



ISSN 1395-7414

# Sø Sikker

Udgivet af Søfartens Arbejdsmiljøråd



## Loading procedures changed after near-miss

It could have gone seriously wrong when the Tor Primula was en route to Brevik, Norway from Ghent in Belgium in very heavy weather. A tank with 20,000 litres of highly toxic and explosive methylamine broke loose from its lashings on the weather deck and slid about totally out of control. It caused considerable damage and the tank sprang a leak so we could have suddenly found ourselves in a very dangerous situation, reports Chief Officer Anette Rasmussen.

The ship managed to get into the lee of Norway relatively quickly and they succeeded in making the tank fast enough to dock where the emergency/fire services came aboard and sprayed the tank with foam to cut the risk of explosion.

Anette Rasmussen thinks there were several different reasons for the accident. "First, I did not know that the tank had come aboard. I could not see it from the bridge and nobody told me it was there. If I had known, I would have probably rejected it since I knew we were facing heavy weather. Or we could have stowed it on the deck below if there was room. Also, the lashings had no twistlocks.

*Continues on page 2*

## Nearmiss har ændret procedure for lastning

### Katastrofen lurede på Tor Primula, da tank med 20.000 liter methylamin rev sig løs

Det kunne være gået grueligt galt, da Tor Primula i meget hårdt vejr var på vej fra Gent i Belgien til Brevik i Norge.

En tank indeholdende 20.000 liter af det giftige

og eksplosionsfarlige methylamin rev sig løs fra sin placering på vejrdækket og ramlede rundt helt ude af kontrol. De materielle skader var betydelige, og tanken sprang læk, så det var en ret farlig situation,

vi pludselig befandt os i, fortæller overstyrmand Anette Rasmussen.

Skibet kom forholdsvis hurtigt i læ af Norge, og det lykkedes at fastgøre tanken midlertidigt til havneanløb, hvor beredskab og brandvæsen kom om bord og fik tanken oversprøjtet med skum og dermed reduceret eksplosionsrisikoen.

#### Flere årsager

Anette Rasmussen vurderer, at der var flere forskellige årsager til uheldet.

– For det første fik jeg ikke at vide, tanken kom om bord. Jeg kunne ikke se den fra broen, og ingen informerede mig om dens tilstedeværelse. Havde jeg vidst det, havde jeg formentlig afvist den, da jeg vidste, vi skulle ud i hårdt vejr. Eller også havde vi blokstuvet den på det nedre dæk, hvis der var plads. Desuden manglede surringerne twistlock.

– Der var mange ting, der gik galt, men alle skyldes menneskelige faktorer – og at vores procedure for lastning ikke tog højde for situationen. – Derfor er proceduren ændret, så vi ikke igen placerer en tank på vejrdækket i hårdt vejr, så der ikke

*Fortsætter side 2*



*Overstyrmand Anette Rasmussen betragter nearmiss som et godt initiativ i bestræbelserne på at øge sikkerhedsniveauet i søfartserhvervet og har ingen problemer med at indberette dem, da det sker i en god sags tjeneste. Ikke alle hendes kollegaer har samme holdning endnu.*

# Det gode hold



Continued from page 1

Forandringer er en udfordring, uanset om man har indflydelse på dem eller ej. Som ny leder af Sekretariatet har der været mange nye og spændende udfordringer, som jeg er meget glad for. Jeg takker for den modtagelse, jeg har fået i arbejdet for et sikkert og sundt arbejdsmiljø. Det har været godt at opleve. Sekretariatet får til august to nye arbejdsmiljøkonsulenter. Jesper B. Rasmussen, 40 år. Han har sejlet i en årrække som styrmand og er i dag DP'er/ safety officer hos North Atlantic Lines. Anne Lene Ries, 49 år, har erfaring fra arbejdsmiljøarbejdet både i land og til søs og har et godt kendskab til kemikalieområdet. Anne har siden 1994 været ansat i Søfartsstyrelsen.

At ansætte nye medarbejdere er en stor udfordring. For Sekretariatet har det været vigtigt, at der er et match også på det menneskelige plan. Kan vi sammen blive et godt hold med et godt arbejdsklima internt. Det er vigtigt både for den enkelte og for bundlinjen, at medarbejderne trives. Hvis deres kompetencer kan bruges fuldt ud, skaffes de bedste resultater. Jeg er overbevist om, at vi har fået sat et godt hold i Sekretariatet.

Også på skibene er det vigtigt, at besætningen trives. Men hvordan går det egentlig? Vi har mange forestillinger om, hvordan det er, men hvor meget er myte, og hvor meget er realiteter? Gør rederierne sig lige så store anstrengelser for at sammensætte et godt hold til søs, som man gør mange steder i land? – og gør det nogen forskel til søs? Hvor store frihedsgrader har besætningerne til selv at "sætte holdet hen over året", og hvilken betydning har det i forhold til trivsel og sammenhæng mellem familieliv og arbejdsliv. Har du gode input og erfaringer, hører vi det gerne i Sekretariatet. Måske kan det blive et tema i Søsikker.

Efter sommerferien bliver der god lejlighed til mere debat på konferencen om maritim sikkerhed, sundhed og miljø, der er omtalt i bladet. Her kan man få inspiration, nyheder, debat, og ikke mindst møde kollegaer og samarbejdspartnere fra hele Det Blå Danmark. Meld dig til nu til årets store begivenhed, hvis du ikke allerede har gjort det!

## Connie S. Gehrt

**SøSikker udgives af Søfartens Arbejdsmiljøråd,**  
Amaliegade 33 B,  
DK-1256 København K.  
Tlf. 33 11 18 33  
Fax 33 11 14 60  
e-mail: info@seahealth.dk  
www.seahealth.dk

**Ansvarshavende:**  
Sekretariatschef Connie S. Gehrt  
Redaktør: Peter Finn Larsen  
Tlf. 57 82 02 03  
e-mail: larsen@lapart.dk

**Layout:** www.fingerprint.dk  
**Tryk:** Jannerup offset A/S

*Søfartens Arbejdsmiljøråd er en privat selvejende institution oprettet i december 1993 med en bestyrelse på 12 medlemmer – seks fra rederside og seks fra personaleorganisationerne.*

*Arbejdsmiljørådet er bedrifts-sundhedstjeneste for den danske handelsflåde med det formål at fremme sikkerhed og sundhed blandt de ansatte på danske handelsskibe samt at forebygge arbejdsmiljøskader, herunder arbejdsulykker, erhvervs-sygdomme og nedslidning. Alle dansk registrerede handelsskibe med en bruttotonnage over 20 skal være tilmeldt ordningen.*

## Fortsat fra forsiden

sker noget lignende igen, fortæller hun.

