

A man in a dark suit and white shirt is shown from the chest up, focused on pouring a dark liquid from a large, black, cylindrical container into a clear measuring cup. The measuring cup has markings for 75, 125, 175, 225, and 275. The background is dark and out of focus.

BRÆNDSTOF- FORBRUGET SKAL NED

NORDENs arbejder på et design af fremtidens brændstofbesparende skib.

Side 11

5-ÅRIG KONTRAKT KULSEJLADS FRA SVALBARD

Side 3

NORDEN SKIB AFVÆRGEDE PIRATANGREB

Side 9

SÆRLIGE KOMPETENCER I SPIL I NORDEN

Side 12

NORDENkalender

11. april 2011 kl. 10.00

Ordinær generalforsamling
Radisson Blu Falconer Hotel & Conference Center
Falkoner Allé 9
2000 Frederiksberg

17. april 2011

Navngivning af to 50.500 tdw. MR produkttankere
Guangzhou Shipyard International, Kina

18. april 2011

Forventet udbetaling af udbytte

21. april 2011 – 12. maj 2011

Silent period frem til offentliggørelsen af kvartalsrapporten for 1. kvartal 2011

26. april 2011

Navngivning af 37.000 tdw. Handysize tørlastskib
Hyundai Mipo, Vinashin, Vietnam

26. april 2011

Navngivning af 31.800 tdw. Handysize tørlastskib
Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd., Kina

26. april 2011

Navngivning af 31.800 tdw. Handysize tørlastskib
Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd., Kina

30. april 2011

Navngivning af 32.000 tdw. Handysize tørlastskib
Fujian Mawei, Kina

12. maj 2011

Delårsrapport - 1. kvartal 2011

8. juni 2011

Navngivning af 55.500 tdw. Handymax tørlastskib
Tamano Shipyard, Japan

29. juni 2011

Navngivning af 33.000 tdw. Handysize tørlastskib
Kure, Japan

30. juni 2011

Navngivning af 80.000 tdw. Panamax tørlastskib
Maizuru Shipyard, Japan

7. juli 2011

Navngivning af 116.000 tdw. Post-Panamax tørlastskib
Mizushima, Japan

Medio juli 2011

Navngivning af 82.000 tdw. Panamax tørlastskib
Guangzhou Longxue Shipyard, Kina

Forsidefoto

Steven Sandorff er leder af NORDENs projekt "Eco Vessel of the Future".

Dampskibsselskabet NORDEN A/S

Strandvejen 52
2900 Hellerup
Danmark

Telefon: +45 3315 0451
www.ds-norden.com



Ansvarshavende:

Carsten Mortensen

Redaktion: Corporate Communications

Tekster: Hans Bøving, Karina Skydt,

Jesper Steen Mortensen og Anne Thommesen

Layout og grafisk produktion:

meyer & bukdahl as



LANGSIGTET VÆKST I EN USIKKER VERDEN

Vi fik bundet en flot sløjfe på 2010. Efter år med krisedønninger, trimninger og tilpasninger slog vi atter ind på vækstsportet. Vi øgede vores omsætning med 25% til USD 2,2 mia. og næsten fordoblede vores driftsindtjening til USD 240 mio.

Nu er vi klar til at se fremad og har opdateret vores forretningsstrategi med en plan for 2011-2013. "Long-term Growth in Challenging Markets" har vi kaldt planen, hvor vi fokuserer på at navigere sikkert i usikre markeder.

Og ser vi på de første måneder af 2011, har verden sandelig vist sig fra sin uforudsigelige side. Klimatiske og politiske begivenheder har sat gang i globale kædereaktioner, som får både indirekte og direkte følger for skibsfarten.

Queensland blev ramt af massive oversvømmelser og lukkede både miner, jernbaner og havne. Jasmin-revolutionen satte ind i Tunesien og bredte sig i den arabiske verden på det Nordafrikanske kontinent. Følgerne her har været stigende oliepriser og ændrede handelsmønstre.

Japan, som NORDEN er så tæt knyttet til og har været det gennem 134 år, blev ramt af jordskælv og tsunami, som drev ødelæggende ind over det nordøstlige Japan og har spredt usikkerhed og utryghed omkring atomkraftværkerne i Fukushima.

Piratsituationen ud for Somalias kyst og i det Indiske Ocean er yderligere spidset til. Det betyder, at vi rederier, i visse situationer, i tillæg til bekostelige sikkerhedsforanstaltninger, nu også er tvunget til at sætte vagter ombord på vores skibe for at beskytte besætning, skib og last. Verdenssamfundet kan ikke lade 800 sagesløse søfolk sidde som gidsler hos somaliske forbydere. Piraternes moderskibe skal omgående stoppes, så problemet ikke eskalere yderligere.

Det er svært ikke at dvæle ved disse emner, og verdenssituationen understreger mere end tydeligt behovet for en fokuseret strategi, hvor vi har øjne og ører åbne og er klar til at håndtere såvel muligheder som udfordringer. Jeg kan love, at NORDEN har sat GPS'en på vækst, og at vi er mere end almindeligt godt rustet til, hvad end markederne må byde os i 2011.

CARSTEN MORTENSEN, CEO

NORDEN News
læserundersøgelse på
www.ds-norden.com/profile/

I juli måned i år skal NORDEN sejle den første af 24 årlige laster kul fra Store Norske Spitsbergen Kulkompagnis miner på Svalbard.

5-ÅRIG KONTRAKT PÅ TRANSPORT AF KUL FRA SVALBARD

NORDEN har indgået kontrakt med Store Norske Spitsbergen Grubekompagni om transport af ca. 10 mio. tons kul over 5 år fra Svalbard til havne i Europa. Kontrakten er NORDENs 3. største lastekontrakt indtil nu og ligger fint i forlængelse af NORDENs strategi om 15% årlig vækst i lastemængder.

Store Norske Spitsbergen Grubekompagni AS (SNSG), som er 99,9% ejet af det norske ministerium for handel og industri, har siden 1916 hentet kul op fra undergrunden i Svalbards øhav. SNSG's datterselskab Store Norske Spitsbergen Kulkompagni (SNSK) ejer 2 undergrundsmine i øhavet.

Sommertransporter

Den ene mine, Svea Nord, er en af de største kulminer i Europa og producerer årligt 2 millioner ton kul. Fjorden, som udgør passagen til Svea Nord er lukket af is i hele vinterhalvåret, så transporten af kul til Europa foregår udelukkende i månederne juli til november og vil således ikke kræve sejlads med isklassificerede skibe.

