

THỰC TRẠNG TAI NẠN THƯƠNG TÍCH CỦA NGƯ DÂN ĐÁNH BẮT CÁ XA BỜ VÀ THUYỀN VIÊN KHU VỰC PHÍA BẮC NĂM 2014-2016

*Nguyễn Văn Tâm**; *Nguyễn Trường Sơn***
Đại học Y Dược HP*, Viện Y học biển VN**

TÓM TẮT

Mục tiêu nghiên cứu: mô tả thực trạng tai nạn thương tích và xử lý cấp cứu ban đầu cho ngư dân, thuyền viên khu vực phía bắc Việt Nam năm 2014-2016.

Đối tượng và phương pháp nghiên cứu: theo phương pháp mô tả cắt ngang có phân tích, điều tra hồi cứu tình hình tai nạn thương tích của ngư dân và thuyền viên qua thống kê số liệu tại các công ty vận tải biển và nghiệp đoàn nghề cá. Phỏng vấn trực tiếp 420 ngư dân và 1250 thuyền viên để tìm hiểu thực trạng tai nạn thương tích và xử lý cấp cứu ban đầu khi xảy ra TNTT.

Kết quả nghiên cứu: tỷ lệ TNTT của ngư dân và thuyền viên: 41,67% và 3,68%. Tỷ lệ TNTT cao nhất ở nhóm ngư dân và thuyền viên có tuổi nghề ≤ 5 năm và 6 – 10 năm. Nguyên nhân gây TNTT hay gặp: ngư dân do trượt ngã (26,85%), dây tời quấn (22, 85%); thuyền viên do trượt ngã (28,26%), sửa chữa tháo lắp máy (17,39%). TNTT hay gặp nhất đối với ngư dân và thuyền viên: vết thương phần mềm (53,71%/58,74%); bong gân trật khớp (8,0%/15,21%). Tỷ lệ tử vong do TNTT của ngư dân và thuyền viên: 2,62% và 0,24%. Địa điểm tiếp tục điều trị sau khi sơ cứu TNTT: ngư dân 52,35% điều trị tại tàu, 47,65% chuyển vào đảo hoặc đất liền. Thuyền viên 84,44% điều trị tại tàu, 15,56% chuyển vào cảng gần nhất.

ABSTRACT

THE REAL SITUATION OF ACCIDENT AND INJURIES OF OFF-SHORE FISHERMEN AND SEAFARERS NORTHERN REGION OF VIET NAM IN 2014 – 2016

*Nguyen Van Tam**, *Nguyen Truong Son***
HP Medical and Pharmaceutical University*
VN Institute of maritime medicine**

Objective: describing the situation of accident, injuries and first-aid treatment for fishermen and seafarers northern region of Vietnam in 2014-2016 .

Materials and methods: the authors have used cross – sectional study combined with analysis, retrospective survey injury situation of fishermen and seafarers by statistical data at shipping companies and fisheries syndication. Interview among 420

fishermen and 1250 seafarers to understand the situation of accident, injuries and first-aid treatment when injuries occur.

Researching results: the rate of injuries fishermen and seafarers is 41.67% and 3.68% . The rate of injuries is highest among fishermen and seafarers profession age ≤ 5 years and 6 -10 years. Common causes of injury for Fishermen: slipped (26.85 %), winch wrap (22, 85%); seafarers: slipped (28.26%), repair the machine (17.39 %). The common causes of injury: Wound software (53.71%/58.74%); sprains dislocations (8.0 %/15.21%).

Mortality due to injuries of fishermen and seafarers: 2.62% and 0.24 % . The location continue treatment after first aid injuries; fishermen: 52,35 % treatment on boads, 47.65 % move on the island or the mainland; seafarers: 84.44 % treatment at the ships, 15.56 % move on the nearest port.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tai nạn thương tích là nguyên nhân hàng đầu của gánh nặng bệnh tật trên toàn cầu. Mỗi ngày trên thế giới có khoảng 16000 người tử vong vì các loại thương tích. Kèm theo mỗi trường hợp tử vong thì có hơn vài ngàn người bị thương tích và rất nhiều người bị thương tật vĩnh viễn. Thương tích xảy ra ở mọi khu vực và quốc gia, ảnh hưởng đến con người ở mọi lứa tuổi [9].

