

19 Nedgangstider og store konsekvenser

I boken *Hardt vær*, laget for Norsk Sjøoffiserforbund i 1999, skriver historikeren Dag Bakka:

«Den norske sjømannsstanden som i 1975 stod ombord i 1 200 skip over hele verden, skulle de neste årene oppleve ikke bare drastisk reduksjon i antall arbeidsplasser, at deres plass ombord ble overtatt av sjøfolk fra utviklingsland, at skipsmiljøene ble omsnudd og gjort ugjenkjennelige, men også at velferd og organisasjon ble avvirket og rettigheter i samfunnet vannet ut.»

Sjøfarten var den første næringen som ble rammet av globaliseringen, oppsummerte han⁹⁷³.

Professor i økonomisk historie Stig Tenold skriver at den norske handelsflåten i løpet av en tiårsperiode ble redusert med 80 % og antall rederier med norskregistrerte skip ble redusert med mer enn en tredjedel fra 1970 til 1987⁹⁷⁴. De norske sjømenn ble erstattet med utenlandske⁹⁷⁵. Toppåret for norske sjøfolk var på 1960-tallet med 65 000 i utenriks og 7 000 i kystfart. 90% i utenriks og nesten 100% i innenriks fart var norske⁹⁷⁶. En tredjedel av den mannlige arbeidsstyrken i landet hadde vært sjømenn⁹⁷⁷.

En så radikal endring måtte selvfølgelig også få konsekvenser for den maritime medisinen.

19.1 STCW-konvensjonen, 1978

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (STCW) ble vedtatt av IMO i 1978. Hensikten med konvensjonen var å etablere systemer som reduserer uheldige effekter av den menneskelige faktor på navigasjonsuhell og forurensning fra skip.

973 Jensen AB. 2018. Disse grafene viser norske sjøfolks historie. *Sysla Maritim*. 2018-04.09. Anvendt. 2018-09-15.

974 Tenold S. 2001. *Skipsfartskrisen og utviklingen i norsk skipsfart 1970-91*. Bergen, SNF.

975 «Når en innvandret person skal få tildelt fødselsnummer, gis det ofte først et midlertidig D-nummer. D-en kommer av at systemet opprinnelig var knyttet til utenlandske og utenlandsboende sjøfolk på norske skip: Direktoratet for sjømenn.» Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/F%C3%B8dselsnummer> Anvendt: 2019-10-23.

976 Økland 2019: 9.

977 Sannsynligvis er det korrekte tallet nærmere en fjerdedel (Økland 2019; 9).

Ikke uvanlig, medvirket en alvorlig ulykke til sjøs til å få konvensjonen vedtatt. Den alvorlige ulykken med MT «Amoco Cadiz» forlis den 16. mars 1978. Skipet gikk på grunn utenfor Bretagne og brakk opp. Havariet resulterte i verdens største oljeutslipp i historien⁹⁷⁸. Konvensjonen trådte i kraft den 28. april 1984⁹⁷⁹.

Med STCW ble det for første gang laget internasjonale minimums kvalifiseringskrav innen trening, sertifisering og vaktssystemer til besetningen på skip. Mange land hadde nasjonale bestemmelser tidligere, men disse var i liten grad koordinert.

I konvensjonens sjette kapittel stilles det krav til kompetanse innen førstehjelp og medisinsk behandling ombord. Disse bestemmelser resulterte i to førstehjelpskurs, kalt IMO 60 og IMO 80, samt et kurs i medisinsk behandling som regel omtalt som modellkurs IMO 1.15.⁹⁸⁰ Det ble laget en egen utgave av STCW-konvensjonen for fiskefartøyer (STCW-F) i 1995⁹⁸¹. Konvensjonen kom i en ny og utvidet utgave i 1995 og ble senere fornyet i 2010.

De internasjonale kravene kom knappe 100 år etter at diskusjonene om undervisning i helse for sjøfolk hadde begynt i Norge og rundt 20 år etter at Nordisk Råd hadde anbefalt standardisering av undervisning og sertifisering.

19.2 Utredning om sjøfartsadministrasjonen

Departementet for Handel og Skipsfart oppnevnte den 13. april 1976 et utvalg til å drøfte Direktoratet for sjømenns, Sjøfartsdirektoratets og Velferdstjenesten for handelsflåten målsetting, organisasjon og ansvarsområder, samt institusjonenes forhold til Handelsdepartementet. Utvalgets anbefaling ble publisert som en NOU⁹⁸².

Utvalget viser til Arbeidstilsynsutvalget av 1970⁹⁸³. Det var dissens i utvalget. En uenighet var om «Rådet for arbeidstilsyn på skip» skulle ligge under Sjøfartsdirektoratet som hadde hovedansvar for sikkerhet om bord, eller Direktoratet for sjømenn som hadde hovedansvaret for besetningen

978 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Amoco_Cadiz Anvendt: 2018-09-15.

979 [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) Anvendt: 2019-10-10.

980 FOR 2011-12-22-1523 Om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Se også følgende emneplaner: SDIR. 2019. *Emneplan Medisinsk Behandling – Oppdatering*. SDIR. 2014. *Emneplan Medisinsk Behandling*. SDIR. 2014. *Emneplan Medisinsk Førstehjelp*. SDIR. 2019. *Emneplan Medisinsk Førstehjelp – Oppdatering*.

981 IMO. 1995. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*.

982 NOU. 1978-22. *Sjøfartsadministrasjonen*.

983 NOU. 1973-13. *Offentlig arbeidstilsyn for skip*.

ombord. Sjøfartsdirektoratet fikk ikke støtte for sitt syn og foreslo derfor heller at Direktoratet for sjømenn skulle integreres i Sjøfartsdirektoratet⁹⁸⁴.

19.3 Utredning om endring av helsetjenesten for sjømenn (Holan-utvalget)

I september 1979 ble det avgitt en innstilling til Helsedirektoratet om Endring av helsetjeneste for sjømenn⁹⁸⁵. Ludvig Daae Holan var formann for komiteen. I innstillingen refereres det også til undersøkelser som er foretatt av rederilegene Ole W. Tenfjord og Jørgen HH Brochmann.

Holan-innstillingen peker på at man i kraft av Arbeidsmiljøloven og Loven om bedriftshelsetjenesten har et godt grunnlag for å foreslå at Legetjenesten for sjømenn etterhvert omlegges tilsvarende bedriftshelsetjenesten på land. Innstillingen ble støttet av Sjømannsforbundet, men ikke av Skipsfartens Arbeidsgiverforening.⁹⁸⁶ Det kom ikke noe ut av forslaget.

19.4 Arbeidsutvalget vedrørende alkohol og narkotikaproblemer i arbeidsmiljøet ombord i norske skip

Rusbruk og rusmisbruk blant sjøfolk har i lang tid fanget manges interesse.

Arbeidsutvalget ble nedsatt i 1979 hadde som målsetting blant annet å iverksette en opplysnings- og holdningskampanje mot alkoholmisbruk og narkomani ombord i norske skip⁹⁸⁷.

Arbeidsutvalget avholdt i 1982 ett møte hvor det ble vedtatt å sende en del opplysningsmateriell for å motvirke alkoholmisbruk til norske skip. Direktoratet for sjømenn var behjelpelig med distribusjonen. I 1983 ble det også avholdt ett møte, hvor man drøftet reaksjonene på det utsendte opplysningsmateriell og planer for det videre kampanjearbeid⁹⁸⁸.

19.5 Temanummer av Norsk Bedriftshelsetjeneste, 1981

«At sjøfarten har sine helt særegne medisinske problemer, betviler ingen. Likevel har Norge som sjøfartsnasjon åpenbart lenge ført en påfallende lav profil i utviklingen av sjøfartsmedisin som et eget yrkesmedisinsk fagområde»⁹⁸⁹.

984 NOU. 1978-22. *Sjøfartsadministrasjonen*; 8.

985 Holan LD. et al. 1979. *Innstilling om endring av helsetjenesten for sjømenn*. Oslo, Direktoratet for sjømenn. Stensil.

986 Efskind 1984; 67.

987 Arbeidsutvalget har i perioden hatt følgende sammensetning: Avdelingssjef Eiv. Eeg-Larsen, formann, Direktoratet for sjømenn. Sosialkonsulent Tor Rønning, AKAN. Studieleder K. Haldorsen, Norsk Sjømannsforbund. Sjefslege Endre Sugar, Legekontoret for sjømenn i Oslo. Informasjonssjef Kjell Hamre, Skipsfartens arbeidsgiverforening. Sosialkonsulent Jan Frydenlund, Direktoratet for sjømenn. Førstekonsulent Thore Gulbrandsen, Direktoratet for sjømenn, som også har fungert som utvalgets sekretær.

988 St. meld. nr. 71. (1983–1984). *Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn*; 16.

989 Larsen Ø. 1981. Sjøfartsmedisinermøte i Oslo. *Norsk Bedriftshelsetjeneste*. 2; 130.

Norsk Bedriftshelsetjeneste

Årgang 2 – nr. 3 – 1981

ISSN 0033-0249



norsk
bedriftslegeforening

Figur 54 Forside
Norsk bedriftshelse-
tjeneste 1981, 3

skrev Øivind Larsen da tidsskriftet *Norsk Bedriftshelsetjeneste* hadde et temanummer om sjøfartsmedisin i 1981 i forbindelse med Third European Nautical Medical Officers Meeting på Voksenåsen i Oslo fra den 1. til den 5. juni 1981. En del av foredragene fra konferansen ble gjengitt og gir et interessant bilde av hva fagfolkenen var opptatt av. Mye tid ble viet til 3S-prosjektet og de hadde et beøk hos Veritas hvor de blant annet fikk se en sjøgangssimulator.

Temanummeret inneholdt følgende interessante artikler

- Larsen, Ø. Sjøfartsmedisinermøte i Oslo.
- Backhaus, A. Ship's community.
- Sugar, E. Repatriation and unfitness for sea duty caused by mental case.
- Offer-Ohlsen, D. Seamen signed off owing to injuries and diseases in the Norwegian merchant fleet 1977–79.

- Flåtrud, A. System for safe ship Presentation of the Norwegian Research Project 3S.

19.6 Prosjektet System for Sikkert Skip (3S)

System for Sikkert Skip (3S) var et forskningsprogram med fokus på personsikkerhet til sjøs og ble startet opp i 1977. Forskningsprogrammet hadde tre hovedmål

«For det første å klarlegge de psykiske og sosiale forhold som fører til skader og ulykker, dernest å foreta en analyse av farene ved skipet som arbeidsplass, og for det tredje hvilke farer som skriver seg fra skipet som transportmiddel»⁹⁹⁰.

Prosjektet hadde flere delprosjekter:

- Personrisiko-statistikk innen skipsfarten.
- Sikkerhet og arbeidsmiljø i kystfarten.
- Sikkerhet ved skip som arbeidsplass.
- Arbeidsfysiologiske målinger.
- Sosiale faktorer – livsvilkår, sjøfolk og familie.