Svalbard er reguleret af en specifik miljølovning, som sikrer beskyttelse af natur- og kulturværdier. Lovgivningen stiller særlige krav til de skibe, der sejler i området, og netop miljøfaktoren har været et afgørende kriterium for SNSG's valg af NORDEN.

Ansvar for miljøet

"I forhandlingerne har Store Norske lagt særlig vægt på konkurrencedygtig pris, CSR-politik og de miljømæssige aspekter ved trans-

porten. Vi er meget begejstrede for, at NORDEN netop er blevet valgt på parametre som tekniske kompetencer og ansvarlig miljøpolitik, som vi lægger særligt vægt på. Derudover er et langsigtet samarbejde med en førsteklasses partner som Store Norske et godt skridt på vejen i vores nye strategi om at øge vores lasteprogram med 15% om året," siger Senior Chartering Manager i NORDENs Panamax-sektion, Thomas Kobbel, som har indgået kontrakten med Store Norske på vegne af NORDEN.

Aftalen forventes at bekæftige ca. 3.000 Panamax-skibsdage, og den første afskibning vil finde sted i juli i år.



NORDENs CSR-rapport på gaden

I år er det 2. gang, at NORDEN udgiver en selvstændig rapport om Rederiets indsats for Corporate Social Responsibility (CSR). Det er den første gang, at rapporteringen foregår i overensstemmelse med Global Reporting Initiative (GRI), som er en netværksbaseret organisation, der har udviklet et generelt sæt af rammer for rapportering om klima og sociale forhold. Fokus er i dette års rapport i særlig grad på forretningsdrevet CSR, og rapporteringen er i forlængelse af sidste års rapport foretaget i overensstemmelse med UN Global Compact, som NORDEN skrev under på i 2009.

Rapporten kan findes på <http://www.ds-norden.com/profile/csr/systematicapproach/>.



STABIL SEJLADS I RØRTE VANDE

Det går op og ned i shipping. Populært sagt. Men det betyder ikke, at alt må overlades til omstændighederne. Snarere tværtimod. NORDEN har opdateret sin forretningsstrategi og lanceret en plan for 2011 til 2013, som skal sikre en langsigtet indtjening på trods af – og på grund af – de svingninger, der er i markedet. Stra-

tegiplanen "Long-term Growth in Challenging Markets," er blevet til på baggrund af input fra alle NORDENs afdelinger i ind- og udland og omfattende analyser af mulige makroøkonomiske scenarier og fokuserer i særlig grad på, hvilke muligheder et kapitalstærkt rederi som NORDEN har i en omskiftelig verden.

TANK SKAL SÆTTE FLERE SKIBE I SØEN

Målet for Tank i strategiplanen for 2011-2013 er, at minimum 25 tankskibe skal sejle med NORDENs rød-hvide skorstensmærke og have NORDENs navn på registreringsbeviset. Det er en stigning i egenflåden på 79% og vil betyde en yderligere effektivisering af Rederiets flådeledelse.

Hvor Tørlastafdelingen har fokus på at øge laster og lastekontrakter, er filosofien i Tank, at hvis Rederiet har skibene, så kommer lasterne. Ifølge strategiplanen skal Tank udvide egenflåden fra 15 i skrivende stund til godt 25 skibe inden udgangen af 2013.

Flådevækst skærper kravene

Olieselskaberne skærper hele tiden kravene til tankrederierne, og det betyder et voksende behov for effektiv flådeledelse med særligt fokus på at drive kvalitetsskibe med høje standarder. Et større antal NORDEN-ejede skibe giver i den sammenhæng stordriftsfordele og betyder, at NORDEN lettere kan opfylde de stadigt højere krav.

"Olieselskabernes stadigt voksende krav er en tendens, som ligger fint i tråd med den indsats, vi gør på vores skibe for at satse på kvalitet, sikkerhed, indre og ydre miljø samt en zero-accidents kultur. De høje standarder og zero-accidents kulturen fremmer vi bedst på egne skibe med egne besætninger, så vi styrker vores konkurrenceevne også på disse parametre ved at sætte flere skibe i søen," siger leder af Tankafdelingen, Lars Bagge Christensen.

Forbedring af driftsindtjeningen

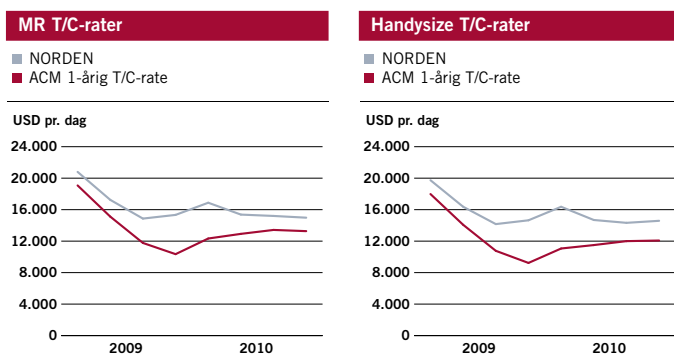
"Et andet hovedmål i Tank er, at dagsindsejlingen fortsat skal være bedre end markedsraterne. Norient Product Pool, som opererer NORDENs tankskibe, er og har været fantastisk dygtige til at slå markederne blandt andet ved udbefragtning af skibe, aktiviteter i spotmarkedet samt opdyrkning af ny forretning og nye markeder. Det arbejde skal Poolen fortsætte i takt med løbende effektiviseringer og optimeringer," siger Lars Bagge Christensen og peger på blandt andet på den aftale, Norient Product Pool indgik med Shell i 2010



NORDEN overtog NORD HUMMOCK (tidligere Payal) 31. januar i år. Skibet er bygget på værftet Hyundai Mipo og er isklasse 1A. Navnet "HUMMOCK" refererer til de høje, der dannes i isen, når den pakkes over længere tid.

om udbefragtning af 5 skibe i hver 2 år samt eksisterende engagementer med BP og Total som gode eksempler på olieselskabernes tillid til NORDEN og Poolens solide indsats. Lars Bagge Christensen forventer, at den skærpede indsats vil betyde en løbende forbedring af Tankafdelingens primære driftsindtjening frem til 2013.

NORDEN egenflåde i Tank er i 2011 øget med Handysize skibet NORD HUMMOCK, og yderligere 2 MR skibe forventes at tilgå flåden i hhv. april og juli i år.



Norient Product Pool, som opererer NORDENs tankskibe, har flere år i træk slået markederne. De resultater skal fortsætte og være med til at forbedre driftsindtjeningen.