### Nearmiss – et godt initiativ

Anette Rasmussen indberettede episoden som en nearmiss, så andre kan lære af den. Hun synes i det hele taget, initiativet med at indberette og rundsende nearmiss til hele erhvervet er godt. – Vi har en fast praksis for nearmiss. Alle officerer skal læse dem og bekræfte med et særligt stempel, at de har læst dem. Relevante nearmiss' tages op på møder med hele besætningen.

– Personligt har jeg ikke noget imod at skrive en nearmiss. Det handler om at undgå uheld og ulykker, og at mennesker kommer til skade. Jeg synes heller ikke, det er særlig tidskrævende. Nej, jeg mener ikke, der er nogen undskyldninger for ikke at indberette nearmiss.

Det er imidlertid ikke alle, der har samme holdning. Lysten til at indberette nearmiss er ikke til stede blandt alle. I hvert fald har Anette Rasmussen oplevet, at hun direkte skulle beordre kollegaer til at skrive en nearmiss. Det hører dog til sjældenhederne og er ikke det store problem.

### Glimrende

#### – men nogle er for pjattede

Til gengæld synes nogle kollegaer, at der er indberetninger helt nede i pjatterier. – Man kan gå for meget i bagateller, og enkelte synes, det er useriøst. Det kan virke demotiverende. Det er noget, rederiet skal være opmærksom på. – Jeg synes nemlig, ordningen er glimrende, men jeg kan godt forstå de kollegaer, som så småt er begyndt at trække på skuldrene. Det vil være ærgerligt, hvis det kommer til at betyde, at der er nearmiss, som ikke bliver indberettet, siger Anette Rasmussen.

There were many things that went wrong but all were due to human error – and the fact that our loading procedures did not take the situation into account.

So the procedure has been changed. We won't place a tank on the weather deck in heavy weather again, so nothing like this will happen again," she says.

Anette Rasmussen thinks it is a good thing for near-misses to be reported so that others can learn from events but she knows of shipmates who think reports go into too much detail. It is regarded as unprofessional and can be demotivating. It is something the company needs to be aware of. It would be a shame if it were to mean that a near-miss was not reported, says Anette Rasmussen.

## Nye kurser

*Søfartens Arbejdsmiljøråd udbyder igen i efteråret en række kurser. Det vil være bl.a. det populære hovmesterkursus, kurser inden for psykisk arbejdsmiljø, som stress og konflikt-håndtering, og kurser i sikkerhed og sundhed til søs, herunder kemikaliehåndtering, med udgangspunkt i den udsendte cd-rom. Følg med på [www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk).*

**P.S Har du husket at tilmelde dig konferencen om Maritim Sikkerhed, Sundhed og Miljø på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk). Her kan du også finde programmet.**

# Når rederiet bakker op kommer nearmiss på bordet

## DFDS får flere og flere indberetninger om nearmiss – men der er stadig hængepartier

I 2006 fik DFDS 24 nearmiss rapporter fra sine 13 skibe. I år er der i årets fem første måneder kommet 55 nearmiss rapporter. En markant stigning som antyder, at rederiets no blame kultur er begyndt at slå igennem.

Det er dog ikke den væsentligste årsag til stigningen, vurderer driftsinspektør Robert Nielsen.

– Det er naturligvis svært at pege på en enkeltfaktor, men jeg tror, det vigtigste er, at vi fra rederiets side reagerer hurtigt på nearmiss rapporter og går i dialog med besætningen om dem. Besætningerne får en tilbagemelding, og vi handler på baggrund af rapporterne, ligesom vi jævnlige orienterer alle vores skibe om de nearmiss, der er indrapporteret.

– Besætningerne oplever, at rederiet sætter pris på rapporterne, og at det nytter noget at rapportere. Desuden tror jeg, det har haft en effekt, at vi i forbindelse med audits informerer besætningen på det helt nære plan om nearmiss og formålet med dem, siger han.

### Bare pletter

Robert Nielsen glæder sig over det stigende antal rapporter, fordi de kan være med til at forebygge uheld og ulykker, men der er stadig nogle bare pletter i flåden.

Tre af 13 skibe har først i maj indsendt deres første rapport i år, og et enkelt skib har ikke

indsendt en nearmiss siden januar.

– Det er næppe det korrekte billede af livet om bord i de 4 skibe. Jeg tror, det er holdningsbaseret. Selv om vi har indprentet vær-

dien af rapporterne, og at det ikke handler om at udpege syndebukke, så er der stadig enkelte steder den holdning, at mange nearmiss kan tolkes som om, at der ikke er styr på sikkerheden.

– Det er ikke tilfældet. Snarere tværtimod. Det er utopi at tro på nul usikre hændelser. Derfor vil vi nu gå i dialog med de skibe, hvor vi får få eller ingen nearmiss-rapporter for at finde en forklaring.

Robert Nielsen mener, at en del af forklaringen måske kan findes i den nordiske kulturmodel, der modarbejder nearmiss-rapporterne – Vi har tradition for at holde møder om alt. Sker der et uheld eller en nearmiss, så mødes vi og taler om det og gennemdiskuterer det til bunds. Og så er den sag ude af verden, og i rederiet hører vi aldrig om det i form af en nearmiss rapport, og andre end de direkte involverede lærer intet af det.

– Det er fint nok, at man mødes og taler om det og tager det op på møder i sikkerhedsudvalget, men i rederiet vil vi også gerne høre om det. Vi siger: Hellere én rapport for meget end én for lidt.

“Hellere én rapport for meget end én for lidt”



En af de nearmiss rapporter, DFDS har modtaget, handlede om en tank, der rev sig løs i hårdt vejr og anrettede omfattende skader på skibet. Foto: DFDS.



### Near-miss

I 2006, ship-owners DFDS filed 24 near-miss reports for their 13 vessels. In the first five months of this year, they received 55 near-miss reports. A marked increase which indicates that the company's no-blame culture has begun to break through. However that is not the most important reason for the increase, thinks operations manager Robert Nielsen.