Tai nạn thương tích là một vấn đề sức khỏe cộng đồng tại Việt Nam với tỷ lệ tử vong và thương tích cao so với các bệnh lây nhiễm và không lây. Trong đó, tai nạn giao thông đường bộ và đuối nước là những nguyên nhân hàng đầu gây tử vong cho cộng đồng. Ở Việt Nam trước khi có chính sách quốc gia phòng chống tai nạn thương tích, trong vòng 10 năm từ 1990-2000, tai nạn thương tích ngày một tăng và là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây tử vong. Kết quả nghiên cứu trên toàn quốc năm 2001 cho thấy tỷ suất thương tích chung là 5449,7/100.000 dân. Tỷ suất tử vong do chấn thương là 88,4/100.000, cao gấp hơn 3 lần so với bệnh truyền nhiễm. Tỷ lệ tử vong do tai nạn thương tích chiếm 10,7% trong tổng số các trường hợp tử vong theo kết quả điều tra y tế quốc gia 2002.

Tính đến hết năm 2011, tổng số tàu cá có 130.000 chiếc, trong đó loại tàu có công suất máy từ 90 mã lực trở lên có 30.158 chiếc (gọi là tàu khai thác xa bờ), loại tàu có công suất máy dưới 20 mã lực có 64.139 chiếc, còn lại là tàu cá có công suất máy từ 20-90 mã lực. Ngư dân làm việc trực tiếp trên tàu cá có khoảng 700.000 người, trong đó có khoảng 350.000 người (50%) làm việc trên tàu cá khai thác hải sản xa bờ. Số lượng thuyền viên trong các công ty vận tải biển theo thống kê của tổng cục hàng hải Việt Nam năm 2012 là 32940 người. Con tàu vừa là nơi sinh hoạt vừa là nơi lao động của thuyền viên và ngư dân trên biển. Điều kiện lao động trên biển hết sức khó khăn, thường xuyên phải làm việc trong điều kiện khắc nghiệt của thiên nhiên: sóng to, gió lớn và điều kiện lao động không đảm bảo tiêu chuẩn cho phép như: rung lắc, tiếng ồn, nhiệt độ cao, ẩm ướt, trơn trượt... đều là những yếu tố nguy cơ tiềm ẩn của tai nạn lao động [2],[5]. Bên cạnh đó, thời gian mỗi chuyến hành trình trên biển của thuyền viên là 9-12 tháng, thậm chí kéo dài hơn, còn đối với ngư dân cũng thường kéo dài đến là 2-3

tuần, chưa kể gặp khi bão gió trên biển phải neo trú. Sự cô đơn, cô lập với đất liền, lại sống và làm việc trong một môi trường vi xã hội bất thường như xã hội đồng giới... Kết quả là tạo ra gánh nặng thần kinh - tâm lý, là những điều kiện thuận lợi làm gia tăng các bệnh có tính nghề nghiệp và các tai nạn thương tích của người đi biển [5]. Hiện nay, vẫn chưa có một nghiên cứu đầy đủ về thực trạng tai nạn thương tích của ngư dân và thuyền viên Việt Nam. Vì vậy, chúng tôi tiến hành nghiên cứu đề tài này là cần thiết và có ý nghĩa thực tiễn.

Mục tiêu đề tài: mô tả thực trạng tai nạn thương tích và xử lý cấp cứu ban đầu cho ngư dân, thuyền viên khu vực phía bắc Việt Nam năm 2014-2016.

2. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Đối tượng nghiên cứu

– Ngư dân đánh bắt hải sản xa bờ trên các tàu khảo sát của các làng nghề được chia làm 3 nhóm:

- + Nhóm lái tàu.
- + Nhóm thợ máy tàu.
- + Nhóm bạn nghề.

– Thuyền viên làm việc trên các tàu vận tải viễn dương 3 công ty Vosco, Vitranschart, liên minh được chia làm 3 nhóm nhỏ:

- + Nhóm boong.
- + Nhóm máy tàu.
- + Nhóm các thuyền viên làm các chức danh khác.

