dette område.

På grund af ejerforholdene får det første skib dansk navn og males i Nordics farver, mens det andet får "italiensk" navn og Zacchellos farver.

## Lisbeth afleveret

Nordic Tankers eneste LR-1 produkttankskib er blevet solgt og med skæringsdato den 10. december 2008 afleveret til de nye købere i Puerto de La Cruz i Venezuela.

Skiber, der er bygget i Sydkorea i 2006, sejlede i Torm-poolen. Det blev i slutningen af 2008 sat til salg af den tidligere bestyrelse, og efter en del forviklinger solgt til et nydannet cubansk-venezuelansk rederi. Skibet er siden indgået i en fast trade, hvor det fragter olie fra oliestaten Venezuela til det oliehungrende Cuba.

Det var planen, at dette nyetablerede rederi ville foretage yderligere opkøb af tonnage, og flere af Nordics øvrige tankere var på tale. I lyset af de lavere oliepriser synes rederiopbygningen dog at være sat på "hold", og det er lykkedes for Nordic at bakke ud af disse arrangementer, som efter bestyrelsens opfattelse ville have været tabsgivende.

Salget af Nordic Lisbeth er i øvrigt sket til en særdeles fornuftig pris med en god timing inden "bunden gik ud af markedet". Salget bidrager positivt til årsresultatet med USD 15,1 mio. efter skat.



## Generalforsamling uden dramatik

Der var lagt op til endnu en dramatisk generalforsamling, da hundreder af Nordic Tankers aktionærer den 2. februar i år flokkedes i Falkoner Centret på Frederiksberg. Men sådan kom det slet ikke til at gå. Dramaets hovedperson Steen Bryde blev væk, og dermed fordampede også dramatikken.

Optakten var ellers dramatisk nok. En større kreds af aktionærer havde begæret indkaldt til ekstraordinær generalforsamling med det ene formål at få valgt en ny bestyrelse. Den begæring ignorerede Bryde så længe, at Erhvervs- og Selskabsstyrelsen til sidst greb ind og med Kammeradvokaten som dirigent overtog både indkaldelse og styring af generalforsamlingen.

Samme dag som generalforsamlingen skulle holdes, forsøgte Bryde endnu engang at tiltrække opmærksomhed, da han offentligt erklærede rederiet teknisk konkurs – angiveligt fordi Nordea havde lukket pengekassen i overfor ham.

Det hele blev dog en storm i et glas vand og efterfølgende en særdeles stilfærdig generalforsamling. Kun en enkelt aktionær erklærede sig som kandidat til bestyrelsen udover de allerede opstillede seks. En afstemning om at udvide bestyrelsen til syv blev dog nedstemt med overvældende majoritet, hvorefter vedkommende trak sig.

Den nye bestyrelse kunne derefter vælges uden modkandidater og uden afstemning. Det skete efter, at den nye bestyrelsesformand Klaus Kjærulff kort havde orienteret om den nye bestyrelses sammensætning og dens planer for Nordic Tankers fremtid.

Under eventuelt var flere på talerstolen for at give udtryk for, at den nye bestyrelse nu måtte gå Steen Brydes formandstid grundigt efter i sømmene, ligesom der blev efterlyst en bedre lovgivning til beskyttelse af mindre aktionærer.

*Mange var mødt op for at høre Steen Bryde forklare sig – men han og den øvrige bestyrelses stole stod tomme.*

## Lup på Bryde-dispositioner

Den nye bestyrelse for Nordic Tankers har besluttet at se frem. Men det betyder naturligvis ikke, at fortiden med den gamle bestyrelse under Steen Brydes ledelse glemmes. Et omfattende materiale er overladt til advokater fra Kromann Reumert, som er i fuld gang med at granske de mange "utraditionelle" transaktioner, som har præget Bryde-tiden.