Forskningsprogrammet inkluderte prosjekter som ellers ikke ivaretas i tradisjonell norsk skipsforskning, blant annet prosjekter innen sjøfartsmedisin og sosialpsykologiske undersøkelser av sjøfolks og deres familiers livsvilkår.

Prosjektet var knyttet til Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF). Omkostningene var 16 millioner kroner og ble også støttet av rederier, FOU-myndigheter og sjøfartsmyndighetene.

Prosjektet ble avsluttet ved utgangen av 1980. Arne Flåtrud⁹⁹¹ fra Sjøfartsdirektoratet var prosjektleder. Prosjektet hadde et bredt sammensatt råd og et styre. Sivilingeniør Karl Stenstadvold (1915–1997) var formann for styringskomiteen⁹⁹². Han hadde vært direktør for SINTEF⁹⁹³ siden 1951.

19.6.1 Delprosjektet «Sykdomsbilledet til sjøs – helsetjenesten for sjøfolk»

Delprosjektet «Sykdomsbilledet til sjøs – helsetjenesten for sjøfolk» var ikke fullført i 1980, og NTNF stilte i 1981 en bevilgning på kr. 300 000 til disposisjon for direktoratet for å slutføre delprosjektet. Arbeidet med dette

990 St. meld. nr. 18. (1978–1979). *Om årsberetning for 1977 fra Direktoratet for sjømenn*; 11.

991 Styret ble ledet av Sivilingeniør Karl Stenstadvold og bestod ellers av Viseadministrerende direktør Hans-Fredrik Grorud, Assisterende sjøfartsdirektør Emil Jansen, Direktør Årstein Jønes, Direktør Even Rogstad Lund, Forbundsformann Henrik Aasarød, Forbundssekretær Gudmund Åsheim.

992 NTNF. 1980. *Årsberetning for budsjettåret. 1/1 1979 – 31/12 1979*. Oslo.

993 Instituttet ble etablert i 1950 under navnet Selskapet for industriell og teknisk forskning ved Norges tekniske høyskole (NTH) for å være NTHs forlengede arm innen industrirettet forskning, og har alltid vært nært knyttet til NTH og senere NTNU.

ble utført av Institutt for allmennmedisin ved Universitetet i Oslo. Rapportene ble utgitt av direktoratet i 1982 i heftet *Sjøfolks helseforhold*. Heftet inneholder følgende rapporter:

- Kartlegging av skade- og sykdomsbildet hos sjøfolk i Wilh. Wilhelmsens Rederi 1975 og 1978.
- Eksemsykdommer i Wilh. Wilhelmsens Rederi 1975 og 1978.
- Skadebildet hos ansatte på plattformene «Treasure Hunter», «Treasure Finder» og «Treasure Seeker» i Wilh. Wilhelmsens rederi i 1976–79.
- Hyrenekter hos sjøfolk i den norske handelsflåten 1979 på grunn av helsemessige årsaker.
- Førstehjelpsbehandling av skader ombord (ICE-metoden).
- Sykeavmønstringer i den norske handelsflåten 1977–79.
- Hørselstap hos sjøfolk i den norske handelsflåten bedømt ved audiometri i forbindelse med mønstringsundersøkelser på legekontoret for sjøfolk i Oslo juni-desember 1979.
- Odontologisk-kirurgisk sykелighet hos sjøfolk i den norske handelsflåte.

Rapportene 1 til 7 er skrevet av lege Dag Offer-Ohlsen og rapport nr. 8 av lege og tannlege Jacob Klafstad⁹⁹⁴.

19.6.2 Delprosjekt Arbeidsfysiologi

Flere studier ble gjennomført på Arbeidsfysiologisk institutt i Oslo. Kåre Rodahl (1917–2008)⁹⁹⁵ var leder for Arbeidsfysiologisk institutt og også professor ved Norges Idrettshøgskole i en årrekke.

De gjennomførte studier av stress til sjøs⁹⁹⁶ samt på taubåten MS «Tender Pull»⁹⁹⁷, på container-skipet MS «Toyama»⁹⁹⁸, tankskipet MT «Texaco»⁹⁹⁹,

994 St. meld. nr. 71. (1983–1984). *Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn*; 17.

995 https://nbl.snl.no/K%C3%A5re_Rodahl Anvendt: 2019-11-24.

996 Rodahl K. 1980. *Arbeidstress til sjøs*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, Norwegian Technical Research Council. 215 ss.

997 Rodahl K. et al. 1977. *En arbeidsfysiologisk analyse av belastningen ombord på taubåten «Tender Pull» under ankerhåndtering på oljefeltet i Nordsjøen*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 8 ss.

998 Rodahl K. et al. 1977. *En orienterende arbeidsfysiologisk undersøkelse av arbeids- plassene ombord på container-skipet M/S «Toyama»*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 9 ss.

999 Rodahl K. et al. 1979. *Arbeidsfysiologisk undersøkelse ombord på MT «Texaco»*, Bergen. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 28 ss.

MS «Bergensfjord»¹⁰⁰⁰, MS «Tarn»¹⁰⁰¹, MS «Tarago»¹⁰⁰² og hurtigruteskipet MS «Harald Jarl»¹⁰⁰³.

19.6.3 Sikkerhet ved Skipet som Arbeidsplass (SSA)

Sikkerhet ved Skipet som Arbeidsplass (SSA) var et delprosjekt i 3S som ble startet i 1977 som et samarbeidsprosjekt mellom Arbeidspsykologisk institutt og Norges skipsforskningsinstitutt. Hovedfokus var å styrke den personlige sikkerheten i arbeid og fritid. SSA produserte en serie arbeidshefter til bruk ombord, blant annet ett om verne- og miljøarbeid på skip¹⁰⁰⁴.

19.6.4 Et sosialvitenskapelig blikk på skip og samfunn

Ved Arbeidspsykologisk institutt var det en Skipsgruppe. Frem til 1977 var arbeidsforskningsinstituttene arbeid med skipsfarten i stor grad fokusert på den praktiske arbeidssituasjonen ombord. Etterhvert ble familien og forholdet til samfunnet problematisert.

I 3S-prosjektet fikk arbeidsforskningsinstituttene i oppgave å se på de sosiale faktorerens betydning for sikkerhet. Rapporten representerer et selvstendig sosialvitenskapelig bidrag til forståelsen av sjøfolks livssituasjon. Rapporten fokuserer på de begrensinger for personlig og sosial utvikling som ligger i skipssamfunnet og sjøyrket, og er skrevet av en sosialantropolog. Problemstillinger som behandles er skipskultur, sjøyrket som arbeid, skips-samfunnet som et 24-timers samfunn, og familieforhold vektlegges avslutningsvis. Forskerne mente at utviklingen med vesentlig større yrkesdeltagelse for kvinner vil by på særlige problemer for den (mannlige) sjømann¹⁰⁰⁵.

Metoden som ble brukt var det forfatterne kaller feltarbeid. Med dette mener de at de var tre måneder ombord på tre skip samt hadde en rekke kortere skipsopphold og besøk på Velferdens utestasjoner. De intervjuet både sjømenn, maritime elever og ikke minst 160 sjømannshustruer. Åtte

1000 Rodahl K. et al. 1979. *Arbeidsfysiologiske undersøkelser på MS «Bergensfjord», med særlig henblikk på bro-offiserene*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 40 ss.

1001 Mæhlum SA. et. al. 1978. *En arbeidsfysiologisk undersøkelse av varmebelastningen ombord i MS «Tarn» i fart på den Persiske Gulf*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 34 ss.

1002 Jebens E. et al. 1979. *En arbeidsfysiologisk undersøkelse av varmebelastningen hos maskinister og reparatører ombord på M/S «Tarago» i fart på den Persiske Gulf*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 38 ss.

1003 Rodahl K. et. al. 1980. *En arbeidsfysiologisk undersøkelse av hurtigruteskipet MS «Harald Jarl»*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport, NTNF, Arbeidsfysiologisk institutt. 44 ss.

1004 Archer AM. U.å. *Katalog over hjelpemidler til verne- og miljøarbeide ombord*. Trondhjem, Norges Skipsforskningsinstitutt, Marinteknisk Senter, Rapport 3S. 94 ss.

1005 Sørhaug HC. et al. 1980. *Skip og samfunn. En undersøkelse av betingelser for organisatorisk og individuell tilpasning*. Oslo, System for sikkert skip, 3S Rapport 80-03. Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd. 292+11 ss.

sjømannsfamilier er fulgt opp gjennom 2–3 år og spørreskjemaer har blitt sendt ut til alle 43 lokalforeningene av Det Norske Havfrueforbund.

Forfatterne konkluderer:

«Gjennom dette er ringen sluttet. ... Begrepet skipskultur har i denne rapporten blitt brukt for å gripe de sentrale betingelser for det mellommenneskelige klimaet ombord på et skip. Statistikken ... levner liten tvil om at en stor del av alle ulykker til sjøs på en eller annen måte har hele eller deler av sin bakgrunn i dette klimaet. Likeledes er det klart at det sosiale miljøet også påvirker rekruttering og avskalling fra yrket. På sin side er det faktorer som igjen både direkte og indirekte påvirker sikkerheten til sjøs»¹⁰⁰⁶.

19.6.5 Forslag om et sjøfartsmedisinsk senter

På slutten av prosjektet ble det omtalt i avisen

«Norske forskningsinstitusjoner vil foreslå overfor myndighetene opprette et eget medisinsk senter for sjøfolk i handelsflåten og offshorearbeidere. Det er de to store forskningsprosjektene 3S System for sikkert skip og 3S Sikkerhet på sokkelen som nå skal vurdere hvordan et slikt senter bør være. – Norge har stort behov for et slikt senter, forteller sjømanns lege Dag Offer-Ohlsen ved Legekontoret for Sjømenn i Oslo til Aftenposten»¹⁰⁰⁷.

Offer-Ohlsen viste at forskningen hadde påvist svakheter ved sjømannslegeordningen, ved opplæring av de som behandler syke ombord og at utstyret ombord i stor grad er basert på gjetninger. Behovet for forskning var påtrengende. Kunnskapen fra Radio Medico gjennom 30 år hadde ikke kommet sjømannsleger til gode. Løsningen var å etablere et medisinsk sjøfartssenter fortrinnsvis i Bergen hvor erfaringen med rådgivningen til sjøfolk var betydelig.

Det kom ikke noe ut av forslaget.

19.6.6 Kurs ved Det Norske Shippingakademi

Som en følge av S3 ble det utarbeidet et seks dagers kurs i skadebehandling, helse og personsikkerhet til sjøs. Kurset ble laget av sjømannslege Dag Offer-Ohlsen og overlege Svein Nilsson ved Beitostølen Helsesportsenter og arrangert ved Det Norske Shippingakademi¹⁰⁰⁸.