- Tiêu chuẩn lựa chọn TNTT

– Các TNTT gây thương tổn do: tai nạn giao thông, ngã, tai nạn lao động, va chạm, điện giật dẫn đến bị thương chảy máu, bong gân, phù nề, gãy xương, gãy răng, vỡ hoặc thủng tạng rỗng, chấn thương sọ não, bỏng, đuối nước, tai biến lặn, ngộ độc, tự tử... mà cần đến sự chăm sóc y tế, phải nghỉ làm hoặc hạn chế sinh hoạt ít nhất một ngày.

- Tiêu chuẩn loại trừ TNTT

Các TNTT gây ra do thiên tai, thảm họa như sóng thần, bão, lốc xoáy gây đắm tàu...

2.2. Địa điểm và thời gian nghiên cứu

2.2.1. Địa điểm nghiên cứu

– Các làng nghề đánh bắt hải sản xa bờ khu vực vịnh bắc bộ bao gồm: Lập Lễ, Thủy Nguyên, Hải Phòng; Đại Hợp, Kiến Thụy, Hải Phòng; Bạch Long Vĩ, Hải Phòng.

– Các công ty vận tải biển bao gồm: Công ty Vosco, Công ty Vitranschart

Công ty Liên minh.

2.2.2. Thời gian nghiên cứu

Từ tháng 1 năm 2014 đến tháng 1 năm 2016.

2.3. Phương pháp nghiên cứu

2.3.1. Thiết kế nghiên cứu và cỡ mẫu

– Thiết kế nghiên cứu:

+ Theo phương pháp mô tả cắt ngang có phân tích.

+ Điều tra hồi cứu tình hình tai nạn thương tích của ngư dân và thuyền viên qua thống kê số liệu tại các công ty vận tải biển và hiệp hội nghề cá.

– *Cỡ mẫu nghiên cứu*: điều tra mô tả cắt ngang được xác định dựa vào công thức điều tra dịch tễ học.

- Cỡ mẫu cho ngư dân được tính theo công thức:

$$n = Z^2 \frac{p(1-p)}{(p.\varepsilon)^2}$$

Trong đó:

– n: cỡ mẫu thuyền viên cần nghiên cứu.

– $Z^2_{1-\alpha/2}$: hệ số tin cậy, chọn $Z = 1,96$ tương ứng với độ tin cậy là 95%

– p: tỷ lệ tai nạn thương tích trong cộng đồng, theo nghiên cứu của Lê Hồng Minh trên đối tượng ngư dân đánh bắt cá xa bờ khu vực phía nam năm 2007 là 11,8% [17].

– ε : chọn = 0,3.

Thay vào công thức, ta tính được: $n = 319$.

Để tăng độ tin cậy, trên thực tế chúng tôi phỏng vấn được 420 ngư dân.

- Cỡ mẫu cho thuyền viên được tính theo công thức:

$$n = Z^2 \frac{p(1-p)}{(p.\varepsilon)^2}$$

Trong đó:

– n: cỡ mẫu thuyền viên cần nghiên cứu.

– $Z^2_{1-\alpha/2}$: hệ số tin cậy, chọn $Z = 1,96$ tương ứng với độ tin cậy là 95%.

– p là tỷ lệ tai nạn, ngộ độc theo nghiên cứu của Bùi Thị Hà, Nguyễn Trường Sơn trên đối tượng thuyền viên vận tải xăng dầu đường thủy I Hải Phòng năm 1998 – 2000 là 3,42%.

– ε : chọn = 0,3.

Thay vào công thức, ta tính được: $n = 1205$ thuyền viên, làm tròn là 1250.

2.3.2. Phương pháp chọn mẫu

– Phương pháp chọn mẫu cho ngư dân (chọn chủ đích): Lập danh sách các tàu cá tại các làng nghề Lập Lễ, Bạch Long Vĩ, Kiên Thụy. Tiến hành phỏng vấn các ngư dân trên tàu khi tàu cập bến đến khi đủ cỡ mẫu nghiên cứu.