NORDEN transporterede i 2010 ca. 3,5 mio. tons salt svarende til 8% af NORDENs samlede transporterede lastemængde. NORD MARINER fik pga. den hårde vinter i Europa den usædvanlige opgave at sejle fra Chile til Kalundborg med vejsalt til de isglatte veje i Danmark.

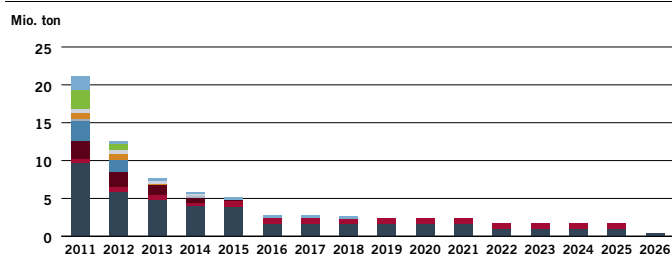
NORDEN SKAL FLYTTE 64 MIO. TONS TØRLAST I 2013

Strategien i Tørlastforretningen er ambitiøs. Målet er at øge mængden af transporteret last med 15% om året.

140 års historie, et stærkt brand, en ansvarlig forretningsdrift og den måske stærkeste balance i industrien er nogle af NORDENs væsentlige styrker i konkurrencen om faste og lange kunderelationer. Disse styrker sætter Tørlastafdelingen ekstra turbo på i strategiplanen for 2011-2013. Førsteprioriteten er at øge de lastemængder, NORDEN sejler med, og at øge markedsandelen blandt de solide, globale mine- og råvareselskaber, energiselskaber, fødevarerindustri, bygge- og anlægskoncerner, som NORDEN sejler for.

NORDENs lasteprogram

■ Kul ■ Træprodukter ■ Salt ■ Bauxit ■ Korn
■ Kalksten ■ Slagger ■ Cement og klinker ■ Andet



Ambitiøse vækstmål

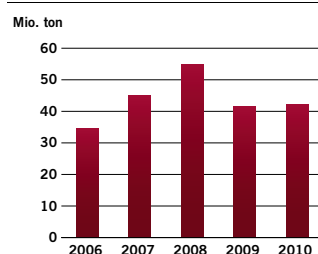
"Vi har sat nogle ambitiøse vækstmål for Tørlastforretningen – både på kort og på længere sigt. Sidste år transporterede vi 42 mio. tons råvarer, i 2013 skal vi transportere 64 mio. tons. Vores lastebog, som indeholder kontrakter flere år ud i fremtiden, indeholdt ved indgangen til 2011 kontrakter på godt 75 mio. tons last. Når vi går ud af 2013, er vores mål at have kontrakter i bogen svarende til 114 mio. tons last," fortæller leder af Tørlastafdelingen, Peter Norborg og henviser til den nyligt indgåede kontrakt med Store Norske Spitsbergen som et godt eksempel på strategien.

Langsigtet fokus

For yderligere at sikre et langsigtet fokus og fortsætte videreudvikling af forretningen, har Tørlastafdelingen etableret et nyt team. Teamet skal alene fokusere på at identificere fremtidige forretningsmuligheder og fokusområder. Heri indgår også potentielle joint-ventures og partnerskaber med udvalgte kunder og udvikling af projekter, hvor særlige skibe udføres til industrikunder for længere perioder. Seneste eksempel er aftalen om ombygning og udførelse af 2 isklasse Handysize skibe til Rio Tinto, som blev indgået i december 2010.

Platformen for vækst er forøgelse af kerneflåden af tørlastskibe, hvor der i skrivende stund er 39 nye skibe i ordre, hvoraf 5 er de såkaldte øko-skibe, som NORDEN for alvor har rettet kikkerten imod, idet de forventes at bruge 15-20% mindre brændstof. NORDEN har i indtil nu i 2011 fået leveret 7 skibe til kerneflåden.

NORDENs transporterede mængder



NORDEN skal vokse lastemængder og lasteprogram med 15% om året. (Figurerne afspejler ikke laster på udførte skibe.)

TIDLIGT FORÅR I USA

I løbet af den seneste måned er fragtraterne steget med 70-80% på rejser over Atlanten. Amerikanernes tidlige forberedelser til "driving season", service-eftersyn af raffinaderier samt uroen i Libyen er alle faktorer, som sikkert spiller en rolle.

De europæiske olieraffinaderier medvirker til at lukke hullet efter FN's embargo mod Libyen, hvis daglige eksport beløb sig til 1,6 mio. tønder olie før embargoen. Langt størstedelen af den libyske olie har været sendt til lande i Middelhavet som Italien og Spanien, der nu må se sig om efter andre oliekluder og primært har rettet kikkerten mod Europa og Sortehavet.

NORDEN og Norient Product Pool, som opererer NORDENs tankskibe har kun haft en mindre forretning forbundet med Libyens olieeksport og har derfor ikke været direkte påvirket af den manglende olie, der primært transporteres på andre rederes skibe. Til gengæld er efterspørgslen på transatlantiske olietransporter steget mærkbart over de seneste 4-5 uger.

"Hvert år ser vi, at USA's efterspørgsel på olie fra Europa stiger, når amerikanerne forbereder sig til deres "driving season", som er ferieperioderne, hvor mange kører i bil. I år er denne vækst kommet flere måneder tidligere end den plejer. Samtidig er en del nordamerikanske raffinaderier lukket for årligt serviceeftersyn, hvilket også medfører stigende import af raffinerede produkter. Hvor vi i en periode har ligget på USD 10-12.000, ligger raterne nu på USD 18-20.000 per skibsdag for olietransporter til USA. Det kan skyldes nervøsiteten afledt af Libyen-embargoen, men det er svært at sige med sikkerhed. Alle ovennævnte faktorer spiller sandsynligvis ind," siger Søren Huscher, CEO, Norient Product Pool.

TANKSKIBE FROSSET INDE I ØSTERSØEN

Mens foråret har gjort sit indtog andre steder, har kulden ikke sluppet sit tag i Østersøen, hvor flere tankskibe ligger og venter på isbryderassistance for at komme ud af de tilfrosne farvande.

I år har været den hårdeste vinter siden 2003/4. Den længevarende kulde betyder, at isen nogle steder forsat er op til 60 cm. tyk, og isskrudninger gør, at isbryderne ikke formår at holde passagen åben i tilstrækkelig grad. Isbryderassistancen er knap, så skibene kan komme ind, men ikke ud. Det betyder således, at der trækkes skibskapacitet ud af markedet, som afspejler sig i højere rater.