“I think that the most important thing is that we from the company's side react quickly to near-miss reports and discuss them with the crew. The crew get feedback and we act on the basis of the reports and we routinely brief all our vessels about the near-miss reports we receive.

The crew see that the company values the reports and that reporting is worthwhile. I also think that it is having an effect that as part of the audit process we go into detail in telling the crew about near-miss reporting and the whole idea behind it,” he says.

Robert Nielsen is pleased about the rising number of reports because they can help prevent accidents but there are still some bare patches in the fleet. Three out of 14 vessels only made their first reports of the year in May and one vessel has not sent in a single near-miss report since January. – So now we shall have discussions with vessels where we have had few or no near-miss reports to find an explanation.



## A kinked wire and a loose tank

A wire was kinked when a lifeboat was being hoisted aboard during a drill. No one noticed. When the boat was hoisted, a stand of the wire broke but the wire held and the boat and its crew of three came aboard safely. You do not need much imagination to think what might have happened if the wire had snapped!

Previously the reaction might have been – Phew! All's well that ends well! But this time a near-miss report got filed and sent in to the company, DFDS. A warning report on the event was immediately sent round to all their vessels urging them to keep a close eye on wires during lifeboat drills.

A tank with 20,000 litre of methylamine broke loose during heavy weather because a lashing atop the tank was missing. And catastrophe loomed. A near-miss report made DFDS and all other crews in the fleet aware of the benefits of checking lashings and introducing checking routines to help prevent similar events.

DFDS used the near-miss database run by the Danish Maritime Occupational Health Service to notify everyone else about the two near-misses reported to the company.

DFDS employees are welcome to send in near-miss reports anonymously but it is very rare for them to do so.

The company urges great openness about reporting, and the names of vessels are also included in the index of near-misses routinely distributed to the vessels.

# En snoet wire og en løs tank

## To nearmiss som kunne være endt i katastrofer



Der gik hul på tanken, og methylamin strømmede ud, men heldigvis skete der ingen skade. Foto: DFDS.

Da redningsbåden under en øvelse skulle hejses om bord igen, var en wire snoet. Det blev ikke bemærket. Da båden blev hejst op, bristede en kordel i wiren, men wiren holdt, og båden med dens besætning på tre personer kom helskindet om bord.

Der skal ikke meget fantasi til at forestille sig, hvad der kunne være sket, hvis wiren var bristet!

Tidligere var det måske blevet ved en "puh-ha-det-gik-godt-oplevelse", men nu blev det beskrevet i en near-miss rapport, der blev sendt til rederiet, DFDS. Omgående blev der udsendt et varsel til alle skibe i rederiet om episoden med en indskærpning om at holde øje med wirerne ved redningsøvelserne.

### Tank rev sig løs

En tank indeholdende 20.000 liter methylamin rev sig løs i hårdt vejr, fordi topsurringerne manglede.

Methylamin er et rigtig farligt stof, som både er brandfarligt og farligt ved indånding, foruden det har en række andre uheldige egenskaber, så en katastrofe var tæt på, idet der under forløbet gik hul i tanken.

En nearmiss rapport har gjort DFDS og alle andre besætninger i flåden opmærksom på værdien af at kontrollere surringer og indføre kontrolrutiner, som kan være med til at forebygge lignende hændelser.

Via Søfartens Arbejds miljøråds database over nearmiss er alle andre også gjort bekendt med de erfaringer, som DFDS har fået ved de to nearmiss og andre, som er indberettet til rederiet.

### Skærpet opmærksomhed

Medarbejderne i DFDS er velkomne til at sende nearmiss

rapporter anonymt, men det bruges uhyre sjældent.

Rederiet lægger op til stor åbenhed om rapporterne, og på det indeks over nearmiss, som jævnligt udsendes til skibene, er skibsnavnene da også anført.

Driftsinspektør Robert Nielsen: – Vi tror, det har en god effekt at navngive skibene, som har sendt nearmiss rapporter. Det kan

få vores medarbejdere til at søge deres eget skib – og måske andre sig over, at det ikke er repræsenteret – eller kun er repræsenteret med få rapporter. Vi tror, det kan være med til at skærpe opmærksomheden om nearmiss.

### Menneskelige fejl

I en tidligere artikel om nearmiss i SøSikker blev der udtrykt undren over, at

**“En tank indeholdende methylamin rev sig løs i hårdt vejr ...”**

80% af alle indberettede nearmiss til Rådets database var angivet som tekniske fejl, mens kun 20% var menneskelige. Alle undersøgelser viser det modsatte.

Robert Nielsen deler dog ikke denne undren.

– Jeg tror, det er et spørgsmål om dybden af den

analyse, der gennemføres i forbindelse med en nearmiss. Der bliver måske ikke gået dybt nok ind i årsagerne, og så angives det som en teknisk fejl. Jeg tror ikke, at det er fordi, de menneskelige fejl ikke indberettes. – Begge de nævnte nearmiss i denne artikel skyldes således menneskelige fejl,

men ved en hurtig betragtning kan det jo godt se ud som om, at det er en teknisk fejl, at en wire brister, påpeger han.

Læs mere om Søfartens Arbejds miljøråds nearmiss database på [www.nearmiss.dk](http://www.nearmiss.dk)



## It is about feeling secure

DFDS is one of the ship-owners that often makes use of the near-miss database at [www.nearmiss.dk](http://www.nearmiss.dk). The Service heard about the two near-misses after the company chose to report them to the database. In general we speak about a no-blame culture when promoting near-miss reporting. I think we should also be talking about appreciation by way of trust, responsibility and recognition – three key words if we want to see people develop and be enthusiastic about their jobs. If an individual seaman can see that sending a report to the company really is worthwhile and that changes do happen afterwards, I think we will have gone a long way. Getting people to change their attitudes and habits and to think differently than they usually do is a matter of feeling secure. It will change safety awareness for the better and we will be able to spot potentially unsafe situations and events when we see them.

So the formula is: Communicate and think 'Safety' in our daily routines and if an accident does happen, report unsafe situations and events so that we in the industry can learn from each other's near-misses and we can print stories like these two for the benefit of safety at sea.