– Phương pháp chọn mẫu cho thuyền viên (chọn chủ đích): lập danh sách các tàu viễn dương tại các công ty Vosco, Vitranschart, công ty Liên Minh. Tiến hành phỏng vấn các thuyền viên trên tàu khi tàu cập cảng đến khi đủ cỡ mẫu nghiên cứu.

2.3.3. Nội dung và một số chỉ tiêu nghiên cứu

- Nghiên cứu thực trạng TNTT của ngư dân và thuyền viên

Thực trạng tai nạn thương tích của ngư dân và thuyền viên được xác định dựa trên phiếu phỏng vấn được thiết kế sẵn, kết hợp với khám sức khỏe phát hiện các loại thương tích và điều tra hồi cứu tình hình tai nạn thương tích qua thống kê số liệu tại các công ty vận tải biển và hiệp hội nghề cá.

Nội dung bao gồm:

- Tỷ lệ TNTT chung của ngư dân và thuyền viên.
- Tỷ lệ tử vong của TNTT.
- Tỷ lệ TNTT theo nhóm tuổi.
- Tỷ lệ TNTT theo vị trí làm việc trên tàu.
- Nguyên nhân gây TNTT trên tàu.
- Phân loại TNTT theo mức độ tổn thương.
- Xử lý cấp cứu ban đầu khi bị TNTT của ngư dân và thuyền viên
 - Biện pháp sơ, cấp cứu được thực hiện trên tàu khi xảy ra TNTT.
 - Địa điểm tiếp tục điều trị TNTT sau khi được sơ, cấp cứu.

2.4. Xử lý số liệu nghiên cứu

– Số liệu nghiên cứu được xử lý theo phương pháp thống kê y - sinh học, xác định các chỉ số OR, χ^2 , p.

– Các số liệu được xử lý theo phương pháp y - sinh học trên máy tính theo chương trình SPSS for Window 16.0.

2.5. Phương pháp hạn chế sai số

– Chọn cán bộ tham gia nghiên cứu là những cán bộ thành thạo về chuyên môn và được tập huấn kỹ về nội dung nghiên cứu.

– Thiết kế bộ câu hỏi điều tra chuẩn, giám sát chặt chẽ quá trình điều tra.

2.6. Đạo đức trong nghiên cứu

– Đề tài nghiên cứu được sự đồng ý của lãnh đạo các địa phương có làng nghề đánh bắt cá xa bờ, sự đồng ý của lãnh đạo các công ty vận tải biển.

- Đối tượng tham gia nghiên cứu hoàn toàn tự nguyện.
- Các số liệu, thông tin thu thập được đảm bảo bí mật và chỉ sử dụng duy nhất cho mục đích nghiên cứu, không sử dụng cho bất kỳ mục đích nào khác.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Thực trạng TNTT và xử lý cấp cứu ban đầu của ngư dân và thuyền viên

Bảng 3.1. Tỷ lệ TNTT chung của ngư dân và thuyền viên

ĐTNC \ KQNC	n	Tỷ lệ (%)	p
Ngư dân (420)	175	41,67	< 0,01
Thuyền viên viễn dương (1250)	46	3,68	

Nhận xét: tỷ lệ TNTT của ngư dân và thuyền viên lần lượt là 41,67% và 3,68%, sự khác biệt có ý nghĩa thống kê với $p < 0,01$.

Bảng 3.2. Tần suất bị TNTT của ngư dân và thuyền viên

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
1 lần	82	46,85	46	100,00
2 lần	44	25,14	0	0
3 lần	22	12,57	0	0
4 lần	19	10,85	0	0
≥ 5 lần	8	4,59	0	0
Tổng	175	100	46	100

Nhận xét: Tần suất bị TNTT của ngư dân 1 lần chiếm 46,85%; 2 lần 25,14%; 3 lần 12,57%; 4 lần 10,85%; ≥ 5 lần 4,59%. Tần suất bị TNTT của thuyền viên chỉ gặp 1 lần (100%).