Kurset ble innrettet på bakgrunn av kartlegging av 758 skademeldinger fra Wilhelm Wilhelmsens Rederi i 1976 til 1978, hvorav 20 % førte til

1006 Sørhaug 1980; 292.

1007 Larsen RL. 1981-03–19. Forslag om medisinsk sjøfartssenter. *Aftenposten*; 4.

1008 Det Norske Shippingakademi var en høyskole for rederiutdanning, etablert i Oslo i 1967 som en frittstående stiftelse opprettet av Norges Rederiforbund. Skolen ble i 2000 fusjonert inn i Handelshøyskolen BI. (https://no.wikipedia.org/wiki/Det_norske_Shippingakademi Anvendt: 2018-09-17).

sykeavmønstring. En stor andel av skadene var ledd- og muskelskader samt brudd. Kurset fokuserte derfor på idrettsskadebehandling og sutur av kutt.

Videre inneholdt kurset en del om anvendelsen av medisinkisten ombord. Kurset gjennomgikk også hypotermi, psykiske reaksjoner under kriser og katastrofer, beredskapsøvelser, førstehjelp og fysisk treing ombord. ’

19.6.7 Hjerte-kar-dødelighet

En «spinnoff» av 3S-prosjektet var Reidar Mundals (1942–2019)¹⁰⁰⁹ studie¹⁰¹⁰ fra 1982 av hjerte-kar-dødelighet hos sjøkapteiner. Utgangspunktet var en 15 % overhyppighet av hjerte-kar-sykdom blant norske sjøkapteiner samt en overhyppighet av latent hjertesykdom hos loser i Oslofjorden. Studien bekreftet overhyppigheten.

Tenfjord publiserte i 1983 en undersøkelse av risikofaktorer for hjerte-kar-dødelighet i Wilhelm Wilhelmsens Rederi av 750 personer i perioden 1972–1981¹⁰¹¹. Undersøkelsen viste en vesentlig større forekomst av risikofaktorer for hjerte-kar-sykdom som kan være med på å forklare den allerede kjente overdødelighet.

19.7 Førstehjelp ombord

I 1982 utgav mangeårig styremedlem i foreningen, Jørgen HH Brochmann, en ny legebok for sjømenn, denne gang med tittelen *Førstehjelp ombord*¹⁰¹² og mer innrettet i den retningen enn tidligere slike bøker. Boken var godkjent av Helsedirektoratet og utarbeidet samtidig med oppdateringen av skipsmedisinkisten slik at rådene var harmonisert¹⁰¹³.

I en anmeldelse påpekes det at tittelen er noe misvisende, da boken inneholder

«kortfattede og greie omtaler av hva man skal gjøre ved de forskjellige sykdommer og skader. Kvinner og barn er også omhandlet – det hender jo ikke så sjelden at også familiemedlemmer er med en tur til sjøs. ... Boka ... fortjener vid spredning, ikke bare til sjøs»¹⁰¹⁴.

1009 Reidar Mundal var kommandørkaptein og Sjef for Hygieinekoret i Forsvarets Sanitet.

1010 Munda, R. Et. al. 1982. Latent ischemic heart disease in sea captains. *Scand J Work Environ Health*. 8, 3; 178-184.

1011 Tenfjord OW. et al. 1983. Risikofaktorer for koronar hjertesykdom hos sjømenn. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 103, 2312-2316.

1012 Brochmann JHH. 1982. *Førstehjelp ombord*. Oslo, Grøndahl & Sønns forlag. 151 ss.

1013 Brochmann JHH. 1982. Skipsmedisin før og nå. Oslo, *Norsk Bedriftshelsetjeneste*. 3; 216–20. FOR 1981-12-11-8748 *Om legemidler på skip m v*.

1014 Larsen Ø. 1982. Brochmann, JHH. Førstehjelp ombord [Anmeldelse]. *Norsk bedriftshelsetjeneste*. 3; 207.



*Figur 55
Forside
Brochmann,
JHH. 1982.
Førstehjelp
ombord.*

Brochmann utarbeidet senere også et hefte med råd om førstehjelp ved forgiftninger ombord som ble utgitt av Direktoratet for sjømenn og Rådet for arbeidstilsynet på skip¹⁰¹⁵.

19.8 Helseutfordringer ved kjemikalieskip

Kjemikalietankere er skip som er spesialkonstruerte for å frakte flytende kjemikalier. Norge er en vesentlig aktør i denne delen av den maritime

¹⁰¹⁵ Brochmann JHH. 1985. *Førstehjelp ved forgiftninger ombord forårsaket av cyan-forbindelser, andre kjemikalier, kondenserte gasser, syrer, lut, petroleumsprodukter, metanol, alkohol og medikamenter*. Oslo, Direktoratet for sjømenn og Rådet for arbeidstilsyn på skip. 16 ss.

næring. Med rundt 230 kjemikalietankskip er Bergen verdens største konsentrasjoner av slike skip¹⁰¹⁶.

19.8.1 Kjemikalieutvalget

Den 3. mai 1972 ble det nedsatt et koordinerende utvalg vedrørende spørsmål om medisinsk veiledning på skip som fører flytende kjemikalier og kondenserte gasser i bulk. Utvalget fikk navnet Kjemikalieutvalget. Utvalget avholdt seks møter første året. Utvalget fant at man visste lite om de medisinske utfordringene og Yrkeshygienisk institutt ble bedt om å utrede saken. Undersøkelsen ble delvis finansiert av Direktoratet for sjømenn.

I 1975 gav instituttet ut den første rapporten med tittelen Sjøfolk i kjemikaliefart. En yrkeshygienisk og medisinsk undersøkelse vedrørende transport av flytende kjemikalier i bulk på norske skip. Dette var et forprosjekt. Forprosjektet inkluderte to skip og 25 sjømenn og konkluderte med at videre undersøkelser ville være hensiktsmessig.

Hovedprosjektet ble senere finansiert og rapporten ble utgitt i 1976. Rapporten angir at det ved undersøkelsen var rundt 75 kjemikalieskip i den norske flåten og at det var omkring 3 000 sjømenn tilknyttet driften. Risiko forbundet med virksomheten var ikke tilstrekkelig kjent og måtte undersøkes nærmere. Prosjektet inkluderte undersøkelser av 13 skip og 125 sjømenn.

Prosjektet påpekte de spesielle utfordringer knyttet til risiko ved kjemikaliefart og anbefalte at det ble etablert en egnet bedriftshelsetjeneste knyttet til denne spesielle maritime virksomheten.

«Vi vil konkludere med at det foreligger et klart behov for en fortløpende yrkesmedisinsk overvåking av mannskapene ombord på skip som transporterer kjemikalier i bulk.»

Rapporten anbefalte at en ordning hvor sjømannslegeordningen sammen rederihelsetjenesten skulle løse utfordringen.

Det kom ikke noe ut av dette initiativet.

19.8.2 Helsekontroller av arbeidstakere på gass og kjemikalieskip

Under ledelse av lege Dag Offer-Ohlsen ble det i 1980 startet en spesialundersøkelse av sjøfolk på kjemikalie og gasskip ved på- og avmønstring eller ved tilfelle av eksponering. Hensikten var å vurdere helserisikoen ved virksomheten¹⁰¹⁷.

1016 <https://www.maritimebergen.no/bergen-er-verdensledende-pa-kjemikalietankere/> Anvendt: 2019-10-10.

1017 St. meld. nr. 71. (1983–1984). *Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn*; 17.

19.8.3 *Prosjekt Fremtidens skipsdrift*

Direktoratet for sjømenn fikk i 1982 en bevilgning fra Norges Teknisk-Naturvitenskaplige Forskningsråd for å ivareta delprosjektet Helse og Miljø i rådets prosjekt «Fremtidens skipsdrift»¹⁰¹⁸.

Et kjemikalieprosjekt ble igangsatt i 1982¹⁰¹⁹ og ledet av sivilingeniør og lege Lasse Efskind (1944-) ved Institutt for allmennmedisin, hadde som utgangspunkt å undersøke en eventuell kjemikalieeksponering av mann-skaper ombord i kjemikalieskip. Innledningsvis påpekte rapporten at

«... dekk- og maskinarbeidere har den høyeste gjennomsnittlige dødelighetsindeks av alle undersøkte yrkesgrupper»¹⁰²⁰.

I denne forbindelse er det foretatt flere befaringer og undersøkelser på slike skip. Rapporten forelå i 1984 og bestod av to deler¹⁰²¹. Den første delen var en analyse av yrkesmessige utfordringer knyttet til kjemikaliebåter. Forskerne gjennomførte skipsbesøk på fire kjemikalietankere. Alle sjømenn ble undersøkt inklusive diverse prøver. Fartøyene ble hygienisk kartlagt og spesielt ble det tatt gass og støymålinger. Hundre og to personer ble undersøkt.

Den andre delen av rapporten anbefaler etableringen av en ambulerende teambasert bedriftshelsetjeneste for sjøfolk.

«Sjøfolkene er den yrkesgruppe som ifølge Statistisk Sentralbyrå har størst risiko for sykdom i sin alminnelighet og for tidlig død. Industriarbeiderne på land har svart på de yrkesmedisinske problemer ved å bygge opp en moderne bedriftshelsetjeneste, ... Derfor er det bortimot en skandale at handelsflåten ikke har noen tilsvarende ordning¹⁰²² og at de spede forsøk som Holan-innstillingen var, ennå ikke har gitt konkrete resultater»¹⁰²³.

Det ble ikke etablert noen form for bedriftshelsetjeneste som foreslått i prosjektet.

Det ble også gjennomført et prosjekt vedrørende daglig bruk av kjemikalier på norske skip. Dette ble utført av Yrkeshygienisk institutt¹⁰²⁴.

19.8.4 *Nevrologiske skader hos sjømenn*

Professor og overlege, spesialist i nevrologi Gudbrand Olav Fossan (1937–2016) var den som startet forskning om løsemidler og effekter på nervesys-

1018 Prosjektet hadde fem deler; helse og miljø, driftsvennlighet, arbeidskraftsbehov, automasjon samt opplæring og utdanning. Sagen A. 1985. *Fremtidens skipsdrift*. FoU programsamarbeid mellom skipsfarten og NTNF. 1982–1985. Sluttrapport. Høvik, DNV. 80 ss.

1019 Offer-Ohlsen D. 1982. *Sjøfolks helseforhold*. Direktoratet for sjømenn.

1020 Statistisk Sentralbyrås rapport -79/19 *Om yrke og dødelighet* iht Efskind, 1984; 10.

1021 Efskind L. et al. 1984. *Prosjekt helse og miljø. Rapport. Eksponering, arbeidsmiljø og yrkeshygiene på moderne kjemikaliebåter. Modeller og strategier for en fremtidig helsetjeneste for sjøfolk*. Oslo, Direktoratet for sjøfolk, 81 ss.