**Søren Bøge Pedersen**  
**Occupational Health**  
**Consultant**

# Det handler om at være tryk

Af arbejdsmiljøkonsulent Søren Bøge Pedersen

Et af de rederier, som bruger nearmiss databasen [www.nearmiss.dk](http://www.nearmiss.dk) flittigt, er rederiet DFDS. Rådet fik kendskab til de to nearmiss, efter rederiet havde valgt at indrapportere begge nearmiss til databasen. På forespørgsel fra Rådets side, om der måtte laves en artikel, mente DFDS, at det er et godt signal at sende til besætningerne. At nearmiss fra skibene bliver taget alvorligt, anerkendt og at der rent faktisk bliver gjort noget efterfølgende.

I vores bestræbelser på at fremme nearmiss, taler vi generelt om en no-blame-kultur. Jeg mener, vi også skal tale om påskønnelse. Ikke så meget om mere

i lønningsposen, præmier eller andre frynsegoder, som man ser i visse virksomheder i land. Søfolk er jo professionelle i forvejen. Jeg tænker mere påskønnelse i form af tillid, ansvar og anerkendelse. Det er tre nøgleord, hvis man skal have mennesker til at udvikle sig og brænde for deres arbejde. Hvis den enkelte sømand kan se, at det giver mening at indsende en nearmiss til rederiet, og at der efterfølgende faktisk sker en ændring, tror jeg, vi når rigtig langt.

Det kan være ændringer på kort sigt eller lang sigt, teknisk eller proceduremæssigt, som igen er medvirkende til, at man om bord føler, at



Søren Bøge Pedersen: – Vi skal tale om tillid, ansvar og anerkendelse.

sikkerheden bliver forbedret. Så giver det mening.

Det handler om at føle sig tryk, hvis vi skal have mennesker til ændre holdninger, vaner og til at tænke anderledes, end de plejer. Sikkerhedsbevidstheden ændres til det bedre, og vi vil være i stand til at spotte usikre tilstande og hændelser, når vi ser dem.

Så formelen er: Kommuniker og tænk sikkert i det daglige – og skulle uheldet være ude, så rapporter usikre tilstande og handlinger, så vi i erhvervet kan lære af hinandens nearmiss og bringe historier som disse to til gavn for sikkerheden til søs.

## Nearmiss.dk

Nearmiss.dk er en erfaringsdatabase, som er etableret for dansk søfart. Formålet med databasen er, at danske rederier kan rapportere nearmiss hændelser fra deres skibe. Ved at de danske rederier rapporterer til samme database, vil erfaringsgrundlaget blive meget større og derved skabe basis for at trække på andres erfaringer i bestræbelserne på at nedbringe antallet af ulykker om bord i skibene.

Der er tale om en erfaringsdatabase, hvor rederierne har mulighed for at lægge hændelser, som indeholder et læringselement for andre ind. Databasen afspejler derfor ikke et komplet billede af hændelser om bord i danske skibe og kan derfor ikke anvendes til statistiske formål.



## Debriefing offer

There were dramatic events in the North Sea for the crew of the Royal Arctic Line A/S Sarfaq Ittuk bound for Greenland. A full storm suddenly blew up and a massive wave surged over the starboard bow. The three outermost panes of the bridge windows got smashed. Water poured in and caused extensive damage.

Luckily the chief office on duty did not panic and the vessel was never in any danger of sinking. When emergency steering was established, and the vessel headed eastwards, the crew really noticed the problem as there was a lot of lurching as it was difficult to steer the vessel at the beginning using the emergency system. Tables got literally cleared and furniture smashed.

Luckily, there were only three minor injuries. A cut forehead, a jammed arm and a bruised heel. When the Sarfaq Ittuk reached Aalborg 36 hours later, a psychologist was standing by with an offer of counselling.

ISM Coordinator/DP Niels Heegaard, Royal Arctic Line A/S: "The offer is part of our contingency planning. So often in the shipping sector we see people who have been through terrible events which have led to abuse and mental problems as a result of individuals brooding about their experiences and developing feelings of guilt."

He has no doubt that the crew generally benefited from debriefing by the psychologist from the Danish Maritime Occupational Health Service.

# Synker vi – eller hva'?

## Besætning i Royal Arctic Line debriefet efter voldsom oplevelse på vej mod Grønland



Der ventede et større oprydningsarbejde og rekonstruktion af de elektriske installationer, da Sarfaq Ittuk kom hjem til Ålborg.

Havet er rig på voldsomme oplevelser, når vejret viser sig fra sin barske side. Mange er formentlig afmønstret i nærmeste havn, mens andre har klaret mosten efter mødet med mester storm eller det, der er værre. Sådan er livet på søen jo. Det kan være farligt, og så er den snak vel egentlig ikke længere.

Sådan var holdningen, men i dag er man en god medarbejder, hvis man kan passe på sig selv – både fysisk og psykisk. Man skal passe på sit hoved både udvendigt og indvendigt. Årene fortæller om mange sørgelige skæbner, som aldrig fik bearbejdet de voldsomme oplevelser men tumlede med dem selv og endte med at blive slået bagover. Det er der langt større opmærksomhed om nu end før.

### Havet rejste sig

Besætningen på Sarfaq Ittuk fra Royal Arctic Line A/S kom ud for en voldsom oplevelse i Nordsøen tidligt 18. marts på vej mod Grønland. I fuld storm rejste havet sig pludseligt, og skibet fik en kæmpe bølge ind over styrbord bow med stor kraft. De tre yderste ruder på styrbords side af broen blev knust. Vandet

væltede ind, og skaderne var omfattende.

Heldigvis gik der ikke panik i den vagthavende overstyrmand. Selv om al elektricitet forsvandt på grund af kortslutning, fik han skibet drejet, så det fik vinden ind fra agten, og efter en halv time fungerede nødstyringen. Vinduerne blev proppet til med oppustelige bøger. Situationen var nogenlunde under kontrol igen, og skibet var på intet tidspunkt i fare for at synke.

### Bordet ryddet

Den øvrige besætning var i

gang med morgenmaden, da den forkerte sø ramte skibet, men de mærkede faktisk ikke noget til selve "sammenstødet", som de først opdagede, da udkiggen kom ned og fortalte det. Da nødstyringen var etableret, og skibet begyndte at sejle østover, mærkede de til gengæld problemet, idet der blev en hel del slingerage, fordi det i starten var svært at styre skibet med nødstyringen. Bordet blev i bogstaveligste forstand ryddet, og møbler knust.

Besætningen agerede rutineret og professionelt og gik hver især i gang med at løse de arbejdsopgaver, der skal løses i sådan en situation. Ved et lykketræf var der kun tre lettere skader. En rift i en pande, en klemt arm og et forslået haleben.