Bảng 3.3. Phân bố TNTT theo tuổi nghề

CTNC \ KQNC	Ngư dân			Thuyền viên		
	Số lượng	n	Tỷ lệ (%)	Số lượng	n	Tỷ lệ (%)
≤ 5 năm	32	16	50,00	150	8	5,34
6 – 10 năm	164	68	41,46	491	24	4,89
11 – 15 năm	103	45	43,63	280	4	1,43
16 – 20 năm	66	25	37,87	126	3	2,38
≥ 21 năm	55	21	38,18	203	7	3,45
Tổng	420	175		1250	46	

Nhận xét: ngư dân có tuổi nghề ≤ 5 năm có tỷ lệ TNTT cao nhất (50,00%); nhóm 6 – 10 năm chiếm 41,46%; nhóm 11 – 15 năm chiếm 43,63%; nhóm 16 – 20 năm và ≥ 21 năm tỷ lệ TNTT lần lượt là: 37,87% và 38,18%. Thuyền viên có tuổi nghề ≤ 5 năm có tỷ lệ TNTT là 5,34%; nhóm 6 – 10 năm chiếm 4,89%; các nhóm còn lại tỷ lệ TNTT lần lượt là 1,43%, 2,38% và 3,45%.

Bảng 3.4. Phân bố tai nạn, thương tích theo loại tàu hoạt động trên biển và chức danh làm việc trên tàu

ĐTNC		KQNC		
		Số lượng	n	Tỷ lệ (%)
Tàu cá	Lái tàu	67	22	32,83
	Thợ máy	34	5	14,70
	Bạn nghề	319	148	46,39
	Tổng	420	175	
Tàu viễn dương	Nhóm boong	642	30	4,67
	Nhóm máy	510	13	2,54
	Nhóm chức danh khác	98	3	3,06
	Tổng	1250	46	

Nhận xét: ngư dân tỷ lệ TNTT gặp nhiều nhất ở nhóm bạn nghề (46,39%), nhóm lái tàu và thợ máy chiếm 32,83% và 14,70%. Thuyền viên tỷ lệ TNTT gặp nhiều nhất ở nhóm boong (4,67%), nhóm máy và nhóm chức danh khác chiếm lần lượt là 2,54% và 3,06%.

Bảng 3.5. Phân bố tai nạn, thương tích xảy ra theo vị trí làm việc trên tàu

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
Boong tàu	121	69,14	30	65,21
Hầm máy	21	12,00	12	26,08
Thành tàu	14	8,00	3	6,52
Dưới nước	19	10,86	1	2,19
Tổng	175	100	46	100

Nhận xét: boong tàu là nơi xảy ra TNTT cao nhất đối với ngư dân và thuyền viên (69,14% và 65,21%), tiếp theo là hầm máy (12,00% và 26,08%). TNTT ở thành tàu và dưới nước là (8,00% và 6,52%) và (10,86% và 2,19%).

Bảng 3.6. Phân bố tai nạn, thương tích theo nguyên nhân

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
Tai biến do áp suất	9	5,14	0	0
Sửa chữa, tháo lắp máy	11	6,28	8	17,39
Ngộ độc	6	3,42	2	4,34
Rắn biển cắn, vây cá đâm	14	8,00	0	0
Tời, dây tời đứt	40	22,85	0	0
Trượt ngã	47	26,85	13	28,26
Tàu đâm va quét	14	8,00	0	0
Dụng cụ lao động trên tàu	13	7,43	5	10,86
Bồng	12	6,89	3	6,52
Đánh nhau	9	5,14	1	2,17
Tự tử	0	0	1	2,17
Cướp biển bắn	0	0	1	2,17
Đóng nắp hầm hàng, tháo hàng	0	0	12	26,12
Tổng	175	100	46	100

Nhận xét: nguyên nhân gây TNTT của ngư dân đứng đầu là trượt ngã (26,85%); tời, dây tời đứt chiếm 22,85%; tàu đâm va quét chiếm 8%, vây cá đâm (8%). Nguyên nhân gây TNTT của thuyền viên đứng đầu là trượt ngã (28,26%); đóng nắp hầm hàng, tháo hàng (26,12%); sửa chữa tháo lắp máy (17,39%).