1022 Understreking i originalen.

1023 Efskind 1984; 3.

1024 Sagen 1985; 20.

temet i Norge. Arbeidet startet med det som har blitt kalt «Gade-saken» hvor tre kvinnelige ansatte hadde blitt eksponert for toluen og fått nevrologiske plager. På samme tid la Fossan merke til at det ble henvist sjømenn til poliklinikken på Nevrologisk avdeling på Haukeland sykehus. I samarbeid med dr. Laura Sleire, som var sjef for Legekontor for sjømenn i Bergen på den tiden, satte de fokus på dette problemet.

I 1982 skrev de en artikkel¹⁰²⁵ om en sjømann som hadde fått epilepsi og antydte et hans arbeide ombord på et kjemikalieskip spilte en rolle for utviklingen av sykdommen. Zuzana Magnussen, som var bedriftslege på Haukeland sykehus, publiserte sammen med Fossan en artikkel i 1983 om «Gade-saken»¹⁰²⁶.

Fossan søkte forskningsmidler fra Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF)¹⁰²⁷ for å se nærmere på problemstillingen. Dr. Bente Moen fikk stipend og studerte problemstillingen fra 1985 til 1990. Rederiforbundet gav også støtte til arbeidet¹⁰²⁸.

Moens studie «Morbidity of Seamen on Norwegian Tankers» indikerte

«... adverse effects in the nervous system of seamen on chemical tankers related to their chemical exposure. ... the study shows a relationship between work with chemicals on deck on tankers and the occurrence of cancer. ... Also, the study indicates that the seamen on chemical tankers are exposed to vapours from loaded chemicals even today»¹⁰²⁹.

19.8.5 Sjøsyke, 1982

Offer-Ohlsen og Eilif Dahl gjennomførte et forsøk¹⁰³⁰ med transdermalt skopolamin¹⁰³¹ som viste god effekt. Medisinerstudenter var «forsøksdyr» og bølgesimulator hos Veritas på Høvik ble benyttet. Forsøket ble til og

1025 Fossan GO. et al. 1982. Hjerneskade med epilepsi hos sjømenn på kjemikalieskip. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 102; 183-4.

1026 Fossan GO. et al. 1983. Nevrasteni og polyneuropati. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 103; 2039-41.

1027 NTNF var ett av de fem opprinnelige forskningsrådene som ble samlet til Norges forskningsråd i 1993. NTNF ble etablert i 1946. De andre fire var Norges allmennvitenskapelige forskningsråd (NAVF) 1949, Norges landbruksvitenskapelige forskningsråd (NLVF) 1949, Norges fiskeriforskningsråd (NFFR) 1972 og Norges råd for anvendt samfunnsforskning (NORAS) 1987 (https://no.wikipedia.org/wiki/Norges_forskningsråd Anvendt: 2018-09-04).

1028 Norges Rederiforbund ble stiftet 15. september 1909 i Kristiania og endret navn til Norges Rederiforbund i 1984. Forbundets første president var den bergenske rederen Christian Michelsen. Organisasjonen spilte en viktig rolle i forhandling av fraktavtaler med Storbritannia under første verdenskrig og andre verdenskrig og flere av forbundets medlemmer var drivende i organiseringen av NORTRASHIP. (https://no.wikipedia.org/wiki/Norges_Rederiforbund Anvendt: 2018-09-04)

1029 Moen BE. 1991. *Morbidity of Seamen on Norwegian Tankers, with special reference to the Nervous System*. Bergen, University of Bergen, Institute of Neurology and Neurosurgery and Institute of Occupational Medicine.

1030 Dahl E. et al. 1984. Transdermal scopolamine, oral meclizine, and placebo in motion sickness. *Clin. Pharmacol. Ther.* 36, 1; 116-120.

1031 Scopoderm fra legemiddelfirmaet CIBA.



Figur 56 Bølgesimulator hos Veritas på Høvik. Foto: Dag Offer-Ohlsen

med behørig omtalt i avisen¹⁰³². Forsøket ble benyttet av legemiddelfirmaet CIBA¹⁰³³ for å fremme Scopoderm®.

Den 22. februar 1984 var det en utblåsning på boreplattformen «Vinnland» 12 nautiske mil nordøst for Sable Island utenfor Nova Scotia i Canada. Mannskapet på 76 ble evakuert med livbåtene. De var i båtene i åtte timer og ble svært sjøsyke. En døde av hjertesykdom i denne forbindelse. Som en oppfølging av denne hendelsen engasjerte Sjøfartsdirektoratet Dag Offer-Ohlsen til å gjennomgå litteratur om sjøsyke for å få en oversikt over kunnskap på området.

Offer-Ohlens rapport konkluderte med at det var lite ny kunnskap på området ift det som kom ut av forrige krig. Et unntak var skopolamin i hudplaster¹⁰³⁴. Rapporten anbefalte videre studier og foreslo at disse skulle se på sammenhengen mellom mekaniske og medisinske tiltak for å redusere

1032 Holm PA. 1982-10-02. Plaster mot sjøsyke. VG; 17.

1033 CIBA står for Chemical Industry Basel. Selskapet skiftet senere navn til Ciba-Geigy og så til Novartis etter sammenslåing med Sandoz.

1034 Transdermalt.

sjøsyken, livbåters konstruksjon for å forebygge sjøsyke og retningslinjer for teoretisk og praktisk opplæring av sjøfolk ¹⁰³⁵.

19.9 Temanummer av Norsk Bedriftshelsetjeneste, 1983

Tidsskriftet *Norsk Bedriftshelsetjeneste* hadde nok et temanummer om sjøfartsmedisin, denne gang nr. 4, 1983. Bakgrunnen var Forth European Nautical Medical Officers Meeting i Rotterdam fra 19 til 22 september 1983. Øivind Larsen skriver i sin innledning

«Selv om Norge jo er en stor sjøfartsnasjon, har vi også tidligere kunnet konstatere at sjøfartsmedisinen som fagområde merkelig nok ikke har noen særlig grunnfestet posisjon i Norge.»



*Figur 57 Forside
Norsk Bedrifts-
helsetjeneste
1983, 4.*

1035 Offer-Ohlson D. U. å. *Rapport Litteraturoversikt vedrørende midler mot sjøsyke*. Oslo, Universitetet i Oslo, Institutt for allmennmedisin. 24 ss.

Foredragene som ble gjengitt var

- Larsen, Ø. Sjøfartsmedisinermøte igjen
- Goethe, H. Ships of the future – the human point.
- Urner, CJ. Shipboard medicine in the United States.
- Larsen, Ø. Senior on the service.
- Brochmann, JHH. Landsetting av alvorlig syke eller skadede sjømenn.
- Kopperud, K. Syke og skadede sjømenn i utenlandske havner.

19.10 Forslag om senter for sjøfartsmedisin, 1984

I 1984 skrev Jørgen HH Brochmann, rederilege i Leif Høegh, sammen med professor Øivind Larsen og Ole W. Tenfjord, en artikkel i legetidsskriftet¹⁰³⁶

som argumenterte for et sjøfartsmedisinsk senter i Norge. Artikkelen innledet han slik:



«De viktigste yrkesmedisinske problemer med skipet som arbeidsplass er de spesielle yrkeshygieniske forhold, det psykologiske og forpleiningsmessige aspekt ved å leve kontinuerlig i et 24 timers samfunn og de rent sosialmedisinske problemer ved å være adskilt fra familie og miljø i land. Sjøfolk har høy dødelighet, ulykkesfrekvens og sykkelighet. De har øket risiko for hjerte- og karsykdommer og andre lidelser som antas å ha sammenheng med lite mosjon, for fettrikt kosthold og uheldige røke- og drikkevaner. Det er nødvendig med en ny moderne helsetjeneste for sjøfolk med fokusering på arbeids- og livsmiljøet ombord, med andre ord en bedriftshelsetjeneste tilsvarende den man har i land. Det er ønskelig med et institutt som kan koordinere videre sjøfartsmedisinsk forskning og praktiske tiltak for å bedre arbeids- og leveforhold til sjøs.»

Figur 58 Brochmann,

JHH. Foto: Øivind Larsen Det ble ikke noe av dette forslaget.

19.11 Omlegging av primærhelsetjenesten

Det kom på 1980-tallet store endringer i rammebetingelsene for primærhelsetjenesten. Kommunehelsetjenesteloven¹⁰³⁷ av 1982 ble gjennomført i 1984. Loven medførte at de statlige ansatte distriktslegene ble kommunalt ansatte etter å ha vært statlige embedsmenn siden før 1836. Videre medførte loven at almenpraktiserende leger ikke lenger var et liberalt yrke – som f.eks. advokater, men en offentlig detaljregulert virksomhet. Loven medførte at leger ikke lenger kunne etablere praksis fritt og samtidig praktisere for Folketrygdens regning.

Både de statlige distriktslegene og de private allmennlegene ble kommunale leger, dels ansatte og dels med kontrakter (driftstilskudd). Kom-

¹⁰³⁶ Brochmann 1984.

¹⁰³⁷ LOV–1982-11-19-66 *Om helsetjenesten i kommunene*.

munaliseringen av legene ble gjennomført av helseminister Leif Heløe (H). Spesielt distriktslegene var lei seg for denne omorganiseringen.

Ordningen med legevakt var i utgangspunktet en frivillig ordning avtalt mellom legene i distriktet. Fra 1981 fikk kommunene ansvar for å organisere en legevakt¹⁰³⁸.

I 1984 var de legene som hadde hovedomsorgen for sjømennene statsansatte ved legekantorene for sjømenn. Utenfor de store sjøfartsbyene var det private leger som var godkjente som sjømannsleger og disse drev denne virksomheten som en del av sin øvrige virksomhet. For sjømannslegene var utfordringen at deres virksomhet ikke enkelt lot seg innpasse i den nye modellen for praktiserende leger. Sjømannslegene var dels statlig ansatte¹⁰³⁹ og dels autoriserte i privat praksis. Sjømannslegenes behov¹⁰⁴⁰ ble ikke hensyntatt¹⁰⁴¹.

19.12 Tariffavtale

Norsk Forening for Sjøfartsmedisin var i utgangspunktet både en faglig forening og en fagforening. I 1984 konkluderte styret at Den Norske Lægeforenings fremforhandlede tariffavtale vedrørende lønns- og arbeidsvilkår for leger ved legekantor for sjømenn vil kunne gi grunnlag for en lik ordning for alle sjømannslegene. Avtalen gav videre rett til utdannelsespermisjon og godkjennelse som spesialist i almenmedisin¹⁰⁴². Med privatisering av de statlige sjømannslegekantorene noen få år senere forsvant behovet for fagforeningsvirksomheten.

19.13 Drap og tortur av sjømenn, MS «Germa Lionel»

MS «Germa Lionel»¹⁰⁴³ ble tatt i arrest i Tripoli i Libya den 11. mai 1984. Skipet og mannskapet var i arrest¹⁰⁴⁴ i 27 døgn. Flere av mannskapet ble

1038 LOV-1980-06-13-42 *Om leger*.

1039 Legekantoret for Sjømenn i Bergen ble privatisert den 1 januar 1990 samtidig med at Sentral-kantoret i Oslo ble nedlagt (<http://sjomannslege.no/om-oss/> Anvendt: 2019-10-23).