### Psykolog ventede

Sarfaq Ittuk kom forslået og skrattet hjem til Ålborg halvandet døgn senere. Det var det. Og det kunne være blevet ved det, men rederiet vurderede, at besætningen med fordel kunne blive debriefet med professionel bistand udefra, så på kajen stod en psykolog og ventede.



Der var ingen risiko for havari men oplevelsen var alligevel ret voldsom, da Sarfaq Ittuk blev overskyllt og fik tre ruder trykket ind.

ISM Koordinator/DP Niels Heegaard, Royal Arctic Line A/S: – Vi ønsker, at der kommer hele mennesker ud efter sådan en hændelse. Det var ikke et udtalt ønske fra besætningen, men tilbuddet om debriefingen er en del af vores nødberedskab. Vi skønner, at mandskabet får et positivt udbytte af i fællesskab at få talt oplevelsen igennem, så den ikke sætter sig og bliver til et personligt problem på sigt.

– Vi har i søfart mange eksempler på mennesker, der er blevet ladet alene med voldsomme oplevelser, som har ført til både misbrug og psykiske problemer, fordi den enkelte går og ruger over oplevelsen og udvikler skyldfølelse. – Derfor er tilbuddet om debriefing med hjælp fra

en psykolog en del af vores beredskab, fortæller Niels Heegaard.

### “Besætningen agerede rutineret og professionelt”

Han er ikke et øjeblik i tvivl om, at besætningen generelt har haft et positivt resultat

ud af debriefingen med psykolog Tina Aaen Geest fra Søfartens Arbejdsmiljøråd.



### Good to talk openly

Not everybody felt the need of debriefing after the events aboard the Sarfak Ittuk but afterwards, there was general satisfaction about it.

Chief Officer Jokum Bertelsen: “I think it is a good thing to start talking as soon as possible. People are often a bit timid after such violent events so I think having a meeting with the psychologist was a good thing.”

Stewardess Helene Berthelsen: “It is a good thing to get people talking straight away. I would not have missed the debriefing.” Crewman Jakob Rosing experienced something of the same kind of thing four years ago. The crew received counselling then, too. “It is good to talk about it. It helps get things off your chest because such things are not always nice. It was good she came and it was good to hear about how other people saw things.”

Purser Hans Jørgen Norring has been hit by a freak wave twice so he knows it takes 1-3 days for the reaction to set in.

“Debriefing is a really good idea even though many might think it is degrading to talk openly about your feelings and perhaps your fears. So it is good the questions come from a third party.”

“Sitting all together listening to other people’s experiences and thoughts is a fantastic help for dealing with the experience.”

# Godt at åbne snakken

## Tilfredshed med debriefing

Det var ikke alle, der følte behov for debriefingen på forhånd, men efterfølgende er der generel tilfredshed med, at den blev gennemført.



Hans Jørgen Norring: – En fantastisk hjælp til at få bearbejdet oplevelsen.

Skibsassistent Jakob Rosing har oplevet noget tilsvarende for fire år siden. Også den gang blev besætningen debriefet.

– Det er godt at tale om det. Det hjælper til at få oplevelsen ud af kroppen, fordi det er altså ikke en rar oplevelse. Det var godt hun kom, og det var godt at høre om de andres oplevelse.

Jakob Rosing mener imidlertid, at han nu har strukket sit held langt nok, så han afmønstrede og fløj retur til Grønland, hvor han vil overveje, om søfart skal være hans levevej i fremtiden.

### Fantastisk hjælp

Purser Hans Jørgen Norring har som fisker oplevet at blive ramt af en forkert sø to

gange, så han ved, reaktionerne først kommer 1-3 dage efter begivenheden.

– Vandet væltede jo ind. Flere kahytter blev vand-skadet, og det er undgåeligt, at alle stiller sig selv spørgsmålet: Synker vi – eller hva’?

– Det er en rigtig god idé at blive debriefet, selv om mange måske synes, det er nedværdigende at tale om sine følelser og måske sin frygt. Derfor er det godt, det er en fremmed, som spørger.

– Når man sidder samlet og hører de andres oplevelser og tanker, er det en fantastisk hjælp til at få bearbejdet oplevelsen, selv om vi i situationen alle klarede os godt. – Det var godt hun kom, siger Hans Jørgen Norring.

Overstyrmand Jokum Bertelsen havde netop siddet bag de tre rudere, da de på det nærmeste eksploderede ved sammenstødet med bølgen: – Jeg tror, det er godt, at der hurtigt lukkes op for snakken. Normalt er folk lidt forknytte efter disse voldsomme oplevelser, så jeg tror, vi har haft godt af mødet med psykologen.

Stewardesse Helene Berthelsen: – Det er godt, at der straks åbnes for snakken. Jeg ville ikke have undværet debriefingen.



Besætningen reagerede professionelt men fik alligevel glæde af debriefingen.



## Obesity – a sensitive subject

Can a captain ask a seriously overweight crewman "How did you manage to get your blue book? Do you have a weight loss action plan?"

Capt. Jan Prüssing does not have the answer. Provided people otherwise attend to their duties well, there is no simple answer as to whether a captain can allow himself to get involved with how they live their lives. Strictly speaking, choosing to eat yourself into a poorer quality of life has to be a personal matter. Or is it?

More and more limits are being set on how individuals use artificial stimulants, such as smoking. Neither should your Body Mass Index (BMI) be too high if you want a clear health certificate.

"The problem is what if a seriously obese seaman falls ill. How do we evacuate him," asks Jan Prüssing. He acknowledges that obesity is a sensitive subject that as captain, he needs to approach with care but he also feels it is necessary to get involved. Even if not personally, then initially a discussion with the steward and crew.

"After all, it is a matter of the safety of the ship and the crew but also whether we are concerned about individual crew members.

I think we need to recognize that the food aboard a ship should be the result of teamwork – and then I am immediately in the steward's area of operations. I admit it freely. But I am convinced that we all need to take an interest in what we eat so we don't end up in the high-risk group.

There is simply no discussion about the importance of management in successfully changing diet. As managers, we need to take the lead in

# Overvægt – et følsomt emne

## Kaptajn Jan Prüssing fremhæver betydningen af kosten som resultatet af et team work



Kaptajn Jan Prüssing: – Ledelsen er nødt til at gå forrest, hvis vi vil ændre indgroede vaner for kost, motion og sund levevis.