"Den hårde kulde satte først ind sent i januar, men nu har den godt fat. Raterne i Østersøen på isklassede skibe ligger på helt op til USD 25-27.000 per dag for skibe i gunstig position, og de 100-125 infrosne skibe betyder sammen med forholdene omtalt ovenfor i "Tidligt forår i USA", at raterne generelt er styrket. Middelhavet lig-

Den hårde vinter har gjort de baltiske farvande svært fremkommelige og forventes at fortsætte frem til maj.



ger pænt på omkring USD 12-13.000 pr. skibsdag, og nordvesteuropæisk - samt transatlantisk fart ligger på ca. USD 18-20.000 per dag," fortæller Søren Huscher, CEO, Norient Product Pool (NPP), som forventer, at issæsonen i de baltiske farvande vil holde frem til maj måned i år.

Mens markedet for produkttank således har været godt vest for Suez-kanalen, sker der forsvindende lidt i Østen.

"Det er i Vesten, at vi tjener pengene, og den situation kommer formentlig til at vare et stykke tid. Vi kan se, at Japan så småt begynder at efterspørge naturgas, og med tanke på atomkraftværkerne, der er sat ud af spil, vil efterspørgslen på olie også komme. Vi kan også se, at der begynder at være færre skibe på positionslisterne i Østen, og det kan jo enten betyde, at der er fornyet aktivitet på vej, eller at rederierne flytter deres skibe andre steder hen," siger Søren Huscher.



Mens kulminerne i det østlige Australien har stået under vand, har aktiviteten været høj i det nordvestlige Australien i Port Hedland, som er en af de største havne til afskibning af jernmalm. NORDENs Post-Panamax Pool, som opererer både NORDEN-skibe og skibe fra pool-partneren Interorient Navigation Company Ltd., har allerede i år sejlet flere laster ud fra den nye terminal Utah Point i Port Hedland.

AUSTRALIEN ER VED AT KOMME SIG

Vandmasserne, der i januar skyllede indover Queensland, satte miner under vand og ødelagde både jernbaner, broer, veje og havne. Nogle steder faldt der så meget regn på en uge, at det svarede til et helt års nedbør under normale forhold. Queensland er en af verdens største producenter og afskibere af kul, og de massive oversvømmelser sendte rystelser gennem tørlastmarkedet, der midlertidigt blev ramt af en hård opbremsning i kuleksperten og fald i spotraterne.

”Vi havde enkelte skibe, der skulle hente kul i Queensland, men disse rejser blev aflyst, da lasteejerne erklærede force majeure. Så vi

har kun været ramt i mindre grad,” fortæller Peter Norborg, leder af Tørlastafdelingen.

I dag, ca. 3 måneder efter oversvømmelserne satte ind, er området ved at komme på fode igen, men der er et stykke vej til en normalisering. Queensland Resources Council skønner, at oversvømmelserne har kostet eksport på 30 mio. tons.

Folketingets Erhvervsudvalg på besøg

NORDEN havde i januar besøg af Folketingets Erhvervsudvalg. Gæsterne fik et indblik i NORDENs forretningsmodel og 140 år lange historie som globalt rederi med danske rødder. CEO Carsten Mortensen lagde vægt på behovet for vedligeholdelse af de danske rammevilkår for shipping og understregede blandt andet de styrker og talenter, Danmark har som shipping nation.

Folketingets Erhvervsudvalg blev desuden introduceret til MOEPS (Master's Operations Environmental Performance System) af CSR Director Ulla E. Nielsen. MOEPS er et kommunikationssystem, som i 2010 førte til en reduktion i brændstofforbruget på NORDENs tankskibe på 16%.



FLERE PIRATANGREB END NOGENSINDE FØR

Antallet af piratangreb på handelsskibe satte i 2010 rekord med 445 angreb og 53 kapringer på verdensplan. Somaliske pirater stod bag næsten halvdelen, og andelen er steget markant i år. Samtidig ændrer piratangrebene karakter og sker nu oftere i åbent hav.

I 2008 førte en kraftig stigning i antallet af somaliske piratangreb i Adenbugten til øget international militær tilstedeværelse. Samtidig blev der oprettet en særlig transitkorridor og et konvojsystem gennem Adenbugten. Det har ført til, at antallet af piratangreb i selve Adenbugten blev mere end halveret fra 116 i 2009 til 53 i 2010, men samtidig har der været en betydelig vækst i antallet af piratangreb i et bredt område ud for Somalia, hvor der ikke er flåde fartøjer.

Stor rækkevidde

De somaliske pirater er trukket længere ud på havet og anvender i stigende grad kaprede fiskerbåde og handelsskibe som moderskibe. Antallet af angreb i åbent hav er øget betydeligt, mens antallet af egentlige kapringer ikke er vokset i nær samme omfang. Det viser, at de såkaldte "Best Management Practices level 3" (BMP3) for piratberedskab, som NORDENs beredskab baserer sig på, udgør et effektivt værn. I 2010 blev der gennemført 219 angreb af somaliske pirater, og alene siden nytår har de stået bag 83 angreb og 14

skibskapringer. Kun to kapringer er sket på større skibe med BMP3-beredskab.

Militært anliggende

"Kampen mod piraterne er et internationalt og militært anliggende. Vi værdsætter de initiativer, der er foretaget internationalt, men indsatsen må løbende tilpasses, så den til stadighed er effektiv. Aktuelt skal der derfor sættes bedre ind for at standse brugen af moderskibe, ligesom retsforfølgelse af pirater er en prioritet," siger Senior Vice President Lars Lundegaard fra NORDENs Tekniske Afdeling.

"Vi er åbne over for alle muligheder, også brugen af bevæbnede eller ubevæbnede vagter ombord. Besætningernes sikkerhed er helt afgørende for NORDEN, og vi følger situationen nøje, ligesom vi løbende tager forholdsregler for at forhindre kapring af vore skibe. Heldigvis er det fortsat sådan, at vore skibes fribord og fart sammen med BMP3 giver en meget høj grad af sikkerhed," siger Lars Lundegaard.

OMFATTENDE PIRATBEREDSKAB

For at undgå, forhindre og forsinke piratangreb har NORDEN udviklet et omfattende piratberedskab før, under og efter passage af særligt risikofyldte farvande.