1040 De militære leger hvorav mange hadde hovedstilling i Forsvaret – med rett til redusert arbeidstid – og sitt øvrige arbeid i almenpraksis, fikk etter en del parlamentarisk aksept for at deres statlige militære stilling skulle telle likt med kommunale offentlige helseoppgaver (som helsestasjon, legevakt mm).

1041 Da driftstilskuddordningen ble erstattet med fastlegeordningen i 2001, endret dette ikke på forholdene for sjømannslegene.

1042 Norsk Forening for Sjøfartsmedisin. 1984-03-01. Styremøte Referat.

1043 MS «Germa Lionel» er et norsk stykkgodsskip. Skipet er 80 meter langt og ble bygget 1979 i Singapore for rederiet Gerner Mathisen. Lasteevnen er på 5 200 tonn og farten mellom 11 og 13 knop. https://no.wikipedia.org/wiki/MS_%C2%ABGerma_Lionel%C2%BB Anvendt: 2019-03-06.

1044 Eitinger L. Et. al. 1981. Gisselpsykiatri. En ny utfordring til psykiatrien. *Nordisk psykiatrisk tidskrift*; 11–22.

torturert og matros Bjørn Pedersen ble torturert til døde¹⁰⁴⁵ av libyske myndigheter. Den 17. juli forlot skipet Tripolis.¹⁰⁴⁶

Utenriksdepartementet fikk beskjed fra rederen først den 21. mai. Den 27. mai overleverte den svenske ambassade¹⁰⁴⁷ en note til libyske myndigheter og samme dag ble representanter for ambassaden avvist da de prøvde å komme ombord.

Skipet forble isolert i 27 dager. Utenriksdepartementet sendt sosialkonsulent Jan Frydenlund fra Direktoratet for sjømenn til Libya og han ankom Tripolis den 11. juni. Den 14 juni fikk han komme ombord. Båren med matros Pedersen ankom Oslo den 26. juni.

Militærpsykiateren Lars Weisæth¹⁰⁴⁸ ble engasjert til å følge opp besetningen så snart de kom hjem¹⁰⁴⁹ og i mange år etterpå.¹⁰⁵⁰ Sjømannslege Terje Blix Lie forteller:

«Jeg var også engasjert i oppfølgingen av mannskapet på ... Germa Lionel som ble tatt i arrest i Libya under Kadhafi anklaget for spionasje i 1984. Flere av mannskapet ble utsatt for tortur og en matros døde under tortur mens kolleger i cellene ved siden av hørte på. Overstyrmannen ble også utsatt for tortur. Han fikk brudd i hodeskallene, utslåtte tenner og nyreskader»¹⁰⁵¹.

Besetningen var på 14 mann. En ble drept, en ble bortført og antatt drept, men var i live. En ble alvorlig fysisk torturert. Seks hadde klare tegn på PTSD ved første kontakt med behandlerne og en utviklet PTSD etter to måneder. Ved oppfølging seks måneder senere hadde fortsatt syv – 54 % – av besetningen PTSD på tross av intens behandling¹⁰⁵². Besetningen ble også fulgt opp 20 år etterpå¹⁰⁵³. Den siste undersøkelsen viste at de som hadde fått plager tidligere, fortsatt hadde disse. Undersøkelsen viser også ingen med nye psykiske senskader. I 1986 fikk mannskapet erstatning fra

1045 Dette skal iflg utenriksminister Sven Stray være første gang et norsk skipsmannskap er drept av utenlandske myndigheter i forbindelse med sitt arbeid. Stortinget. 1984-08-22. *Referat fra møte i den utvidende utenriks- og konstitusjonskomite*. Hemmelig; 18.

1046 Totland PA. 1984. *Germa Lionel. Norske sjøfolk i Gaddafis fangenskap*. Oslo, Cappelen. 106 ss.

1047 Norge hadde ikke egen ambassade i landet.

1048 Thuesen NP. 2001-12-17. Skadet av sjokk. *Vi Menn*; 14-15.

1049 Weisæth L. 1986. Tortur av et norsk skipsmannskap. Torturen, mestrings og de psykiske følger. *Tidsskr Nor Lægeforen*. 107; 2224–2225. Lind I. 1989. *Psykisk forsvar og mestrings i en katastrofesituasjon. En etterundersøkelse av mannskapet på «Germa Lionel»*. Oslo, Universitetet i Oslo, Hovedoppgave i psykologi. Weisæth L. et al. 1990. A follow – up Study Tortured Norwegian Ships Crew. In: Lundeberg JE. (eds). 1990. *Wartime Medical Services*. Stockholm, FOA; 397-412.

1050 Stang L. 2011-02-22. Fikk alvorlige skader. *Dagbladet*. Lie T. Et. al. 1993. *Gulfundersøkelsen. Helsemessige følger for besetningen på norske skip etter seiling i den persiske gulf i perioden 1984–1988*. Oslo, Kontoret for katastrofepsykiatri. St. meld. nr. 42. (1995–1996). *Om verksemda til Sjøfartsdirektoratet i 1994 og 1995*; 17.

1051 Lie TB. 2018-10-21. *Beretning om min tjeneste som sjømannslege*. Manuskript.

1052 Weisæth L. 1989. Torture of a Norwegian ship's crew. *Acta psychiatr. scand.* Suppl. 355, 80; 63-72.

1053 Fuglestad IK. et al. 2004. *Germa Lionel – 20 år etter*. UIO, Masteroppgave.

Libya på 500 000 amerikanske dollar. Sosialkonsulent i Direktoratet for sjømenn, Jan Frydenlund, sier at dette er et plaster på såret. Dette er mindre enn man forlangte, men første gang Libya har utbetalt erstatning¹⁰⁵⁴.

19.14 Dødelighet blant sjøfolk, 1985

I 1985 publiserte Statistisk Sentralbyrå et ukehefte med tema *Yrke og dødelighet 1970–1980* som viser den høye dødeligheten i sjøfarten.

«Sjømenn hadde mer enn dobbelt så høy dødelighet som mannlige lærere. Sjømenn (dekk- og maskinmannskap) og hotell- og restaurantarbeidere og servitører hadde en dødelighet henholdsvis 60 og 40 prosent over gjennomsnittet for alle yrkesaktive menn, justert for aldersforskjeller mellom yrkene. Lærere hadde lavest dødelighet, 25 prosent under dødeligheten for alle yrkesaktive. ... Dødeligheten ... ble også målt med tapte leveår. ... Tapte leveår var gjennomsnittlig 2,9 år for mannlige lærere og 6,7 år for sjømenn. ... Dødeligheten av voldsomme dødsfall varierte langt sterkere Sjømenn hadde 3 ganger større dødelighet av voldsomme dødsfall som gjennomsnittet for yrkesaktive menn. ... og fiskere hadde dobbelt så høy dødelighet av voldsomme dødsfall som gjennomsnittet»¹⁰⁵⁵.

19.15 Hjemhenting av sjøfolk

Det var ikke uvanlig at sjøfolk fikk problemer både hjemme og ute¹⁰⁵⁶. Spesielt vanskelig var det å ta vare på sjøfolk som fikk alvorlige fysiske eller psykiske problemer i utlandet. Ofte kunne de ikke lenger være i jobb ombord.

Sjøfartsdirektoratet hadde en «sosialkomite» som tok seg av slike saker. Komiteen var ledet av underdirektør Kjell Nordang fra Sjøfartsdirektoratet og sosialkonsulent og sykepleier Jan Frydenlund fra Sjøfartsdirektoratet og sjømannslege Terje Blix Lie¹⁰⁵⁷ fra Oslo sjømannslegekontor var medlemmer. Sjøkaptein Roald Rørnes representerte sjøfolkene.

Sosialkomiteen hadde månedlige møter på dr. Lies kontor. Oppgaven var å bistå sjømenn «i nød». Hjemme hadde komiteen en uformell avtale med Lovisenberg Diakonale Sykehus slik at sjøfolk kunne prioriteres.

Sjøfolk som ble dårlige i utlandet hadde ofte behov for følge hjem. Som regel var det Terje Blix Lie som reiste for å hente dem hjem. Det var nød-

1054 Fossheim E. 1986-10-10. «Germa»-mannskapet hadde gitt opp håp. *Aftenposten*; 4.

1055 Statistisk Sentralbyrå. 1985. Statistisk Ukehefte nr. 48, 1985. *Yrke og dødelighet 1970–1980*.

1056 Brochmann JHH. 1983. Landsetting av alvorlig syke eller skadede sjømenn i havner med lav medisinsk standard. Oslo, *Norsk Bedrifshelsetjeneste*. 4; 495-7. Kopperud K. 1983. Syke og skadede sjømenn i utenlandske havner. *Norsk bedrifshelsetjeneste*. 4; 497-500.

1057 Han var også bedriftslege for Sjøfartsdirektoratet fra 1981 til de flyttet til Haugesund i 2006.

vendig å reise på meget kort varsel¹⁰⁵⁸. Det var oppdrag i Sør-Amerika, Karibien, Afrika, Midt-Østen og Asia.

Terje Blix Lie forteller om et typisk oppdrag.

«Rett før jul på 80-tallet ble en norsk sjømann psykotisk og innlagt på sykehus i Dakar (Senegal). Jeg ble av Sjøfartsdirektoratet sendt ned for å eskortere ham tilbake til Norge. Da jeg kom ned, viste det seg at han var blitt lagt i tvangstrøye fordi han hadde smadret TV'en på rommet i tillegg til overlegens gullklokke.

Da jeg kom og presenterte meg som sjømannslege på norsk (de snakket bare fransk på sykehuset) roet han seg raskt ned og takket ja til å bli med meg hjem for innleggelse på Gaustad sykehus. Det hjalp også med en stor dose Klorpromazin i.m. Han hadde lyst til å gå ut av flyet et par ganger mens vi var oppe i lufta og kom i krangel med bakkepersonal på flyplasser underveis (mellomlandinger), men jeg fikk klaret opp i det og vi fikk reise videre. Jeg var ganske lettet da jeg fikk levert ham på Gaustad og hoppet inn i en taxi for å reise hjem. Men da kjente jeg at magen ble urolig, og jeg fikk feber. Det endte opp med at jeg ble lagt inn på infeksjonsmedisinsk isolasjonsavdeling på Ullevål sh. med sepsis som følge av gastroenteritt med *Campylobakter*. Jeg ble innlagt lille julaften og utskrevet på nyåret og husker svært lite av dette oppholdet pga. høy feber. Og mitt tilfelle ble presentert i legetidsskriftet siden jeg var den første pasienten i Norge med *Campylobakter*-sepsis»¹⁰⁵⁹.