Kan jeg som kaptajn spørge et stærkt overvægtigt besætningsmedlem: Hvor har du din blå bog fra? Er der lagt en handlingsplan for dig og dit vægttab?

Kaptajn Jan Prüssing har ikke svaret. Fordi der findes ikke et enkelt svar på, om han som kaptajn kan tillade sig i den grad at træde ind i et andet menneskes privatsfære. Eller i det hele taget blande sig i et andet menneskes livsførelse, hvis personen i øvrigt fungerer tilfredsstillende.

Det er vel strengt taget en personlig sag, om man vil spise sig ihjel – eller til en dårligere livskvalitet. Eller er det?

Der sættes flere og flere grænser for det enkelte individs brug af kunstige stimulanser som f.eks. rygning. Dit body mass index, BMI, må heller ikke være for højt, hvis du skal have en godkendt helbredsattest. – Problemet er, hvis en stærkt overvægtig sømand

bliver syg og f.eks. falder om. Hvordan får vi bjærget ham, spørger Jan Prüssing, som personligt har oplevet, at en overvægtig sømand skulle bjærges med en kran, fordi han var for bred og for tung til at blive transporteret ad gangway'en.

**Nødvendigt at blande sig**  
Jan Prüssing erkender, at overvægt er et følsomt emne, som han som chef skal nærme sig med forsigtighed, men han mener samtidig, det er nødvendigt, at han blander sig. Om ikke på den personlige plan så i første omgang i dialog med

hovmester og besætning. – Det handler jo om skibet og besætningens sikkerhed – men selvfølgelig også om, at vi bekymrer os om det enkelte besætningsmedlem. Vi er jo langt væk fra akut hjælp, hvis der opstår sygdom. – Jeg mener, vi skal frem til den erkendelse, at kosten om bord på et skib skal være

resultatet af et team work – og så bevæger jeg mig straks ind på hovmesterens enemærker. Det indrømmer jeg gerne, men der er efter min bedste overbevisning også brug for, at vi alle interesserer os for kosten, så vi ikke ender i højrisikogruppen. Og den opgave løses bedst, hvis chefen går forrest – også når det handler om motion og sund levevis i det hele taget.

– Ledelsens betydning for at få succes med en kostomlægning er slet ikke til diskussion. Vi er som ledere nødt til at gå forrest og i enighed udarbejde en kostpolitik, som gælder og respekteres, uanset hvem der står på broen.

### Advarselssignal

Jan Prüssing oplever, at dialogen med søfartslægen om bl.a. kost og motion fylder mere og mere ved fornyelsen af den blå bog. Det er en god udvikling, men man bør gå et skridt videre, mener han.

– Viser de jævnlige helbredsundersøgelser en stigende vægt, bør søfartslægen hejse advarselssignalet og i samarbejde med sømanden

### “Vi bekymrer os om det enkelte besætningsmedlem”

lægge en handlingsplan, der kan ændre udviklingen. Det bør i den forbindelse bemærkes, at det kun er Søfartsstyrelsen og Søfartslægerne, der har adgang til at kontrollere udviklingen af den søfarendes BMI. Kaptajn og rederi har ikke de informationer, anfører han.

### Interessen

Jan Prüssings opmærksomhed

om kostens betydning blev vakt for en halv snes år siden, da en i øvrigt sund og rask kollega i 40'erne fik konstateret diabetes 2 – den såkaldte gammelmands sukkersyge, som ikke er reserveret gamle mænd alene. Den rammer helt nede i børnealderen bl.a. som resultat af forkert kost og for lidt motion.

Interessen blev skærpet, da han i fem år arbejdede sammen med en filippinsk kok og fik et nøjere kendskab til filippinsk madkultur. Den blev kombineret med danske retter, så de to madkulturer gik op i en højere enhed. Han nedskrev erfaringerne fra samarbejdet og har senest

været med som oplægsholder på seminarer for filippinere, som er i gang med at uddanne sig til skibskok. – Det handler jo om planlægning af menuen – både med hensyn til indkøb og til variation af kosten. Vi lagde det åbent frem for besætningen, så den fik indflydelse. Og der er plads til både risengrød og gule ærter – og til kritik både konstruktiv og negativ.

#### Dialogen er vigtig

Jan Prüssing er klar over, opgaven med en kostomlægning bliver langvarig. Der skal gøres op med indgroede vaner, og derfor er dialogen med hovmesteren meget vigtig. Men også kollegaer skal overbevises om kostens betydning.

Jan Prüssing nævner således en udmønstring, hvor kosten blev sat på dagsordenen for et driftsmøde. Det mundede senere ud i et forslag fra de yngre officerer om 60 forskellige retter, der fik denne kommentar med fra en af de ældre officerer: "Er det her menu'en, så stopper jeg!" – Det kunne være godt, om Søfartens Arbejdsmiljøråd fremstillede f.eks. en power point og sendte den ud til skibene om den undersøgelse af sømænds body mass index, der blev gennemført for nogle år siden. Den viste jo med tydelighed, at vi er i højrisikozonen m.h.t. vægt og manglende motion, bemærker Jan Prüssing.



getting agreement to a valid dietary policy that works and is respected regardless of whoever is on the bridge." Capt. Prüssing became aware of the importance of diet some 10 years ago when an otherwise fit and healthy colleague suddenly developed diabetes II. He became even more interested when he worked with a Filipino cook for five years and learnt more about the Filipino food culture. Combining it with Danish cookery led to a greater whole.

"It is all about menu planning, when it comes to buying stores and variety of food."

We need to tackle old habits so discussions with the steward are essential. But colleagues also need to be convinced of the importance of diet. And that is not the easiest thing to do."

## To nye konsulenter

### Anne Lene Ries og Jesper B. Rasmussen er ansat som arbejdsmiljøkonsulenter i Søfartens Arbejdsmiljøråd henholdsvis 1. og 15. august



Anne Lene Ries har hele sin erhvervskarriere beskæftiget sig med arbejdsmiljø. Først ni år i Arbejdstilsynet og siden 1994 i Søfartsstyrelsen, så hun har været tæt på opbygningen af arbejdsmiljøområdet inden for søfart.

Hun kommer således til Søfartens Arbejdsmiljøråd med et solidt kendskab til både regelværket og menneskene i dansk søfart, og

glæder sig nu til at beskæftige sig med området både ud fra en teoretisk og en praktisk synsvinkel. Som cand. pharm. har Anne Lene Ries beskæftiget sig en hel del med kemikalieområdet, som hun bl.a. også kommer til at arbejde med i Rådet.