Bảng 3.7. Phân bố tai nạn, thương tích theo vị trí tổn thương

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
Vết thương phần mềm	94	53,71	24	58,74
Bong gân, trật khớp	14	8,00	7	15,21
Gãy xương	12	6,85	5	10,86
Cụt một phần chi	7	4,00	0	0
Đau khớp (Giảm áp)	4	2,28	0	0
Chấn thương sọ não	4	2,28	2	4,34
Rơi xuống biển	14	8,00	1	2,17
Ngộ độc	6	3,42	2	4,34
Vết thương mạch máu	6	3,42	2	4,34
Liệt	4	2,28	0	0
Bồng	10	5,76	3	6,52
Tổng	175	100	46	100

Nhận xét: TNTT của ngư dân chiếm tỷ lệ cao nhất là vết thương phần mềm (53,71%), bong gân trật khớp (8,00%), rơi xuống biển (8,00%), gãy xương (6,85%). Thuyền viên TNTT chiếm tỷ lệ cao nhất là vết thương phần mềm (58,74%), tiếp theo lần lượt là bong gân, trật khớp (15,21%), gãy xương (10,86%).

Bảng 3.8. Tỷ lệ tử vong do TNTT của ngư dân và thuyền viên

ĐTNC \ KQNC	n	Tỷ lệ (%)	p
Ngư dân (420)	11	2,62	< 0,01
Thuyền viên viễn dương (1250)	3	0,24	

Nhận xét: tỷ lệ tử vong do TNTT của ngư dân là 2,62%, của thuyền viên là 0,24%. Sự khác biệt có ý nghĩa thống kê với $p < 0,01$.

Bảng 3.9. Phân bố nguyên nhân gây tử vong cho ngư dân và thuyền viên

Tử vong		KQNC	
		n	Tỷ lệ (%)
Ngư dân	Tàu đắm	5	45,45
	Dây tời quấn vào cơ thể	4	36,36
	Trượt ngã xuống biển	2	18,19
	Tổng	11	100
Thuyền viên	Đạn bắn	1	
	Tự tử	1	
	Chấn thương sọ não	1	
	Tổng	3	

Nhận xét: nguyên nhân gây tử vong cho ngư dân đứng hàng đầu là do tàu đắm (45,45%), tử vong do dây tời quấn vào và rơi xuống biển lần lượt là 36,36% và 18,19%. Nguyên nhân gây tử vong cho thuyền viên là tự tử, chấn thương sọ não do ngã, cướp biển bắn.

3.10. Biện pháp sơ cứu được thực hiện trên tàu

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
Xoa cao, dầu gió	33	18,85	9	19,56
Cầm máu băng vết thương với thuốc lào	41	23,43	0	0
Rửa, băng vết thương	66	37,71	31	65,24
Cố định xương gãy	9	5,14	5	10,86
Hô hấp nhân tạo	4	2,28	0	
Tái tăng áp	5	2,85	0	
Khác	17	9,74	2	4,34
Tổng	175	100	46	100

Nhận xét: biện pháp sơ cứu mà ngư dân thường thực hiện trên tàu khi xảy ra TNTT đứng đầu là rửa vết thương, băng vết thương (37,71%); tiếp đó là cầm máu, băng vết thương với thuốc lòn (18,85%); xoa cao, dầu gió (18,85%). Biện pháp sơ cứu thuyền viên sử dụng trên tàu đứng đầu là rửa vết thương, băng vết thương (65,24%); xoa cao, dầu gió (19,56%); cố định xương gãy (10,86%)

Bảng 3.11. Địa điểm tiếp tục điều trị TNTT sau khi đã được sơ cứu

CTNC \ KQNC	Ngư dân		Thuyền viên	
	n	Tỷ lệ (%)	n	Tỷ lệ (%)
Tại tàu	89	52,35	38	84,44
Chuyển vào đảo	68	40,00	0	0
Chuyển vào đất liền, cảng	13	7,65	7	15,56
Tổng	170	100	45	100

Nhận xét: 52,35% ngư dân tiếp tục điều trị tại tàu sau khi được sơ cứu TNTT, 40% chuyển vào đảo điều trị tiếp, 7,65% chuyển vào đất liền. Sau khi được sơ cứu, 84,44% thuyền viên tiếp tục điều trị tại tàu; 15,56% thuyền viên được chuyển vào cảng gần nhất.