19.16 Tankerkrigen, 1984–1988

Tankerkrigen er en del av Den første Gulfkrigen eller Irak-Iran Krigen¹⁰⁶⁰ (1980–1988) og omfatter perioden i krigen hvor det var sjøkrig i Gulfen og sivil skipsfart ble angrepet i stor grad¹⁰⁶¹.

I januar 1984 erklærte Irak et område ved den iranske oljehavn Kharg Island på 50 nautiske mil som krigssone. Denne delen av krigen har blitt kalt Tankerkrigen.

Krigen ble utkjempet mellom iranske flåteenheter og irakiske flyvåpen. Syttien fartøy ble angrepet i 1984, 47 i 1985 og 111 i 1986. Få av de store tankskipene ble senket, men økonomiske og personellmessige omkostninger var store. Iran og Irak senket til sammen mer enn en tredjedel av den totale tonnasjeen handelsskip som gikk ned under annen verdenskrig¹⁰⁶².

1058 Etter innføringen av fastlegeordningen var dette mer komplisert for sjømannsleger som også var fastleger da de hadde plikt til å holde kontoret åpent.

1059 Lie TB. 2018-10-21. *Beretning om min tjeneste som sjømannslege*; 3.

1060 Krigen mellom Irak og Iran startet med Saddam Husseins angrep på Iran i september 1980 (Nørby 2008). Iran var året før kommet under kontroll av Ayatholla Khomeini. Krigen utviklet seg etterhvert til en stillingskrig. Saddam Hussain benyttet blant annet stridsgass i konflikten. USA var nøytral, men støttet Irak. FN vedtok to resolusjoner (nr 514 og 522) i 1982 som oppfordret partene til å avslutte krigshandlingene.

1061 Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/Iran%E2%80%93Irak-krigen> Anvendt: 2018-08-29.

1062 Syvertsen 2015; 9.

Vel 300 sjøfolk omkom – de fleste var koreanere, indere, filippinere og pakistanere.

En rekke norske skip seilte i Gulfen under konflikten. Noen av skipene hadde norsk flagg og mange hadde andre flagg, men norske eiere. Det var dårlige tider og mange sjømenn var arbeidsledige¹⁰⁶³ og mange tankrederier hadde gått konkurs. Oppdragene gav god inntekt til rederne og høy lønn til mannskapene. Så lenge man oppholdt seg i krigssonen fikk sjøfolkene et krigsrisikotillegg på 200 %.

Noen fartøyer seilte inn i krigssonen og ble tanket ved øyen Kharg. Flere fartøyer seilte tur retur mellom Kharg og Larak (som lå like utenfor krigssonen). Denne farten var mest farefull og ble kalt «shuttle run». Irakerne angrep som regel med raketter fra jagerfly eller helikoptre. Iranerne angrep fartøyer som hadde tanket i Kuwait med krigsskip eller små svenskproduserte hurtigbåter med maskingevær og granatkastere¹⁰⁶⁴.

Det var et ønske fra norske maritime organisasjoner om at man skulle sende norske marinefartøyer til område for å eskortere norske skip slik flere andre nasjoner hadde gjort, men dette ble avvist¹⁰⁶⁵.

MT «Mia Margrethe» ble angrepet av iranske kanonbåter 26. juni 1987. De hadde lastet crude oil i Kuwait. Førstemaskinisten hadde store brannskader og fikk førstehjelp med bad og morfin med forbigående effekt. Utenrikstjenesten med Hans Wilhelm Longva i Kuwait var varslet og han benyttet sine forbindelser.

Resultatet var at det kom et sivilt helikopter og fraktet førstemaskinisten til et sykehus på marinebasen King Abdul-Aziz i Al Jubail i Saudi-Arabia. Her ble han operert av amerikanske leger. Direktøren kom etter hvert og fortalte ham at han ikke hadde lov til å være på sykehuset. Han ble da overført til et offentlig sykehus, King Fahd University Hospital. Dette sykehuset var ingen fornøyelse og etter ti dager ble han overført til brannskadeavdelingen på Haukeland sykehus. Under oppholdet fikk han samtale med en psykolog¹⁰⁶⁶.

LPG «Igloo Espoo» ble angrepet gjentatte ganger av iranske kanonbåter den 15. januar 1988. To av mannskapet ble såret¹⁰⁶⁷. Kaptein Eivind Johnsen uttalte:

«De var ikke ute etter å skade skip, de ville drepe mennesker. De visste at det å drepe mennesker, var det som gav dem størst verdensoppmerksomhet. Dersom de bare

1063 1988-07-06 En tredjedel forlater skipet *Aftenposten*.

1064 Syvertsen 2015; 8.

1065 Syvertsen 2015; 9.

1066 Syvertsen 2015; 91-ff.

1067 Syvertsen 2015; 140-ff.

ville stanse skipene, var det mange måter de kunne gjort det på uten at mennesker hadde blitt skadd. Det første de skjøt mot, var innredningen på skipene»¹⁰⁶⁸.

LPG «Havglimt» ble angrepet av to iranske krigsfartøyer den 22. mars 1988. Lasten var ammoniakk-gass. Av mannskapet på 23 ble to drept og 16 såret. Mannskapet ble evakuert til Dubai hvor alle ble innlagt på sykehus. Kapteinen ble operert, hentet hjem av sjømannslege Terje Blix Lie fra Oslo og innlagt på brannskadeavdelingen på Haukeland Sykehus¹⁰⁶⁹.

NTB meldte den 19. mai 1988 at hele tolv norsk-drevne eller norskeide skip hadde blitt angrepet hittil i året – til sammen med 21 skadde og 61 døde.

Den irakiske transport foregikk hovedsakelig til Kuwait og den 1. november 1986 ba Kuwait om hjelp til å beskytte sin skipsfart. Dette resulterte i at landets elleve tankere ble overført til amerikansk flagg og følgelig fikk beskyttelse. Amerikanerne styrket marinens tilstedeværelse i Gulfen og iverksatte konvoioperasjonen Operasjon Ernest Will. Dette var den første konvoioperasjon siden Den andre verdenskrig. Konvoieringen forgikk fra Oman til Kuwait.

Danmarks Rederiforening forlangte marinebeskyttelse av danske skip. Statsminister Schlüter avviste ønske med begrunnelsen at flåten ikke var beregnet for slike operasjoner langt fra Danmark¹⁰⁷⁰. Det norske utenriksdepartement ble bedt om å foreta en stille vurdering om bevæpning av norske tankskip, men kom til en negativ tilråding. To år senere var den danske korvetten F355 «Olfert Fischer» og det norske kystvaktfartøyet KV «Andenes» deployert til Gulfen.

Den 20. august 1988 sluttet krigen da Iran gikk med på en FN-formidlet våpenhvile. Den 28. september ankom konvoi nr 67 til kuwaitiske farvann. 252 fartøy hadde blitt eskortert gjennom gulfen av Operasjon Ernest Will og kun et skadet, MT «Bridgeton», på den første konvoien. Norske fartøy hadde hverken blitt konvoiert eller på annen måte beskyttet av norske marinefartøy og antall fartøy angrepet var vesentlig større. Tanker-krigen var et klassisk eksempel på «maritime trade warfare»¹⁰⁷¹.

I 1988 skriver *Aftenposten*:¹⁰⁷²

«To norske leger har nå sagt seg villige til å være med norske skip som seiler i krigssonen i Den persiske gulf. Disse skal følge sjøfolkenes reaksjoner på «pulsen» når de

1068 Syvertsen 2015; 168.

1069 Syvertsen 2015; 17-ff.

1070 Nørby 2008; 157.

1071 McMahon 2017; 21.

1072 1988-07-07; 5 Leger følger norske skip i krigssonen. *Aftenposten*.

seiler gjennom dette utsatte området. ... Professor Weisæth¹⁰⁷³ og sjømannslege Lie er nå ombord i gasttankeren «Borge Strand» som ble utsatt for et raketangrep fra en Iransk kanonbåt søndag.»

NRK laget et Brennpunktprogram om sjøfolkene som seilte i Tankerkrigen. Programmet het «Pappas siste reis» og ble vist 2017-03-21¹⁰⁷⁴. I en artikkel på nrk.no i anledning programmet har de valgt tittelen «Norske sjøfolk fikk aldri oppfølging etter seiling i krigen». Her intervjues blant annet hovedtilsvalgt i Norsk Sjømannsforbund i Nord-Norge, Geir Bremseth. Han seilte på oljetankeren MT «Berge King» som ble angrepet med raketter påskeaften 1986. «— Noen drakk seg fulle, andre skrek i dagevis, mange slet med å sove, sier Bremseth om hvordan de rundt ham taklet opplevelsene»¹⁰⁷⁵. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen kommenterte

«— Det er vanskelig for oss å si hvordan det gikk med dem. Det vet vi ikke nok om. Men det har ikke vært noen samlet, bred kartlegging eller oppfølging av disse personene»¹⁰⁷⁶.



Figur 59 Frimerke for Sjømannsforbundet.

Sjefslege Terje Blix Lie ved Legekontor for sjømenn i Oslo gjennomførte en spørreundersøkelse rettet mot norske sjømenn som hadde seilt i Gulfen i perioden 1984–1988. Det var 329 som svarte med en svarprosent på 63 %. 20 % hadde tegn på posttraumatisk stressreaksjon¹⁰⁷⁷.

Hvor mange nordmenn som jobbet på skipene som seilte i Gulfen under krigen er ukjent¹⁰⁷⁸. I Brennpunktprogrammet mener de at tallet var rundt 1000. Programleder i Brennpunktprogrammet Mikal Olsen Lerøen mistet sin far i krigen, han var kaptein på MT «Susangird». Båten var norsk drevet, og iransk eiet og hadde kun en nordmann ombord, kapteinen, ellers var besetningen fra Filippinene og Polen¹⁰⁷⁹. Kaptein Olav Lerøen var den første

1073 Weisæth L. et al. 2002. Traumatic Stressors in Terrorism: Norwegian Merchant Sailors in the Arabian Gulf 1984–1988. Abstract. *Prehosp Disast Med.* 17; 15.

1074 <https://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/MDDP11000317/21-03-2017> Anvendt: 2018-08-29.

1075 <https://www.nrk.no/hordaland/norske-sjofolk-fikk-aldri-oppfolging-etter-seiling-i-krigen-1.13438816>. Anvendt: 2018-08-29.

1076 *Ibid.*

1077 Lie TB. et. al. 1993. *Gulfundersøkelsen. Helsemessige følger for besetningen på norske skip etter seiling i den persiske gulf i perioden 1984–1988*. Oslo, Kontoret for katastrofepsykiatri.