Jesper B. Rasmussen er navigatør fra 1990 og er i dag nautisk inspektør og

overstyrmand i North Atlantic Line Operation A/S, hvor han bl.a. er Deputy Company Security Officer. Også han har været tæt på opbygningen af arbejdsmiljøsystemerne inden for søfart men på den praktiske side som sejlende på flere forskellige skibstyper og rederier. – Vi er kommet langt, men vi er stadig kun ved begyndelsen. Der skal stadig produktudvikles inden for området, og jeg synes, det er spændende at være en del af den udvikling, siger han om begrundelsen for at sige ja til jobbet.

Seniorkonsulent Jan L. Høyer har efter otte år med en solid indsats i Rådets tjeneste valgt at søge nye udfordringer i Rederiet Torm.

#### Two new consultants

Anne Lene Ries and Jesper B. Rasmussen join the Danish Maritime Occupational Health Service as occupational health consultants on 1st and 15th August respectively.

Anne Lene Ries has spent her entire professional career in occupational health, first with nine years at the Danish Working Environment Service, and then with the Danish Maritime Authority since 1994. So she has been closely involved with the build-up of the focus on occupational health in the shipping sector.

She is pleased she will now be involved in the sector from both the theoretical and practical points of view. As a pharmacology graduate, she has always been closely involved with chemicals which she will also be working with in the Service.

*Continues on page 10*



Continued from page 9  
Jesper B. Rasmussen got his deck officer's ticket in 1990 and is now a Marine Superintendent and Chief Officer at North Atlantic Line Operation A/S, where he is also DP and Company Security Officer.  
"We have come a long way but we are still only at the beginning. Product development is still needed in the sector and I feel it will be exciting to be part of the development process," he says as his reason for applying for the job.

## A cry for help

When you are 42 and have been sailing North Atlantic waters between the Faroes and Greenland, it can be seen on your hull and you are probably no longer as fit as you once were. That is how it is for the Gaia, a suction dredger now operating in calmer waters north of Funen, dredging gravel and sand. Each trip she lands 660 tonnes in Nyborg for processing and sale to the building and construction industry. But just because you are old does not mean lower official regulatory standards. For a new line – a contractor – with just the one vessel, operations as a ship-owner can be uncharted waters. In any event, the Danish Maritime Authority has repeatedly found problems in complying with safety regulations and running the vessel properly. The Gaia has been detained three times because faults and deficiencies have been identified or because crew papers were not correct. Most recently, the Maritime Authority recommended that the Danish Maritime Occupational Health

# Et råb om hjælp

## 42 år gammel ralsuger Gaia trænger til en kærlig hånd, som Søfartens Arbejdsmiljøråd leverer efter anbefaling fra Søfartsstyrelsen

Når man er 42 år gammel og har besejlet nordatlantiske farvande både ved Grønland og Færøerne, kan det ses på skroget, og man er næppe heller så vital, som man var en gang.

Det er tilfældet med ralsugeren Gaia, som i dag færdes i mere smult farvand nord for Fyn, hvor der suges sten og sand, som sejles til Nyborg, forarbejdes og sælges videre til bygge- og anlægsbranchen. 660 tons pr. sejlad. Men fordi man er gammel, slækkes der ikke på myndighedskraverne.

### Tilbageholdt

For en nybegt reder – et entreprenørselskab – med bare dette ene skib, kan rederidrift imidlertid være ukendt farvand. I hvert fald har Søfartsstyrelsen ved gentagne besøg konstateret, at der – lad os nu være flinke – er problemer med at overholde regelsættet for sikker og forsvarlig skibsdrift. Tre gange er Gaia blevet tilbageholdt, fordi der er konstateret fejl og mangler, eller fordi besætningens papirer ikke var i orden. Senest har Søfartsstyrelsen



Skipper David Thomas: – Vi er klar til forbedringer, men det kommer nok til at tage et stykke tid.

anbefalet, at der blev taget kontakt til Søfartens Arbejdsmiljøråd i et forsøg på at få styr på sikkerheden om bord.

Ikke fordi der er sket mange uheld eller ulykker om bord i det halve års tid, Gaia har

opereret i nordfynsk farvand, men risikoen for det er betydelig.

### Lydhør

I den anledning har Søren Bøge Pedersen fra Rådet været om bord og konstateret, at "der er plads til forbedringer".

Det står faktisk ret slemt til, mener han, men han har samtidig konstateret, at der er en meget lydhør besætning, som er særdeles interesseret i at overholde myndighedskraverne, men er fanget i dilemmaet mellem at få styr på sikkerheden og at løse den opgave, de er ansat til. Nemlig at pumpe ral.

### Ingen kompromiser med sikkerheden

Skipper David Thomas og styrmand Freddy Hansen har



En talje har lettet arbejdet og gjort det mindre risikabelt at åbne lugen.



i de få måneder, de har været sammen, gjort en stor indsats for at skabe forbedringer, omend det er svært, når besætningen til stadighed skifter. Skibsassistenterne – pt. tre polakker – holder ikke så længe, før de er trætte af forholdene.

David Thomas' grundholdning er, at han vil strække sig langt for at holde skibet i drift, men han vil ikke gå på kompromis med besætningens sikkerhed og sundhed, så han hilste anbefalingen fra Søfartsstyrelsen velkommen. Nu havde han et alibi for at søge hjælp, og han kontaktede straks Rådet med et råb om hjælp.

### Virvar

Freddy Hansen begyndte i januar og har siden haft en ekstra – stor – opgave: At forsøge at få styr på papirer og certifikater, som han har ledt efter fra mastetop til bunden af maskinrummet uden at finde det hele.

Det har været et stort virvar. Redningsmidler var ikke i orden. Synstidspunkter er ikke ajourført. Redningsøvelser er ikke blevet gennemført. Ja, jeg kunne blive ved. Der er meget papir at holde styr på, javist, men det er svært at finde tid til at systematisere papirerne, når det daglige arbejde i en 12-12 vagt også skal passes.

### Søren har en plan

Søren Bøge Pedersen: – Der er meget at tage fat på. Der er en eklatant mangel på certifikater, som kan



Freddy Hansen (t.v.) og David Thomas er enige om, at der er vilje til at skabe et bedre arbejdsmiljø men også, at det vil tage tid.

dokumentere sikkerheden både med hensyn til arbejdsmiljø og til søsikkerhed.