Før passage gennemføres en nøje analyse af det aktuelle trusselsbillede. Der planlægges optimal sejlroute, fart og sikkerhedsinitiativer. Bl.a. udstyres skibene fast med kraftig NATO-pigtråd og vandkaskader langs rælingen. Samtidig gennemføres øvelser i undvigemanøvrer, og der sker en omfattende træning af besætningen samt kontrol af udstyr.

Under passagen er skibet i tæt dialog med rederiet og et sikkerhedsfirma, og skibets position rapporteres kontinuerligt til militære og civile myndigheder samt rederiet. Samtidig gennemføres løbende sikkerhedsmøder og øvelser i sikkerhedsprocedurer ombord.

Efter passagen sker en debriefing af besætningen og evaluering af forbedringer, udstyr og procedurer i samarbejde med rederiet.

NORDEN har i Teknisk Afdeling medarbejdere med særlig uddannelse i sikkerhedsforhold og piratberedskab, som løbende er i tæt kontakt med skibet under klargøring til sejlads i risikofyldt farvand samt under passagen.



NORDEN SKIB AFVÆRGEDE PIRATANGREB

Under ledelse af kaptajn Manojkumar Parambath lykkedes det besætningen ombord på NORD STRAIT at afværge piratangrebet i december.

Den 22. december 2010 blev produkttankeren NORD STRAIT med 22 besætningsmedlemmer ombord forsøgt kapret i åbent hav i Det Indiske Ocean godt 350 sømil fra Ras al Madralaa i Oman. Et stærkt beredskab og godt sømandskab fik angrebet afværget, så besætningen og NORDEN slap med skrækken.

"Vi fik øje på piraterne på radaren første gang kl. 6 om morgenen. Herefter fulgte en periode, hvor vi – og de – ændrede kurs et antal gange, og vi kunne se, at de opførte sig mistænkeligt. Vi slog alarm, underrettede NORDEN og de militære myndigheder, og alle ombord indtog deres positioner på broen, i maskinrummet og i det særlige beskyttelsesrum på skibet. Herefter gik der et stykke tid uden aktivitet fra deres side, og vi nåede faktisk at afblæse alarmerne i første omgang," fortæller kaptajn Manojkumar Parambath.

To timers angreb

"Pludselig sporede vi en lille motorbåd i høj fart agter for skibet. I løbet af ½ time var de oppe på siden af os, og forsøgte gentagne gange at komme ombord via stiger og reb med kroge, mens de truede os med fagter og håndvåben. Vi fik forsøgene afværget med en række undvigemanøvrer med skibet og i kraft af bl.a. kraftig NATO-pigtråd og vandkaskader langs rælingen. Det frustrerede tydeligvis piraterne, der på et tidspunkt fyrede granater af, som heldigvis ikke var armerede. Efter over to timers angreb og op mod 10 forsøg på at borde skibet, opgav piraterne omsider og sejlede væk," siger han.

Fælles evaluering

"Vi opretholdt forhøjet beredskab ombord. Efterfølgende havde vi en fælles evaluering på skibet om, hvad der gik godt og mindre godt undervejs, og hvordan hver enkelt havde det efter episoden. I de følgende døgn var vi fortsat i området og var i højt beredskab, inden vi den 24. december tidligt om morgenen kunne tilslutte os en fælles

konvoj gennem Adenbugten, og der faldt mere ro over alle," siger kaptajn Manojkumar Parambath.

Alt klappede

De 22 besætningsmedlemmer slap alle fra angrebet uden fysiske skader. NORDEN har efterfølgende haft medarbejdere om bord for at evaluere hændelsen, samt tale med besætningen om begivenhederne, og de er også blevet tilbudt psykologhjælp.

"Vores beredskab virkede, og alt klappede. Besætningen fulgte anvisningerne til punkt og prikke og optrådte utroligt disciplineret. Dermed kunne de afvise piraternes angreb," siger Senior Vice President Lars Lundegaard.

Store omkostninger

Det skønnes, at pirateri i dag koster det internationale samfund mellem 7 og 12 mia. USD (38,5-66 mia. DKK) til bl.a. militær tilstedeværelse, høje forsikringspræmier, anti-pirat udstyr på skibene og uddannelse af personale i håndtering af piratangreb.

NORDEN NOTER



Intern kommunikation på dagsordenen

En arbejdsgruppe sammensat på tværs af niveauer, afdelinger og lande skal inden sommerferien færdiggøre et projekt til styrkelse af NORDENs interne feedback-kultur og sikring af varig effekt. Projektet udspringer af NORDENs årlige medarbejderundersøgelse, der i 2010 viste relativt lave resultater på områder, der relaterede til intern kommunikation og feedback mellem medarbejder og nærmeste leder og på tværs af afdelinger. Projektet, der skal styrke feedback-kulturen, indledtes sidste år med kommunikationsworkshops for alle medarbejdere på land. Udover træning i god kommunikation, resulterede disse workshops også i en masse input, som danner udgangspunktet for arbejdsgruppens arbejde.

DU LÆSER NORDEN NEWS. HVAD SYNES DU?

Gå ind på www.ds-norden.com/profile/ og find linket til en læserundersøgelse af NORDEN News, hvor du kan give dit besyv med om bladet NORDEN News.

Vi hører gerne din mening, uanset om du er medarbejder, journalist, aktionær, aktieanalytiker, kunde, samarbejdspartner, mægler, leverandør eller andet. Der er i alt 13 spørgsmål – det tager 5 min.

Når du besvarer læserundersøgelsen, deltager du i lodtrækningen om 3 gavekort á DKK 500.

Storsmilende smiley til NORDENs køkken

De danske sundhedsmyndigheder aflagde i marts besøg i NORDENs køkken og kantine i Hellerup og fandt igen i år, at der ikke var den mindste finger at sætte på den høje standard.



Rederier indleder samarbejde om anti-korruption

I januar i år blev det første internationale møde holdt for rederier, der ønsker at gå sammen om at bekæmpe brugen af "facilitation payments". "Facilitation payments" betegner, ifølge Transparency International "små, uofficielle betalinger for at sikre eller fremskynde en rutine eller en handling", og er meget udbredt i visse dele af verden, og rederiernes medarbejdere kommer ofte i situationer, som kræver "facilitation payments" for at komme videre i en pro-

ces. Mødet var initieret af Maersk ud fra en overbevisning om, at bekæmpelse skal være et fælles projekt for rederier internationalt. NORDEN deltager i det nye netværk og støtter i øvrigt Danmarks Rederiforening, International Chamber of Shipping (ICS) og andre internationale fora i deres arbejde på at eliminere denne type betalinger.