Det har allerede ført til politianmeldelser mod Steen Bryde, Brian Søholt Petersen og Jesper Bo Nielsen for overtrædelse af loven om mandatsvig – subsidiært forsøg på mandatsvig.

Anmeldelsen omfatter bl.a. direktørkontrakt, managementaftale, mægleraftale samt aftaler om gældsbreve og frivillige forlig. Der er tale om en række forhold, som selskabets jurister har vurderet, var så grove, at man har bedt statsadvokaten for særlig økonomisk kriminalitet om at indlede en efterforskning.

På nuværende tidspunkt pågår denne efterforskning fortsat, og det er derfor ikke afklaret, om der bliver tale om at rejse tiltale.

Sideløbende fortsætter undersøgelserne af en række andre af den tidligere bestyrelses dispositioner, og det kan ikke afvises, at disse kan føre til yderligere anmeldelser og/eller erstatningskrav.

Et af disse forhold er købet af en større aktiepost i ejendomsselskabet Tower Group. Selskabet, der primært har investeret i ejendomme i Tyskland, er siden faldet markant i kurs, og Nordic har noteret et foreløbigt tab på sine aktier i selskabet på USD 2,9 mio. Denne investering fremkalder fortsat undren, idet købet ligger langt udenfor Nordic Tankers naturlige virkefelt.

Også på nogle af de andre dispositioner foretaget af den tidligere bestyrelse, kan der forventes tab. Der er derfor allerede hensat USD 2,0 mio. til imødegåelse heraf.





## Den nye bestyrelse



Nordic Tankers har som bekendt fået en helt ny bestyrelse valgt på den ekstraordinære generalforsamling den 2. februar 2008. Det er en bredt sammensat bestyrelse med meget betydelig erfaring fra en lang række områder, der kan være relevante for rederiet.

Fra venstre mod højre er det:

**Jens Fehr-Christensen.** Cand. merc. med mere end 25 års erfaring som chef indenfor shippingbranchen. Har bl.a. været økonomi- og finansdirektør i Norden A/S. Sidder i en række bestyrelser bl.a. Sun-Air of Scandinavia.

**Sven Rosenmeyer Paulsen.** Advokat (H) med særlig søretlig uddannelse

i udlandet. Tidligere partner i advokatfirmaet Kromann Reumert. Medlem af bestyrelsen for bl.a. Sydbank. Valgt som næstformand i Nordic Tankers.

**Klaus Kjærulff.** Uddannet indenfor shipping med efterfølgende videreuddannelse i udlandet. Siden 1976 i en række ledende stillinger i Torm – 2000-2008 som adm. direktør. En lang række bestyrelsesposter. Konsul for Malaysia i Danmark. Formand for Nordic Tankers.

**Flemming Krusell Sørensen.** Bankuddannet. Har arbejdet i en række banker i ind- og udland. Medlem af direktionen for Difko Administration 2000-2006. Nordic Tankers første

adm. direktør – og nu atter midlertidig leder til der er fundet en ny adm. direktør.

**Mogens Buschard.** Cand. jur. Har arbejdet i en årrække indenfor statsadministrationen. Efterfølgende selvstændig virksomhed indenfor investering. Blandt initiativtagerne til dannelsen af Nordic Tankers og dets første bestyrelsesformand.

**Jesper Tullin.** Merkantil udannelse fra Handelshøjskolen i København. Stifter af Finansgruppen A/S og hovedaktionær og adm. direktør. Herudover formand for eller medlem af bestyrelsen for en række selskaber, primært indenfor ejendomme.

## Ny adm. direktør

Da den nye bestyrelse trådte til, opstod der også behov for en direktør, idet Steen Bryde havde udnævnt sig selv som CEO. Det blev derfor aftalt, at Nordics første adm. direktør, Flemming Krusell Sørensen, sideløbende med posten som næstformand skulle forestå den daglige ledelse, til der var fundet en ny adm. direktør.