Man må lære at klare sig.

I første omgang vil Søren i samarbejde med besætningen udarbejde en plan for arbejdet, og tage én ting ad gangen.

– I første omgang ser vi på APV'en. Siden ta'r vi kemikalier, faldsikring, afskærmning, udsugning osv. Processen sættes i gang, og så

håber vi, Søfartsstyrelsen har forståelse for situationen og påskønner, at arbejdet med forbedringer er sat i gang.

David Thomas: – Problemet er bl.a., at rederiet ikke har en søfartskyndig medarbejder i land med kendskab til lovgivningen for sikker og forsvarlig skibsdrift.

Freddy Hansen: – Det fremgår jo tydeligt af lovgivningen om sikkerhed til søs, at rederen skal sørge for, at skibsføreren har de fornødne midler til at føre skibet sikkert og forsvarligt.

Søren Bøge Pedersen: – Ja, det er korrekt, men skibsføreren risikerer også at blive gjort ansvarlig, hvis der sker noget. Derfor har I også en personlig interesse i at få styr på tingene, så derfor er det en god idé at få skabt et samarbejde om opgaven.



Blot fordi man er lidt rusten i skroget og halvgammel undgår man ikke lovgivningen. Det har Gaia erfaret flere gange, hvor det er blevet til ufrivillige havneophold.

Service should be involved in an attempt to tackle safety issues aboard. Not because there have been many accidents or events aboard in the six months the Gaia has been operating north of Funen but there is a considerable risk they might happen.

So Søren Bøge from the Service has been aboard and reported that "there is room for improvement". It is actually pretty bad, he thinks, but has also found the crew very willing to listen and very keen to comply with official requirements but they are caught in a dilemma between tackling safety issues and doing what they are employed to do. Namely dredging sand and gravel.

In their few months of operations, skipper David Thomas and mate Freddy Hansen have done a lot to make improvements. David Thomas' basic philosophy is that he will go a long way to keep the vessel running but he will not compromise on crew safety and well-being, so he welcomed the Maritime Authority's initiative. He suddenly had an alibi for seeking assistance and he immediately contacted the Service with a cry for help.

Søren Bøge: "There is a lot to tackle. There is a striking lack of certificates to demonstrate seaworthiness and occupational health safety."

In the first instance, Søren will work with the crew to draw up a plan for the process and take one thing at a time.

"We are making a start on the process and then hope that the Maritime Authority will be understanding about the situation and appreciate that a start has been made to improvements.



## Safety, health, well-being and the environment

The European Maritime Development Center (EMUC), the Danish Maritime Authority and the Danish Maritime Occupational Health Service are hosting a conference on 23-24 August on maritime safety, health and environment issues.

These are topics that increasingly concern us at home and at work. Ethical, environmental and social matters are playing an increasingly important part. Employees nowadays want to have influence, challenges, exciting jobs, suitable salaries and preferably, health offerings.

The question is how far companies can and should go in supporting their wellbeing or health provision for individual employees. It raises the question, for example, as to how overweight or confrontational should people be when they are at sea – and whose problem is it actually?

The conference will be addressing such topics as diet and management. In future, we shall be talking about safety management, health management and environmental management. But what does the fact that the role of management at sea is developing actually mean?

**The full programme is available at**  
[www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)  
or [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk)

# Sikkerhed, sundhed, trivsel og miljø på dagsordenen

## MSSM 2007 i Nyborg 23. – 24. august

Der var så god og positiv respons på sidste års maritime konference, MSSM, at vi har besluttet at holde en ny i år. Det bliver torsdag 23. og fredag 24. august på Nyborg Strand med mulighed for et "get-together" arrangement onsdag aften. Her vil et par rigtig gode fortællere tage os med til søs! Krigssejler Erik Kragelund fortæller, hvordan det var at være krigssejler, mens forfatteren Carsten Jensen fortæller om søens folk. Europas Maritime Udviklingscenter (EMUC), Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejdsmiljøråd er påny arrangerer af konferencen.

### Indflydelse og udfordringer

Sikkerhed, sundhed og miljø er emner, der i stigende omfang optager os både privat og på arbejde. Etiske, miljømæssige og sociale forhold spiller en stigende rolle.

Medarbejderne i dag ønsker indflydelse, udfordringer, spændende opgaver, en passende løn og gerne sundhedstilbud. Spørgsmålet er, hvor langt virksomhederne kan og skal gå i deres tilbud om støtte til den enkelte medarbejder, uanset om det drejer sig om trivsel eller sundhed. Det rejser f.eks. spørgsmålet om, hvor overvægtig eller konfliktsøgende den enkelte må være, når man er til søs, og hvis problem er det egentlig?

### Søfarts-kultur

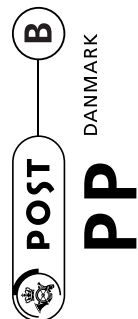
Fedtfattig kost, gode motionsvaner og tobaksophør er ikke en naturlig del af kulturen til søs. Konsekvenserne er dårligere livskvalitet, overvægt, overdødelighed og kortere levetid. Der er rigelig plads til forbedringer. Hvor er vi, og hvor er det, vi vil hen?

### Ledelse

Ledelsesfokus, ledelsesværktøjer og god ledelse er ord, der går igen. Fremover taler vi om sikkerhedsledelse, sundhedsledelse og miljøledelse. Men hvad betyder det egentlig, at ledelsens rolle til søs er under udvikling?

Det er nogle af de udfordringer, som konferencen tager fat på gennem indlæg ved bl.a. formanden for Søfartens Arbejdsmiljøråd, Finn P. Brodersen, professor Ph.D. Steen Hildebrandt, Handelshøjskolen i Århus, formand for Sømændenes Forbund 3F, Søren Sørensen, Andy Smith, Centre for Occupational and Health Psychology, Cardiff University, direktør i Søfartsstyrelsen, Jørgen Hammer Hansen, og adm. direktør i Danmarks Rederiforening, Peter Bjerregaard.

**Tilmelding til konferencen kan ske på [www.mssm.dk](http://www.mssm.dk), hvor det fulde program også kan ses.**



Maskinel magasinpost  
ID-nr. 47454

Afsender:  
Iver C. Weilbach  
Toldbodgade 35  
DK-1253 København K

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 33 34 35 60