1078 Syvertsen 2015; 48.

1079 21 Die as Iraq Missiles Hit Iran Tanker: Norwegian Captain Killed; Most of Crew Was Filipino, Polish. Reuters, December 14, 1987. http://articles.latimes.com/1987-12-14/news/mn-19349_1_tanker-war Anvendt: 2018-08-29.

nordmann som ble drept i krigen. TV2 lagde også et oppslag om saken og intervjuet en av sjømennene som ble skutt på¹⁰⁸⁰.

Forfatteren Arild E. Syvertsen som er los og tidligere sjøkaptein, mener tallet må være langt høyere. Han har skrevet en bok om saken – *Norske sjøfolk i krig og terror. Gulfkrigen 1980–1988*¹⁰⁸¹.

Vinklingen saken ble gitt i media gir grunn til å reflekter om vi har lært noe av hvorledes vi behandlet våre sjøfolk fra verdenskrigene. Kontrasten til behandlingen av våre militære veteraner er åpenbar¹⁰⁸².

19.17 Skipsslulykker som vi lærte av

Dessverre er det ofte slik at man må oppleve en alvorlig hendelse før man lærer. Store endringer kommer ofte ikke som et resultat av advarsler eller ideer om å forebygge, men som dyrekjøpt erfaring.

19.17.1 MS «Herald of Free Enterprise», forlis, 1987

Passasjerfergen MS «Herald of Free Enterprise» forliste den 6. mars 1987¹⁰⁸³. Hun kantret kort etter at hun forlot havn i Zeebrügge fordi mannskapet hadde glemt å lukke baugporten. Etthundre og nittitre av de 539 ombordværende døde i havariet. Lord Justice Sheen beskrev hendelsen som «the disease of sloppiness»¹⁰⁸⁴.

Ulykken var en viktig inspirasjonskilde til utviklingen av *International Safety Management (ISM)* kode. ISM gir regler for sikker drift av skip for å forhindre tap av liv og beskytte miljøet. Alle skip skal ha et Safety Management System.

1080 Bentzen A. 2016-01-17. *Egil (56) er en av Norges glemte krigsseilere*. TV2. <https://www.tv2.no/a/7891219/> Anvendt: 2018-08-25.

1081 Syvertsen AE. 2015. *Norske sjøfolk i krig og terror. Gulfkrigen 1980–1988*. Oslo, Aschehoug, 197 sider. Samt <https://www.regjeringen.no/contentassets/896df45b3f744e4abb6e9c10b2e74824/evaluering-av-regjeringens-oppfolgingsplan-i-tjeneste-for-norge---pwc.pdf>

1082 Forsvarsdepartementet. 2011. *I tjeneste for Norge – Regjeringens handlingsplan for ivaretagelse av personell før, under og etter utenlandstjeneste*. 05/2011, var en oppfølging av St. meld. nr. 34. (2008–2009). *Fra vernepliktig til veteran. Om ivaretagelse av personell før, under og etter deltakelse i utenlandsoperasjoner*. https://www.regjeringen.no/contentassets/2dd67c61a57b441ca69a91a7eb036913/veteraner_handlingsplan_nettsversjon.pdf og Forsvarsdepartementet. 2014. *Regjeringens oppfølgingsplan for ivaretagelse av personell før, under og etter internasjonal tjeneste*. 06/2014 samt Anon. 2014. PWC. *Evaluering av Regjeringens oppfølgingsplan «I tjeneste for Norge»* <https://www.regjeringen.no/contentassets/896df45b3f744e4abb6e9c10b2e74824/evaluering-av-regjeringens-oppfolgingsplan-i-tjeneste-for-norge---pwc.pdf> Anvendt: 2018-08-28.

1083 <https://sysla.no/maritim/slik-har-katastrofene-endret-regelverket-til-sjos/> Anvendt. 2019-10-12.

1084 <https://no.wikipedia.org/wiki/ISM-koden> Anvendt: 2018-09-15.

19.17.2 TV «Exxon Valdez», grunnstøting, 1989

TV «Exxon Valdez»- gikk på grunn 4 mil utenfor havnen Valdez i Alaska den 24. mars 1989. Tankeren hadde en kapasitet på 235 000 tonn olje og hadde på den aktuelle seilasen 201 000 tonn ombord.

Over 33 000 tonn råolje lekket ut i Prince William Sound. Sterk vind og høy sjø gjorde at oljen raskt spredte seg over store og økologisk sårbare områder. Ulykken er den største oljekatastrofen i USAs historie¹⁰⁸⁵.

Allerede året etter ulykken vedtok Kongressen *Oil Pollution Act* som fastsatte doble skrog på tankskip¹⁰⁸⁶. Problemet er at en amerikansk lov ikke gjelder for alle tankskip. IMO begynte også arbeidet for å endre på det internasjonale regelverket og i 1992 ble nye regler vedtatt, men implementeringen ville ta mange år¹⁰⁸⁷.

Ulykken forandret næringen. Doble skrog ville ifølge beregninger fra US Coast Guard har reduserte utslippet med 60 %¹⁰⁸⁸. Imidlertid vil doble skog ikke påvirke årsaken til ulykken som var en navigasjonsfeil – med andre ord forårsaket av den menneskelige faktor¹⁰⁸⁹. Her har vi fortsatt en stor jobb å gjøre.

19.17.3 MS «Scandinavian Star», brann, 1990

Natten til 7. april 1990 ble flere branner påsatt ombord på MS «Scandinavian Star» underveis fra Oslo til Frederikshavn. Det var 383 passasjer og 99 besetningsmedlemmer ombord på skipet. Etthundre og femtini mennesker omkom, hvorav 136 norske. Brannene skjedde i internasjonalt farvann¹⁰⁹⁰.

Sjømannslege Terje Blix Lie var, sammen med katastrofepsykiateren Lars Weisæth, sentral i oppfølgingen av mannskapet på MS «Scandinavian Star» etter brannen¹⁰⁹¹. Sjøfartsdirektoratet nedla «et betydelig arbeid og under-

1085 U.S. Department of the Interior. TV *Exxon Valdez Crude Oil Spill* https://www.cerc.usgs.gov/orada_docs/CaseDetails?ID=983 Anvendt. 2019-10-12.

1086 Andersen SA. 2017-03-13. Slik har katastrofene endret regelverket til sjøs. *Sysla Maritim* (<https://sysla.no/maritim/slik-har-katastrofene-endret-regelverket-til-sjos/>) Anvendt. 2019-10-12).

1087 Alle nye tankskip over 5.000 dødvekttonn bestilt etter 6. juli 1993 måtte ha dobbelskrog. Fra 2015 gjaldt kravet alle tankskip.

1088 Stensvoll T. 2019-03-24. 30 år siden oljekatastrofen: Fortsatt ikke lært av Exxon Valdez – En lærdom er trukket: Tankskip bygges med dobbel bunn, men lite er gjort for å fjerne årsaken til at ulykker inntreffer. *Teknisk Ukeblad* (<https://www.tu.no/artikler/30-ar-siden-oljekatastrofen-fortsatt-ikke-laert-av-exxon-valdez/461154>) Anvendt: 2019-10-12).

1089 Duda D. et al. 2017. The Impact of Major Maritime Accidents on the Development of International Regulations Concerning Safety of Navigation and Protection of the Environment. *Scientific Journal of Polish Naval Academy*. 211, 4; 36.

1090 https://no.wikipedia.org/wiki/MS_%C2%ABScandinavian_Star%C2%BB Anvendt: 2019-03-06.

1091 Weisæth L. et al. 1992. *En foreløpig rapport om katastrofepåvirkningen og negative helsemessige (psykososiale og stressmedisinske) følger etter Scandinavian Star brannen hos 12 undersøkte besetningsmedlemmer*. Konfidensiell. Thoresen S. et al. 2017. *Scandinavian Star. Erfaringer og helse hos overlevende og etterlatte etter 26 år*. Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress, Rapport 5, 2017. 177 ss.

søkelser i tilknytning til senskader hos mennesket etter Scandinavian Star ulykken»¹⁰⁹². Lie og Weiseth hadde regelmessige samlinger i flere år etterpå med individuell og gruppebasert oppfølging¹⁰⁹³.

Trakk man lærdom av denne alvorlige skipsbrannen? Hendelsen medførte nye forskrifter i SOLAS på brannsikring for skip¹⁰⁹⁴. På bakgrunn av brannen på MS «Scandinavian Star» i 1990 og rapporten fra denne¹⁰⁹⁵ ble det foreslått å styrke sjøredningstjenesten i Oslofjorden med to tunge helikoptre. Representantene Øystein Hedstrøm og Arild Hiim fremsatte et Dokument 8 forslag¹⁰⁹⁶ om at Regjeringen skulle etablere en fullverdig redningshelikoptertjeneste for Oslofjorden og Skagerrak¹⁰⁹⁷. 23. mai 1995 ble forslaget vedtatt i Stortinget¹⁰⁹⁸. I 1995 etablerte 330 skvadronen prøvedrift på Rygge¹⁰⁹⁹. Fast fase kom først i 2008.

Ulykken medførte også forbedring i brannberedskapen. NOU'en

«... anbefaler at det snarest utredes en egnet organisasjon for bistand fra land til brannbekjempelse m.v. på skip, og at slike ressurser snarest mulig gjøres tilgjengelig»¹¹⁰⁰.

Dette resulterte i etableringen av et system for brannvesenets redningsinnsats til sjøs (RITS). RITS brannvesen øver spesielt på innsetting og brannbekjempelse og røkdykking ombord på skip. Det ble gjort en forskriftsendring i 1993 som påla brannvesen bistandsplikt¹¹⁰¹. Ordningen medførte at staten inngikk avtaler med en del utvalgte kommunale brannvesen om å ivareta en RITS-beredskap. Fra 2010 ble ordningen utvidet¹¹⁰² til å omfatte syv brannvesen langs kysten¹¹⁰³. Det er hovedredningssentralene som beslutter RITS-innsats.

1092 St. meld. nr. 32. (1993–1994). *Om Sjøfartsdirektoratets virksomhet i 1992 og 1993*; 18.

1093 Lie TB. 2018-10-21. *Beretning om min tjeneste som sjømannslege*. Manuskript.

1094 Andersen, SA. 2017-03-13. Slik har katastrofene endret regelverket til sjøs. *Sysla Maritim* (<https://sysla.no/maritim/slik-har-katastrofene-endret-regelverket-til-sjos/>). Anvendt. 2019-10-12).

1095 NOU 1991-01. «Scandinavian Star»-ulykken, 7. april 1990.

1096 <https://no.wikipedia.org/wiki/Representantforslag> Anvendt: 2019-03-11.

1097 Dokument nr. 8: 36. (1994–1995). Forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Arild Hiim om å be Regjeringen etablere en fullverdig redningshelikoptertjeneste for Oslofjorden og Skagerrak.

1098 Innst. S. Nr. 156. (1994–1995). *Innstilling fra Justiskomiteen om Forslag fra Stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm og Arild Hiim om å be Regjeringen etablere en Fullverdig Redningshelikoptertjeneste for Oslofjorden og Skagerrak*. (Dokument Nr. 8: 36.)