FREMTIDEN LIGGER I BRÆNDSTOF- REDUKTION

NORDENs viden om brændstofbesparende teknologier danner grundlag for et nyt forskningsprojekt på tværs af NORDENs afdelinger. Målet er opbygning af viden og forhåbentlig også et nyt skibsdesign, der reducerer brændstofforbruget med 25%.

Kan det betale sig at have et dyrere skib, der til gengæld bruger mindre brændstof? Det spørgsmål er NORDEN i gang med at besvare på foranledning af et større olieselskab. Visionen er at designe og bygge et nyt skib, hvor meromkostningerne for tilblivelsen af skibet maksimalt må beløbe sig til USD 2 mio., og hvor brændstofforbruget skal reduceres med minimum 25% i forhold til eksisterende designs.

Eco Vessel of the Future

Motivationen bag projektet er - som en af hovedprioriteterne i NORDENs forretningsstrategi - at forbedre flådens effektivitet for at reducere udledning af drivgasser, brændstofforbrug og -omkostninger. Generelt har klimapolitikker og stigende brændstofpriser for alvor sat skub i rederiernes fokus på initiativer til reduktion i skibenes brændstofforbrug. Danmarks Rederiforening har sat et klimamål for dansk skibsfart, som hedder en total reduktion af CO₂-udledning på 25% inden 2020, og priserne på olie og dermed på brændstof er alene siden årsskiftet steget med 20%. NORDEN ønsker at være med i front for klimavenlige design for at få del i konkurrencefordele ved at være blandt de første på markedet, hvor ratene kommer til at ligge højere end på konventionelle designs.

Udviklingsprojektet, som har fået navnet "Eco Vessel of the Future", går i korte træk ud på at konstruere et nyt skibsdesign, som kombi-

Projektet består af at kortlægge og evaluere relevante teknologier, systemer, udstyr og design som bl.a.:

- Optimering af hovedmotor
- Forbedring af skibsskruens effektivitet
- GreenSteam teknologi
- Selvpolerende bundmaling
- Variabel turbocharger
- Skrogets linier



Steven Sandorff, som er leder af projektet "Eco Vessel of the Future", undersøger enkle og komplicerede teknologier til at reducere skibes brændstofforbrug.

nerer alle kendte brændstofbesparende teknologier. Dertil kommer gevinsten ved en mindre udledning af CO₂, NO_x og SO_x, som følger med det lavere forbrug.

Afsætter flere ressourcer til udvikling

"Vi arbejder løbende med at optimere vores skibe med nye teknologier og har gode resultater med en række individuelle projekter. Disse teknologier repræsenterer ikke raketvidenskab i sig selv, men bygger på helt basal viden om brændstoffeffektivitet, fremdrift og modstand. Efterspørgslen på brændstofbesparende designs er i mærkbar vækst, så nu giver det forretningsmæssigt god mening at afsætte flere ressourcer til at finde ud af, hvor langt vi kan nå, hvis vi kombinerer alle de resultater, vi har opnået indtil nu og i øvrigt implementerer nye tiltag. Og endelig skal vi så finde ud af, om kunderne er villige til at betale for de optimerede skibe," fortæller leder af operationssektionen i Tank-afdelingen, Steven Sandorff, som står i spidsen for projektet.

Raketvidenskab

Projektet involverer kolleger på tværs af afdelinger som Projects, Teknisk, Tank og Tørlast, og den store udfordring består i at få de forskellige teknologier til at spille sammen.

"Det er her det begynder at ligne raketvidenskab. For eksempel har vi et forbedret skibsskruedesign, som reducerer brændstofforbruget med ca. 4 % og en bundmaling, som reducerer forbruget med 4%, men om de to ting til sammen giver en besparelse på 8% kan vi ikke sige med sikkerhed," siger Steven Sandorff.

Projektet findes endnu kun i papirform, men skitserne er på plads. Næste skridt bliver at indlede samarbejde med et værft, hvor testfasen og, forhåbentlig, selve byggeriet skal foregå, hvis det lykkes at få teknologierne til at spille sammen. Selve byggeriet er ikke målet i sig selv - det er til gengæld den vidensopbygning om brændstofbesparende teknologier hos både NORDEN, olieselskaberne og det pågældende værft, som projektet vil føre med sig.

PRAKTIKANTER MED SPECIALE I DETALJER OG SYSTEMATIK

IT-afdelingen har hyret praktikanter hos Specialisterne, der har papir på at være særligt begavede, når det kommer til orden, systematik og faste mønstre. Ordningen er en succes, og IT-chef Sture Freudenreich overvejer på længere sigt at ansætte lønnede konsulenter fra Specialisterne.

Daniel er 17 år gammel og bor hjemme med sin mor i Ølstykke. Hans skoletid er præget af nederlag, og han bliver kaldt umotiveret og skoletræt. For 2 år siden fik han diagnosen Aspergers Syndrom, som er en diagnose inden for autismspektret, og som bl.a. betegner en udpræget sans for detaljer, orden og systematik, men vanskeligheder ved at indgå i sociale sammenhænge.

Efter at Daniel har været hjemme i 6 måneder, beder hans mor kommunen om hjælp, fordi hun ikke kan klare, at han sidder hjemme 18-20 timer og spiller World of Warcraft. Via kommunen får Daniels mor kontakt til Specialisterne, der er et IT-konsulentfirma, der har specialiseret sig i at få kompetencer som Daniels i spil i erhvervslivet og blandt andet har etableret en Særligt Tilrettelagt Ungdomsud- dannelselse (STU) for unge med autisme i alderen 16-25 år.

Praktikplads i NORDEN

"Til at begynde med var Daniel lidt skeptisk, for han mener ikke selv, at han har Aspergers Syndrom. Heldigvis har han alligevel valgt at starte hos os, fordi vi jo er meget flinke," siger lederen af STU, Frank Paulsen med et smil på læben. Han har været med til at etablere STU, som har til formål at udvikle elevernes personlige, sociale og faglige færdigheder, og som bygger på elementer fra de naturfag- lige, tekniske og IT-baserede områder. Via Frank og Specialisterne får Daniel en praktikplads i NORDEN.

I dag arbejder Daniel 1-2 dage om ugen i NORDENs IT-afdeling, hvor han løser opgaver som opsætning og fejlretning på pc'ere og laptops, test af skærme, klargøring af iPhones, opsætning af trådløse netværk til hele NORDENs egen skibsflåde og assistance ved interne flytninger.

