

havner, der det var de beste muligheter å få et nytt skip. Forholdene i havnene var meget elendige. Den norske Sjømannsmisjon opprettet derfor allerede i 1864 en stasjon i Scotland. Norsk Sjømannsforbund åpnet sin første avdeling i 1924 i North Shields og i New York 1936.

Delvis fri hjemreise ble innført 16/6 1939. Rederiet, staten og sjømannen betalte 1/3 hver av reisen etter 36 måneders tjeneste ombord + 3 måneder hvis skipet kom til en havn hvorfra det var vesentlig billigere å reise hjem. Fra Europa 24 + 3 måneder.

Full fri hjemreise ble innført fra 1/7.1953 etter 24 + 6 måneder.

Fra 1/7 1958 etter 18 + 3 mnd.

Fra 1/7 1964 etter 12 + 2 mnd.

Fra 1/3 1971 etter 9 + 2 mnd.

Fra 1/1 1974 etter 6 + 2 mnd.

Hjemreisen omfattet kun sjøfolk med fast bosted i Norge.

Fra 1/12 75 også for norske sjøfolk bosatt i utlandet.

Med fri hjemreise etter 6 måneder mønstret mange av om sommeren, skipene ble fylt med utlendinger og om høsten var det lange lister med ledige sjøfolk. Norsk Sjømannsforbund inngikk derfor avtaler med noen rederier, der medlemmene ble fast ansatt med faste seilings- og friperioder.

Kokken vet at han må arbeide alle 7 dager i uken. Dekks- og maskinfolk vet ikke på forhånd om de gående vakt eller dagmann. En sjømann er ikke interessert i å ha midt i sjøen fri i helgene. Man seiler for å tjene penger. Det ble derfor inngått avtaler som utenom hyra inkluderte et visst antall timer overtid, feriepengen, m.m. Beløpet ble multiplisert med antall måneder man skulle seile i året, dividert med 12 gav dette beløpet som gikk i banken hver måned. Til å begynne med var avtalene basert på en 2-1 ordning.

Fra 1. mai 1985 skal alle sjøfolk være fast ansatt. Og etter hvert har alle fått en 1:1-ordning, det vil si er hjemme halvparten av året. Seiler man, for eksempel hos Color Line er det 14 dager på og av. Hurtigruten 2 rundturer, dvs. 22 dager på og av. I fjerne farvann lengre seilingsperioder, men ikke lenger enn 3 måneder.

Ralf Stahlke
ralf.stahlke@gmail.com



Fra
Senteret

Sjømannslegenes kompetanse

Før 1. juli 2014 var det ingen krav til formell opplæring av sjømannsleger. Man forutsatte at sjømannslegen på et eller annet vis ervervet kunnskap og kompetanse om arbeidsforhold til sjøs, og at den medisinske kunnskapen man hadde i egenskap av å være lege, var tilstrekkelig.

Etter 1. juli 2014

Da vi fikk ny Forskrift for helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger i 2014, kom det også krav til opplæring av sjømannsleger, både grunnopplæring og repetisjonskurs.

Opprinnelig kurs i maritim medisin

Det opprinnelige kurset i maritim medisin som ble startet i 1999 på Haakonsværn ble til uten at det eksisterte myndighetskrav om kurs og uten at det fantes en nasjonal fagplan. Kurset ble gradvis mer og mer anerkjent, og ble anbefalt av Sjøfartsdirektoratet for dem som ville bli sjømannsleger. Fra 2006 har kurset vært arrangert av Norsk senter for maritim medisin (NSMM). NSMM laget også den første fagplanen for grunnkurset som kreves for sjømannsleger.

Dagens grunnkurs for sjømannsleger

Kurset er på tre dager, og har sterk vekt på seleksjonsmedisin med vurdering av sikkerhetsrisiko.

Forskriften av 2014 gir større ansvar til sjømannslegene til selv å gjøre vurderinger, idet kriteriene i de medisinske standardene ikke er like kategoriske som de var før, da man hadde absolutte og relative kontraindikasjoner. De aller fleste sjømannsleger har nå vært gjennom grunnopplæringen, men det er fortsatt noen som

gjenstår av dem som ble godkjent etter gammel ordning, uten krav om opplæring. Noen har gått på grunnkurs i maritim medisin, som – etter at det ble undervist i ny forskrift der – dekker behovet. Andre har gått på grunnkurs for sjømannsleger.

Overgangsordningen for sjømannsleger ble satt til 5 år, som var den tiden sjømannslegene fikk på seg til å erverve formell kompetanse. Denne perioden utløper 1.7.2019. Innen da MÅ alle ha gjennomført grunnkurs.