1099 Olsen-Hagen 2015; 263.

1100 NOU. 1991-01. *Scandinavian Star-ulykken*, 7. april 1990; 205.

1101 Med ny brann- og eksplosjonsvernlov i 2002 ble plikten til å yte bistand endret til plikt til å yte innsats.

1102 St. meld. nr. 35. (2008–2009). *Brannsikkerhet*.

1103 «Oslo brann og redningsetat, Larvik Brannvesen, Brannvesenets Sør-Rogaland IKS, Bergen Brannvesen, Ålesund brannvesen, Salten Brann IKS og Tromsø brann- og redning» <https://www.dsb.no/lover/brannvern-brannvesen-nodnett/artikler/rits/>. Anvendt: 2019-11-17.

Ordningen har senere blitt utvidet for å håndtere hendelser på kjemikalieskip (RITS-K) og en avtale mellom Kystverket og Oslo og Bergen Brannvesen er inngått¹¹⁰⁴.

19.18 Skipsmedisin

«Skipsmedisin har vært et forsømt felt i norsk farmasi»,

skrev apoteker Annelise Solheim på Rosenkrantz Apotek i Oslo – et apotek som leverte medisiner til mange fartøyer som var innom Oslo¹¹⁰⁵.

Den første bestemmelsen om legemidler ombord på skip i handelsflåten kom i 1894¹¹⁰⁶. Noen år før hadde den første legebok for sjømenn blitt godkjent og helseundervisning introdusert i utdannelsen av styrmenn. Det har vært mange revisjoner av forskriften om legemidler ombord siden 1894. Det har også vært mange forsøk på å lage felles systemer på området uten å lykkes¹¹⁰⁷.

I tillegg til skipsmedisinkisten finnes det også medisiner i redningsflåter og livbåter.

Det spesielle er at skip bringer med seg medisiner som ellers er reseptpliktige. Skipsfører har lov til å rekvirere og lov til å behandle syke med disse medikamenter. Styrmenn har også mottatt utdanning i bruken av medisinkisten¹¹⁰⁸. Styrmenn har – som leger – rett til «å ta syke i kur» – som det het i gamle dager. Det er nødvendig for å ivareta helsen til de ombordværende. Kontakt med Radio Medico vil hjelpe dem i dette viktige arbeidet.

19.19 Sjømannskontorenes fremtidige arbeidsoppgaver og organisasjon, 1986

I 1985 ble det nedsatt en offentlig komite til å utrede sjømannskontorenes fremtid. De leverte sin innstilling i 1986¹¹⁰⁹. Mandatet var vidt og utval-

1104 www.kystverket.no

1105 Solheim A. 1991. Skipsmedisin og offshorefarmasi. *Norsk Farmaceutisk Tidsskrift*, 1991, 2; 4.

1106 KGL RES 1894-06-26. *Forskrifter om skipene medisinkister og legebok samt bestemmelser om mannskapsrommenes renhold.*

1107 Harald Engelsen forsøkte på felles internasjonale regler i 1924. Nordisk Råd forsøkte i 1959.

1108 IMO 1.15.

1109 Innstillingen ble året etter utgitt som NOU. 1987-03 *Sjømannskontorenes fremtidige arbeidsoppgaver og organisasjon*. 84 ss.

get¹¹¹⁰ skulle ta utgangspunkt i at antall skip og antall sjømenn er redusert og foreslå endringer som innebærer forenklinger og deregulering.

Ifølge sysselsettingsloven¹¹¹¹ skulle arbeidsmarkedsmyndighetene, ved sjømannskontorene, ivareta formidling, registrering og forhyring av sjøfolk. Sjømannskontorene¹¹¹² skulle også foreta mønstring og kontrollere at krav i lov eller avtale er oppfylt.

Utvalget foreslo at tvungen offentlig arbeidsformidling av sjømenn ble opphevet og at sjømenn skulle behandles likt med arbeidssøkere i land. Mønstringsbegrepet ble ansett som foreldet og mønstringsloven¹¹¹³ ble fore slått opphevet.

Imidlertid ønsket utvalget å videreføre seleksjon av sjømenn som en viktig oppgave for sjømannskontorene. Seleksjonen var knyttet til utstedelse av sjøfartsbok¹¹¹⁴ og skulle gjelde alle sjømenn og også innen offshorevirksomheten. Utvalget foreslo at antall sjømannskontorer skulle halveres, men at ni beholdes – Oslo, Tønsberg, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø. Kontorene skulle flyttes organisatorisk fra Arbeidsdirektoratet til Direktoratet for sjømenn.

19.20 Slutten på legekantorene for sjømenn

Den 16. februar 1988 ble Avtale om sjømannslegetjenesten i Norge sagt opp av arbeidsgiverne¹¹¹⁵. Den opprinnelige avtalen var fra 20. november 1964 og var inngått mellom Skipsfartens Arbeidsgiverforening (SAF) og Direktoratet for sjømenn, Helsedirektoratet, Norsk Sjømannsforbund.

1110 Utvalget var ledet av kontreadmiral Ivar Wendelborg og bestod ellers av personalsjef Tore Moen, Norges Rederiforbund, mønstringssjef Olav Høgne-Larsen, Arbeidsformidlingens Etatsforening, advokat Birger Mordt, Norsk Sjømannsforbund, Assisterende direktør Arne Flåtrud, Direktoratet for sjømenn, kontorsjef Bodil Rafner, Sjøfartsdirektoratet, orlogskaptein Elisabeth Westeng, Forsvaret, mønstringssjef Reidar Eilertsen, Tønsberg, mønstringssjefenes 3-manns utvalg, assisterende arbeidsdirektør Finn Walle, Arbeidsdirektoratet, direktør Gudmund Åsheim, Sjøoffiserorganisasjonene.

1111 LOV–1947-06-27-9 *Om tiltak til å fremme sysselsetting.*

1112 Sjømannskontorene var med virkning fra 1. september 1976 administrativt integrert i arbeidsmarkedsetaten, men faglig underlagt Direktoratet for sjømenn.

1113 LOV 1971-06-18-90 *Om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.* (mønstringsloven).

1114 Sjøfartsboken er «er sjømannens viktigste dokument» og «inneholder en oversikt over sjømannens fartstid og kvalifikasjoner. Sertifikater og spesielle kvalifikasjonsbevis skal innføres i boka ... og ... kan bare utstedes og ajourføres av mønstringsmyndighet. ... Sjøfartsboka er også sjømannens identitetsbevis. Den er utformet i samsvar med krav i ILO-konvensjon nr. 108 om sjømanns nasjonale identitetsbevis» (NOU. 1987-03 Sjømannskontorenes fremtidige arbeidsoppgaver og organisasjon; 26).

1115 Arbeidsgiverforeningen for Skip og Offshore til Direktoratet for sjømenn, Helsedirektoratet, Norsk Sjømannsforbund. 1988-02-16. *Oppsigelse av avtale om gjennomføring av lovbestemte legeundersøkelser og helsekontroll m.v. av sjømenn.*

SAF anfører som hovedbegrunnelse endrede forhold gjennom sterk nedgang i antall sjømenn, underskudd på driften ved sjømannshyrekontorene og at

«den sentralordning av legetjenesten som syntes som et fornuftig rasjonaliseringstiltak i 1964, er i dag i betydelig grad et unødvendig og fordyrende ledd» ¹¹¹⁶.

SAF hadde foreslått følgende for sjømannslegekontorene

«Sjømannslegekontorene burde etter vår oppfatning fristilles fra sentrallegeordningen, slik at de ansatte leger overtar virksomheten og driver den videre på egen hånd» ¹¹¹⁷.

Sjømannskontorene ble avviklet i 1989 og ordningen ble deretter ivarettatt av Aetat (senere NAV) når det gjelder arbeidsformidlingen ¹¹¹⁸. Sjømannslegene som hadde vært statlig ansatte ble privatisert og ble således likestilt med de mange autoriserte sjømannsleger som hadde praktisert på mindre steder (og hadde vært private hele tiden).

I en periode var det både autorisert sjømannsleger fra Sjøfartsdirektoratet for godkjente sjømannsleger fra Helsedirektoratet. Dette skapte en del utfordringer og etterhvert ble det slik at det kun var Sjøfartsdirektoratet som autoriserte sjømannsleger.

I hele perioden var det en rekke utenlandske sjømannsleger som var godkjent av norske myndigheter. Godkjennelsen var i utgangspunktet ikke av Sjøfartsdirektoratet, men av norske utenriksstasjoner (ambassader og konsulater).

19.21 Spørsmål om foreningen bør legges ned

I 1988 var Laura Sleire formann i foreningen. Hun var leder for sjømannslegekontoret i Bergen. Foreningen hadde 25 medlemmer og en kapital på knappe 10 000 kr.

Formannen sendte ut et brev til alle medlemmene og spurte hva de syntes om saken.

«I løpet av 1988 formodes å komme nye bestemmelser vedrørende sjømannslegeordningen i Norge. Utvalget som har arbeidet frem et forslag til omorganisering av denne tjenesten har levert sitt notat. ... I hovedtrekk går forslaget ut på at det innføres rederibedriftshelsetjeneste. Nåværende helsetjeneste for sjøfolk formodes ivarettatt av hvilken som helst lege. Dersom forslaget går igjennom ... betyr det slutten

¹¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹¹⁸ «Dette ble vedtatt gjennom en endringslov av 16.12.1988 som opphevet bestemmelsene om mønstring av sjømenn gitt i Sysselsettingsloven og Mønstringsloven.» Forvaltningsdatabasen. <http://www.nsd.uib.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2653/endringshistorie> Anvendt: 2018-08-30.

på vår nåværende funksjon som sjømannsleger. Spørsmålet til deg blir: Ved evt. ny ordning – bør vi da legge ned foreningen?»¹¹¹⁹

De fem sjømannslegene på Grandgården i Arendal svarte «Legg ned foreningen. Pengene til Kirkens Nødhjelp». Det samme mente Jørgen HH Brochmann i Høeghs Rederi.

Dr. Johan Foss på Bryggeklubben i Oslo:

«synes ikke foreningen skal legges ned. ... noen av oss som fortsatt vil interessere seg for fagområdet bør komme sammen.»

De fleste andre som gav tilbakemeldinger var enig med Dr. Foss.

Enden på visen var at ordningen ble nedlagt, sjømannslegekontorene ble overtatt av de som jobbet der, og foreningen fortsatte som en forening for de som var interessert i faget. Styret mente at det

«I fremtiden vil det være viktig at leger som arbeider videre med sjøfolks helsetjeneste har et felles forum å drøfte medisinske og andre felles problemer og erfaringer»¹¹²⁰.

1119 Udatert skriv fra formannen i Norsk Forening for Sjøfartsmedisin til medlemmene [anslått til februar 1988].

1120 Norsk Forening for Sjøfartsmedisin. 1988-04-23. Styremøte Referat.