En succesfuld løsning

"Daniel har løst flere store opgaver med bravur. Han er dygtig og meget interesseret i det vi laver. Hans arbejde er til stor gavn for

organisationen og også for os andre i afdelingen, fordi vi nu får mere tid til at løse andre opgaver. Han er en god dreng, som jeg håber, at vi kan hjælpe videre til eventuelt at få en uddannelse," siger Sture Freudenreich.

NORDENs IT-afdeling har udover Daniel ansat Jonathan, der også er praktikant fra Specialisterne. Løsningen betyder, at arbejdstiden fra rutineopgaver frigives til udviklingsarbejde og det med så stor en succes, at Sture Freudenreich på længere sigt overvejer lønnet ansættelse af konsulenter fra Specialisterne.

"Både Daniel og Jonathans specielle egenskaber gør, at vi er trygge ved at overlade flere og flere opgaver til dem. Det eneste, vi skal sørge for, er at definere opgaven, så de ikke kan komme i tvivl - og så bliver opgaven ellers løst 100%. Jeg er sikker på, at både andre virksomheder, men især andre afdelinger i NORDEN, kan få glæde af enten praktikanter eller konsulenter fra Specialisterne. Det handler om at lægge eventuelle fordomme fra sig og huske på, at fordelene er større end problemerne, siger Sture Freudenreich.

Superfedt

"Det er super fedt at være i praktik i Norden. De tager mig alvorligt, og jeg får lov til at prøve en masse ting. Det er første gang i mit liv, at jeg føler, at jeg har et ansvar over for de opgaver, jeg får, og de mennesker jeg arbejder sammen med," siger Daniel, der i skrivende stund har været praktikant i NORDEN i over seks måneder og fortsat kommer hver torsdag og fredag og potentielt kan fortsætte i 3 år ifølge Specialisternes praktikantordning.

Daniel Schmidt på 17 år har IT-værktøjerne i orden. Han kommer fra Specialisternes Særligt Tilrettelagte Ungdomsuddannelse og arbejder to dage om ugen hos NORDEN som praktikant.



Fakta om Specialisterne: "Ja. Vi er anderledes"

75% af Specialisternes ansatte har en diagnose inden for Autismespektret

Specialisterne elsker detaljer og tilbyder konsulenttydelser til erhvervslivet inden for bl.a. test af forretningskritiske IT-systemer, data-logistik, journalisering, programmering og dataregistrering.

Specialisterne er det første firma i verden, der har set ressourcerne blandt mennesker med en Autismespektrumsforstyrrelse (ASF), og som anvender disse ressourcer.

Specialisterne betegner sine medarbejdere med ASF som Specialister, da deres særlige evner ikke skal ses som et handicap, men som en fordel inden for arbejdsområder, som kræver en høj grad af sans for detaljer, stærk logisk og analytisk tankegang, omhyggelighed og vedholdenhed.

Specialisterne tilbyder i samarbejde med Specialist People Foundation en Særligt Tilrettelagt Ungdomsuddannelse for unge med autisme i alderen 16 til 25 år. Uddannelsens mål er at udvikle elevernes personlige, sociale og faglige færdigheder. Dens faglige grundlag bygger på elementer fra de naturfaglige, tekniske og IT-baserede områder.

Chokobombe i Annapolis.



HAPPY 140th BIRTHDAY
NORDEN

En skål fra besætningen på NORD ENERGY.



Rødt chok i Hellerup.



Fødselsdagssang i hovedsædet.



Udskænkning i Singapore.



140 years

Friske frugter på kagen og bordtennisturnering ombord på NORD SOUND.



NORDENs 140 års fødselsdag 11. februar 2011 blev fejret jorden rundt på NORDENs kontorer og ombord på NORDENs skibe. Traktementet stod på lagkager i alle afskygninger, et lille glas og underholdning på eget initiativ.



Samling på dæk på NORD DELPHINUS.



Besætningen på NORD HUMMOCK fik fødselsdagsgave fra Vertom Agencies Holland.





Alvin Ng



Flemming Halsted Hansen



Majbritt Sundstrøm



Jerry Pang Hun Miah



Mette Louise Herring Andersen

MEDARBEJDERNYT

Koncernfunktioner

10. februar 2011: *Helene Baum*, midlertidigt ansat som HR Coordinator.

11. februar 2011: *Peter Hoff-Jensen*, udnævnt til Business Application Manager.

14. februar 2011: *Mads Pilgaard*, overgået fra Corporate Sekretariat til Projects sektionen i Tørlastafdelingen som Project Manager.

1. marts 2011: *Martine Zola-Honoré*, 35, ansat som HR Coordinator.

7. marts 2011: *Björn Hilmarsson*, 28, ansat som Analyst, Corporate Sekretariat.

Teknisk Afdeling

1. februar 2011: *Páll N. Slættanes*, 37, ansat som Assistant Superintendent.

7. februar 2011: *Mette Louise Herring Andersen*, 31, ansat som Secretary.

1. marts 2011: *Peter Halmøe*, 31, ansat som Purchaser.

1. marts 2011: *Per Vestergaard*, 31, ansat som Performance Manager.

Tørlastafdelingen

26. januar 2011: *Søren Christensen*, 53, ansat som Senior Chartering Manager.

31. januar 2011: *Mads Haugaard*, overgået til Annapolis som Senior Chartering Manager.

1. marts 2011: *Camilla Engedal*, 32, ansat som Chartering Manager.

1. marts 2011: *Timothy J. Fitzpatrick*, 28, ansat som Chartering Manager.

Shanghai

14. februar 2011: *Rangy Q. Zhang*, 24, ansat som Chartering Assistant, fra 1. august 2011 som Shipping Trainee.

Singapore

21. februar 2011: *Hun Miah (Jerry) Pang*, 31, ansat som IT Services & Support.

28. april 2011: *Perlin Chua*, 47, ansat som Payroll Manager.

Site Offices

1. februar 2011: *Dmytro Sorokin*, 34, ansat som Machinery Supervisor.

Hellerup

1. februar 2011: *Jeppe Mulvad Larsen*, overgået til NORDEN som Assistant Superintendent i Teknisk afdeling.

1. april 2011: *Natacha Koch Pedersen*, 24, ansat som Assistant Performance Manager.

Cypern

1. marts 2011: *Christopher Kyriacoudes*, 23, ansat som Freight/Demurrage Assistant.

11. april 2011: *Katja K. Jensen*, 32, ansat som Freight/Demurrage Assistant.