Repetisjonskurs

Sjøfartsdirektoratet har bedt NSMDM om å utarbeide forslag til nasjonal fagplan for repetisjonskurs for sjømannsleger. Det arbeidet starter nå straks på nyåret. Inntil nå har fagmøtet til Norsk forening for maritim medisin og det såkalte Approved Doctors meeting, arrangert av NSMDM fungert som repetisjonskurs. Det vil de nok fortsatt gjøre, men må legges opp i samsvar med den nasjonale fagplanen for repetisjonskurs.

Rådgivning i enkeltsaker

Vi har også fått muligheter for sjømannslegene til å ringe direkte for rådgivning i enkeltsaker. Juridiske og saksbehandlingsmessige råd gis av Sjøfartsdirektoratet, og medisinske spørsmål drøftes med legene i Fagnemnda. Dette har fungert ganske bra, etter tilbakemeldinger fra sjømannslegene, og NSMDM har opptil flere slike telefoner hver arbeidsdag.

Kvalitetssystem

Det stilles nå krav om at sjømannslegene skal ha et kvalitetssystem etter en internasjonal standard. Det er viktig at et slikt kvalitetssystem ikke bare legges opp som et ISO-system. Det er selvsagt viktig at vi dekker mange av de kravene ISO setter, men det er også viktig at vi interesserer oss for kvaliteten på det faglige skjønnet som skal utøves. Det er det som er det avgjørende for at produktet – legeerklæringen – faktisk holder mål og er nyttig.

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet har startet med tilsyn fra og med 2017. Fageksperter kommer fra NSMDM, mens Sjøfartsdirektoratets folk leder tilsynene. Vi har ikke hatt så mange ennå, men erfaringene tilsier at dette er et nyttig redskap til kvalitetsforbedring.

Sjømannslegevirksomhet – en bigeskjeft

Innenfor landets grenser er det langt mer vanlig at det å være sjømannslege er en bigeskjeft og ikke utgjør hoveddelen av legens praksis. Det er naturlig at det blir slikt, i et langstrakt og grisgrendt land som Norge, der det ikke er marked for store sjømannslegekontorer overalt. Alternativet med å lage noen få men store sjømannslegekontorer ville medføre betydelig reising for dem som skulle ha attest, og er ikke ansett å være en farbar vei i Norge. Vi må derfor trolig leve med at sjømannslege-virksomheten er en bigeskjeft for de fleste legene som driver i faget.

Sannsynligvis er dagens opplæringssystem, rådgivning, krav om kvalitetssystem og tilsyn tilstrekkelig til at vi klarer å sikre kompetansen også hos dem som ikke driver mye i faget. Likevel er det nok slik at man må gjøre noen slike undersøkelser i året for ikke å bli alt for 'rusten'.

Har det nyttet?

Erfaringene i Fagnemnda tilsier at det nå er gjennomgående høyere kvalitet på vedtakene fra sjømannslegene. Stadig oftere ser vi at systematisk risikovurdering brukes. Begrunnelsene er stadig bedre. Saksforberedelsen til Fagnemnda har blitt mer tilfredsstillende, og vi ser sjeldnere at det er brudd på forvaltningsreglene. Inntrykket er at sjømannslegenes virksomhet har utviklet seg mye, og at kvaliteten på vedtakene er langt bedre enn tidligere.

Skulle man utvikle systemet mer, kunne man kanskje tenke seg kvalitetsgrupper, der leger kom sammen for å drøfte ulike saker på lokalt nivå – muligens noe for foreningen å gripe fatt i?

Bør sjømannslegene begrense seg til å skrive attester?

Vi savner at sjømannslegene er aktive på andre felter i maritim medisin enn å skrive attester. Noen få er engasjert som bedriftsleger for rederier. Andre har seilt som skipsleger. Svært få er aktive i forskning og det er sjelden å se artikler publisert fra sjømannslegekorpset. Fra vårt ståsted som rådgivere for Sjøfartsdirektoratet og som kompetansesenter i faget, skulle vi ønske å engasjere flere sjømannsleger i faget maritim medisin, på andre felter enn attestskrivning, og at de var mer synlige i fagmiljøet.

Leiar Alf Magne Horneland
amho@helse-bergen.no

Norsk Senter for Maritim og
Dykkermedisin

Leiar i Fagnemnda, Sjøfartsdirektoratet



Faglitteratur

I denne spalten ønsker redaktøren å henlede oppmerksomheten på interessant faglitteratur. Leserne bes sende innspill til spalten pr [e-post](#) til redaktøren.