På grund af selskabsretlige regler har Flemming Krusell Sørensen dog midlertidigt måtte fratræde som næstformand, idet han ikke kan beklæde denne post sideløbende med, at han er adm. direktør.

Jagten er derfor også gået ind på at finde Nordic Tankers nye topchef. Stillingen er slået op, og Klaus

Kjærulff – formand for Nordic – siger, at der har været usædvanligt mange kvalificerede ansøgere.

Via et konsulentfirma går bestyrelsen nu i gang med ansættelsesproceduren med henblik på, at den nye CEO kan være på plads inden sommeren.

## Utilfredsstillende – men dog acceptabelt

2008 blev et turbulent år for Nordic Tankers. Ikke kun på grund af finanskrisen, men nok så meget på grund af den tidligere ledelses dispositioner. Det afspejles direkte på godt og ondt i resultatet for 2008. Det blev på USD 4,6 mio. og dermed i overensstemmelse med den seneste udmelding til Fondsbørsen.

Bestyrelsen betegner resultatet som utilfredsstillende, men dog acceptabelt i lyset af den økonomiske krise og begivenhederne omkring den tidligere bestyrelse.

Resultatet er negativt påvirket af en nedskrivning på selskabets kemikalietankskibe på USD 8,5 mio. Disse

mindre skibe mærker i højere grad end rederiets øvrige tankere de forværede markedsforhold.

Herudover er resultat præget i negativ retning af en nedskrivning på USD 2,9 mio. på en aktiepost i det børsnoterede selskab Tower Group, som den tidligere bestyrelse har foretaget. Oveni kommer en hensættelse på USD 2,0 mio. til imødegåelse af andre tab på dispositioner med rod i den tidligere bestyrelse.

Positivt har derimod været salget af LR1 produkttankeren Nordic Lisbeth. Salget indbragte USD 70 mio., og har påvirket regnskabet positivt med en gevinst på USD 15,1 mio. efter skat.

Forventninger til 2009 er beskedne med et resultat efter skat på mellem USD 0 og 3 mio. Heri er ikke medtaget eventuelle nye nedskrivninger på skibenes værdi, og der er heller ikke regnet med salg af tonnager. Udsigterne for 2009 er meget usikre. Et er sikkert – året vil byde på store udfordringer, men ledelsen påpeger, at Nordic Tankers grundlæggende er sundt med nye skibe af høj kvalitet bygget til fremtiden.

Årets ordinære generalforsamling holdes i Falkoner Centret på Frederiksberg den 23. april – der udsendes særskilt indkaldelse hertil til alle navnenoterede aktionærer.

## Den trykte årsrapport

Bestyrelsen har besluttet, at den trykte årsrapport ikke længere automatisk udsendes til alle navnenoterede aktionærer. Det sker for at spare penge, og fordi det er indtrykket, at en del aktionærer slet ikke er interesserede i at modtage dette digre værk på 72 sider.

Men alle kan naturligvis forsat få den trykte årsrapport tilsendt. Der er to muligheder. Udfyld kuponen herunder eller gå ind på [www.nordictankers.dk](http://www.nordictankers.dk) og mail din bestilling. På hjemmesiden vil du også kunne downloade årsrapporten, hvis du foretrækker det.

Nordic Tankers årsrapport for 2008 vil naturligvis også være fremlagt på selskabets ordinære generalforsamling i Falkoner Centret den 23. april 2009.

Ja tak – jeg vil gerne have den trykte udgave af Nordic Tankers årsrapport 2008 tilsendt.

Navn \_\_\_\_\_

Gade/vej \_\_\_\_\_

Postnr./by \_\_\_\_\_

Sendes i lukket kuvert mærket. Nordic/årsrapport til:

**Difko Administration A/S**  
**Sønderlandsgade 44**  
**7500 Holstebro**

Årsrapporten ventes klar til udsendelse medio april.

Årsrapporten findes også i en engelsk version. Særligt interesserede kan få denne tilsendt ved henvendelse til Nordic Tankers.