NORDENs skibe

29. oktober 2010: *Freddy Flindt-Petersen*, 48, ansat som Chief Officer.

3. december 2010: *Jørn Sehested Bonde*, 53, ansat som Chief Officer.

3. januar 2011: *Allan Leon Larsen*, 49, ansat som 2nd Engineer.

7. januar 2011: *Morten Allan Lauritsen*, 46, ansat som 2nd Engineer.

17. januar 2011: *Kasper Stubbe Thyge Borup*, 27, ansat som 3rd Engineer.

28. januar 2011: *Klaus Nielsen*, 32, ansat som 3rd Engineer.

6. februar 2011: *Helene Irene Laude*, 32, ansat som 3rd Engineer.

11. februar 2011: *Caspar Lavall*, 32, ansat som Chief Officer.

11. februar 2011: *Martin Petersen*, 38, ansat som Chief Officer.

25. februar 2011: *Tommy Jordemann Bach Christensen*, 37, ansat som 3rd Engineer.

5. marts 2011: *Dag Erik Grødem*, 54, ansat som Chief Officer.

7. marts 2011: *Jesper Michael Lund*, 42, ansat som Chief Officer.

Færdiguddannet fra NORDENs skibsføreruddannelse

4. januar 2011: *Michael Hylleberg*, 29, ansat som 3rd Officer.

28. januar 2011: *Jonas Visbech Berg Nissen*, 25, ansat som 3rd Officer.

8. februar 2011: *Brian Michael Kristiansen*, 27, ansat som 3rd Officer.

NORDEN News
læserundersøgelse på
www.ds-norden.com/profile/

Mærkedage

Teknisk afdeling

14. februar 2011: *Jeppe Mulvad Larsen*, Assistant Superintendent, fyldte 30 år.

23. april 2011: *Ole Lykke*, Purchasing Manager, fylder 50 år.

Tørlastafdelingen

5. marts 2011: *Klaus Vilstrup*, Senior Advisor/Projects, fyldte 60 år.

1. april 2011: *Henrik Walstrøm Larsen*, Controller, 10 års jubilæum.

Tankafdelingen

9. april 2011: *Steven Sandorff*, General Manager, fylder 50 år.

Annapolis

16. april 2011: *Majbritt Sundstrøm*, Operations Manager, fylder 30 år.

Singapore

14. marts 2011: *Alvin Ng*, Accounts Officer, fyldte 30 år.

Norient Product Pool

13. marts 2011: *Jens Christophersen*, Vice President, fyldte 40 år.

NORDENs skibe

20. november 2010: *Thomas Therp Christensen*, 10 års jubilæum.

10. december 2010: *Erik Pedersen*, 10 års jubilæum.

1. januar 2011: *Flemming Halsted Hansen*, 20 års jubilæum.

1. januar 2011: *Morten Henning Skræ*, 10 års jubilæum.

11. januar 2011: *Stig Kold Jespersen*, 20 års jubilæum.

30. januar 2011: *Søren Leif Madsen*, fyldte 60 år.

25. februar 2011: *Jens-Ole Thomasen*, fyldte 50 år.

15. marts 2011: *Hans Kristian Jensen*, fyldte 60 år.



HER OG DER OG ALLE VEGNE

*Fra kælder til kvist.
Klaus Vilstrup har sin gang på alle
etager i Bryghuset og arbejder på
tværs af NORDENs afdelinger.*

Han har lavet kontrakter for NORDEN i mere end 30 år, direktøren kalder ham inkarnationen af NORDENs værdier, og kollegerne kalder ham underfundig og løsningsorienteret. Klaus Vilstrup har netop fejret sin 60 års fødselsdag.

Han siger selv, at han er en dårlig advokat men en god kok. Direktøren (læs: Carsten Mortensen) kalder ham Danmarks bedste advokat i shippingretlige spørgsmål og priser i øvrigt hans kogekunst. Så mon ikke det er et både og. I hvert fald giver Klaus Vilstrup indtryk af at være en mand med mange interesser, mange talenter og stor viden.

Langt hår og guitar

Den nemme løsning på et portræt af Klaus Vilstrup ville være at kaste et kort blik på cv'et og tegne et billede af en fremadstormende karriereadvokat, der blev jurist på rekordtid og advokatfuldmægtig på et af landets største advokatkontorer Gorrissen Federspiel i en alder af 25 år. Men med til billedet hører en studiestart på filosofi- og historiestudier og en langhåret ungdom i Thy-lejren med guitaren under armen.

"Konkurrencen var for hård som rockmusiker, så jeg valgte jurastudiet. Til gengæld var studiet så kedeligt, at jeg måtte skynde mig at blive færdig i en fart," siger Klaus selv med et stilfærdigt smil, der understreger, at der gemmer sig lidt af hvert bag den hvide skjorte og den lyseblå pullover.

Der er altid en løsning

Klaus Vilstrup har arbejdet for NORDEN siden 1980 først som ansat og partner i Gorrissen Federspiel og siden 2006 som deltidsansat i NORDEN. Kontrakter om køb/salg af skibe, nybygninger, joint ventures,

låneaftaler – alle større fremadrettede kommercielle transaktioner er han inde over. Arbejdet bringer ham rundt i hele Bryghuset i samarbejde med mange NORDEN-kolleger, men frem for alt bringer opgaverne ham af sted til Kina eller Japan minimum 8-10 gange om året. Når talen falder på Fjernøsten og de mange rejser til Kina og Japan i embeds medfør, begynder det for alvor at glimte i de ovale brilleglas.

"Jeg sætter stor pris på mine kinesiske og japanske bekendtskaber, som efterhånden går mange år tilbage. De er kulturelle, pålidelige, loyale, dygtige, effektive og konsensusøgende. Vi passer godt til hinandens temperamenter," siger Klaus, der betegner sig selv som en, der altid finder løsninger og aldrig bliver uvenner med folk. En beskrivelse, som bakkes op af kollegerne, der i øvrigt fremhæver Klaus' store passion for musik, litteratur og rødvin.

Og meget, meget mere

Endnu har vi ikke været inde på, hvorfor Klaus skal på en kunstnerisk og videnskabelig ekspedition til Nordøstgrønland til efteråret, eller hvordan han blev Special Agent for the Government of Vanuatu kort tid før jertæppets fald, eller at Klaus selv har givet den som sommerhusarkitekt. Men det får vente, for pladsen er trang, men så er der da lidt inspiration, hvis en af bladets læsere en dag skulle være så heldig at blive bænket ved siden af hr. Vilstrup.