Diarre

Mouchtouri, V. A. Et. al. 2017. Gastroenteritis outbreaks on cruise ships: Contributing factors and thresholds for early outbreak detection. *Eurosurveillance*. 22, 45, 16-00576

Abstract:

When an increased number of acute gastroenteritis (AG) cases is detected among tourists staying at the same accommodation, outbreak management plans must be activated in a timely manner to prevent large outbreaks. Syndromic surveillance data collected between 1 January 2010 and 31 December 2013 by five seagoing cruise ships were analysed to identify attack rate thresholds for early outbreak detection. The overall incidence rate of AG was 2.81 cases per 10,000 traveller-days (95% confidence interval (CI): 0.00-17.60), while the attack rate was 19.37 cases per 10,000 travellers (95% CI: 0.00-127.69). The probability of an outbreak occurring was 11% if 4 per 1,000 passengers reported symptoms within the first 2 days of the voyage, and this increased to 23 % if 5 per 1,000 passengers reported such within the first 3 days. The risk ratio (RR) for outbreak occurrence was 2.35, 5.66 and 8.63 for 1, 2 and 3 days' delay of symptoms reporting respectively, suggesting a dose-response relationship. Shipping companies' policies and health authorities' efforts may consider these thresholds for initiating outbreak response measures based on the number of cases according to day of cruise. Efforts should focus on ensuring travellers report symptoms immediately and comply with isolation measures.

Fatigue

Solveig Bøggild Dohrmann. 2017. The psychosocial work environment and fatigue in Danish ferry shipping. Thesis PhD, Syddansk Universitet.

Abstract:

In general fatigue is a state in which the human organism is incapable of maintaining the original level of activity or mental processing due to prior physical, emotional or mental activity and/or absence of insufficient rest (1, 2). Work-related fatigue has been linked to ill health and endangerment of occupational safety, and in ferry shipping employees' fatigue can lead not only to poor individual health and wellbeing but also to accidents, which can potentially jeopardize passengers' safety.

The findings presented in this thesis suggest that besides the negative impact on seafarers' fatigue from factors such as insufficient sleep, night work and working in 6h on-6h of watch system, which is well-established according to the scientific literature, the psychosocial work environment may play an important role, particularly for psychological fatigue.

More information [here](#).

Til eftertanke

I denne spalten trekker vi frem treffende sitater.

Health

"The U.S. Department of Health and Human Services estimates that, of the 30 years that have been added to human life expectancy this century, only 5 of those years are due to clinical medicine. We all must learn better what we can do for ourselves. With all their medical training, the authors still remind us that our health depends more on ourselves than on them."

Richard Lamm, Governor of Colorado (1975-1987) |
Carl E. Bartecchi. 2008. Living Healthier and Longer.

	<h2>Formalia</h2>

DoCumentum Navale er et nyhetsbrev for Norsk Forening for Maritim Medisin. Nyhetsbrevet sendes ut tre ganger i året til foreningens medlemmer og andre interessenter. DoCumentum Navale sendes kun ut elektronisk. Alle tidligere utgaver kan lastes ned på vårt [nettsted](#). ISSN 1893-0484

Norsk redaktør: Jan Sommerfelt-Pettersen.
jan@sommerfelt-pettersen.no

Danske redaktører: Jørgen Riis Jepsen
jriis@cmss.sdu.dk, Olaf Chresten Jensen
ocj@cmss.sdu.dk og Henrik L Hansen
hlhansen@dadlnet.dk

Styret

- Kontreadmiral Dr. Jan Sommerfelt-Pettersen, Forsvarets Sanitet. President.
jan@sommerfelt-pettersen.no
- Kommandør Dr. Vilhelm Koefoed, Saniteten i Sjøforsvarets. Kasserer. v@koefoed.no
- Professor Eilif Dahl. Norsk Senter for Maritim Medisin, Haukeland Universitetssykehus. Styremedlem.
- Dr. Eigil Gulliksen. HMS Direktør, Forsvarsstaben. Styremedlem.
- Overlege Hege Imsen, Norsk Senter for Maritim Medisin. Styremedlem.
- Kommandørkaptein Dr. Eirik Veum Wilhelmsen, Saniteten i Sjøforsvarets og Norsk Senter for Maritim Medisin. Varamedlem.
- Dr. Joachim Benske. Fastlege og sjømannslege, Fredrikstad. Varamedlem.

Nettsted

På nettstedet - www.nfmm.no - kan alle medlemmer oppdatere sine personalia og kontaktopplysninger. Vennligst husk å holde dine kontaktopplysninger oppdaterte.

Presidenten sender ut elektroniske meddelelser til medlemmer og interesserte fra tid til annen. Vil du stå på listen er skjer påmelding på nettsiden.

Maritime gaver

Foreningen har fått laget både kaffekrus, mansjettknapper, slipsnål og pin med foreningens logo. Fine til eget bruk og fine til presanger. Bestilles på vårt nettsted <http://www.nfmm.no>

	<h2>... i hjørnet</h2>

Du har sikkert hørt den gamle vitsen fra Sverige under krigen, da passasjerene (en nordmann, en svenske, en brite, en franskmann og en tysker) på flyet som fikk motorproblemer, at alle unntatt en måtte hoppe ut (uten fallskjerm). Tyskeren var veltrimmet, sto opp sa "Heil H--" og hoppet. Briten sto stille og rolig opp sa "God save the King" og hoppet. Franskmannen tvinnet barten sin, sa "Vive la France" og hoppet. Nordmannen så på svensken, sa "Alt for Norge" og sparket ut svensken.

Jeg ha fått en ny versjon: Et fly i USA fikk motorproblemer og holdt på å styrte og alle måtte hoppe ut. Det var fem passasjerer, men bare fire fallskjermmer.

Den første passasjerer sa "Jeg er Shaquille O'Neill, NBA's beste basketball-spiller. The Lakers trenger meg, og jeg kan ikke svikte dem ved å dø". Han tok fallskjerpakken og forsvant.

Nr. 2 var Hillary Clinton som sa "Jeg er kona til USAs tidligere president. Jeg er meget engasjert i flere prosjekter. Jeg er Senator for New York og USA's potensielle neste president." Hun tar pakken og forsvinner ut.

Nr. 3 er Donald Trump som sier: Jeg er USA's president. Jeg har et meget stort ansvar i verdenspolitikken. Dessuten er jeg den klokkeste president i USA's historie", tar pakken og forsvinner ut.

Passasjer nr. 4 er Paven som sier til passasjer nr. 5, en gutt på 12 år "Jeg er et godt menneske og prest, og som sådan overlater jeg fallskjermen til deg".

Gutten svarer "Ingen problem; det er en fallskjerm også til deg. USA's smarteste president tok ryggsekken min".

Ralf Stahlke
ralf.stahlke@gmail.com



Presidentens bakside

I denne spalten vil presidenten dele sine baksidetanker med leserne.

International Maritime Health

På ekstraordinær generalforsamling ble det besluttet å avslutte vårt kollektive medlemskap i International Maritime Health Association (IMHA), men videreføre vårt arbeide for det eneste indekserte tidsskriftet i vårt fagfelt, International Maritime Health. Du får nå tidsskriftet i elektronisk utgave som en del av medlemskontingenten.

Høstens fagdag

Vi gjennomførte et vellykket endagsseminar på Hotell opera den 20 oktober i høst. Det var 50 deltagere og 10 foredrag. Seminaret ble avsluttet med en bedre middag.



Figure 2 Dr Eirik V Wilhelmsen foreleser. Foto: Jan Sommerfelt-Pettersen.

Æresmedlem

Under fagseminaret ble Seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Torbjørn Husby, f 1956, utnevnt til æresmedlem i Norsk Forening for Maritim Medisin for sin innsats for faget i sin alminnelighet og til foreningens beste i særdeleshett.

Torbjørn Husby er utdannet både som sykepleier og økonom med cand mag i administrasjon og ledelse.

Fra 2004 til 2017 har han vært underdirektør Sjøfartsdirektoratet med hovedansvar for sjømenns helse og velferd. Etter omorganisering i 2017 er han seniorrådgiver men med samme ansvarsområde. Torbjørn har vært sentral i utarbeiding av dagens helselovgivning for arbeidstakere på norske skip. Han har deltatt i fora for maritime helsespørsmål både nasjonalt og internasjonalt. Han er medlem av Board of Trustees i International Seafarers Welfare and Assistance Network og ansvarlig for utarbeidelsen portalen Training on board (nettside for sjøfolks trening, ernæring og helse).

Torbjørn Husby har gjort en meget stor innstas for sjømenns helse og velferd og har vært en meget god samarbeidspart og støtte for Norsk Forening for Maritim Medisin i mange år. Les mer [her](#).



Figure 3 Presidenten overrekker crest og diplom.

Neste Fagseminar

Foreningen årlige faglige oppdatering for sjømannelger, medlemmer og andre interesserte vil gå av stabelen på Kielfergen fra 19 til 21 oktober. Reserver datoen i din kalender.

Avslutningsvis

Flere medlemmer og flere innlegg til DoCUmentum Navale ønskes. Send meg en epost.

President
Jan Sommerfelt-Pettersen
jan@sommerfelt-pettersen.no