4. BÀN LUẬN

Thực trạng TNTT và xử lý cấp cứu ban đầu của ngư dân và thuyền viên

Nghiên cứu trên 420 ngư dân đánh bắt cá xa bờ và 1250 thuyền viên vận tải viễn dương về thực trạng TNTT chúng tôi thấy rằng: tỷ lệ TNTT của ngư dân trong 3 năm là 41,67%, của thuyền viên là 3,68%.

Nghiên cứu của Lê Hồng Minh về thực trạng TNTT của ngư dân đánh bắt hải sản xa bờ một số làng nghề khu vực phía nam năm 2012 cho thấy tỷ lệ TNTT của ngư dân là 11,80%.

Nghiên cứu của Nguyễn Hồng Hạnh và cộng sự năm 2012-2013 về thực trạng TNTT của ngư dân đánh bắt hải sản xa bờ huyện Vân Đồn, Quảng Ninh cho thấy tỷ lệ TNTT của ngư dân là 54,30%.

Tỷ lệ TNTT trong nghiên cứu của chúng tôi trên đối tượng ngư dân đánh bắt cá xa bờ cao hơn cao hơn nghiên cứu của Lê Hồng Minh. Để giải thích điều này chúng tôi cho rằng điều kiện khí hậu ở khu vực phía nam chỉ có 2 mùa, mùa mưa và mùa khô, trong khi đó ở phía bắc có 4 mùa. Đặc biệt ở phía bắc mùa đông và mùa xuân điều kiện khí hậu trên biển có gió mùa, trời lạnh, độ ẩm cao, sóng to, gió lớn làm cho sàn tàu trơn trượt, là nguy cơ xảy ra TNTT cho ngư dân. Nghiên cứu của chúng tôi tiến hành trong 3 năm, trong khi đó nghiên cứu của Lê Hồng Minh chỉ tiến hành trong 1 năm, do vậy tỷ lệ TNTT trong nghiên cứu của chúng tôi cao hơn là hoàn toàn dễ hiểu.

Nghiên cứu của Nguyễn Công Đức năm 2004 cho thấy từ năm 1994 – 1998 đã xảy ra 519 vụ tai nạn của ngư dân làm tử vong 129 người, tỷ lệ TNTT của ngư dân đánh bắt cá trên tàu là 33,33%.

Tỷ lệ TNTT của ngư dân đánh bắt cá xa bờ cao hơn nhiều lần thuyền viên vận tải viễn dương (41,67% và 3,68%). Thuyền viên là đối tượng có trình độ học vấn cao, được trang bị bảo hộ lao động đầy đủ, được học cơ bản về an toàn lao động. Ngư dân thường có trình độ học vấn thấp hơn, không được đào tạo về đi biển, bảo hộ lao động thường không đầy đủ do vậy nguy cơ gặp TNTT cao hơn. Mặt khác tàu đánh bắt cá của ngư dân thường là vỏ gỗ, tàu nhỏ, sàn tàu trơn trượt khi ẩm ướt cũng là nguy cơ làm tăng TNTT.

Phân bố TNTT theo nhóm tuổi nghề, chúng tôi thấy rằng tỷ lệ TNTT gặp nhiều nhất ở nhóm ngư dân và thuyền viên có tuổi nghề dưới 5 năm, tiếp đến là 6 – 10 năm. Kết quả nghiên cứu của chúng tôi phù hợp với nghiên cứu của Nguyễn Hồng Hạnh, tỷ lệ TNTT của ngư dân cao nhất ở nhóm có tuổi nghề dưới 5 năm và nhóm 5 – 10 năm (25,10% và 27,60%).

Nghiên cứu của Khúc Xuyên năm 2007 cho thấy nhóm tuổi nghề có tỷ lệ TNTT cao là 11 – 15 năm và 16 – 20 năm (12,20% và 11,03%).

Nghiên cứu của Lê Hồng Minh năm 2012 trên đối tượng ngư dân một số tỉnh phía nam cho thấy nhóm tuổi nghề có tỷ lệ TNTT cao nhất 11 – 15 năm (20,00%) và 16 – 20 năm (19,10%).

Vị trí TNTT của ngư dân và thuyền viên trong nghiên cứu của chúng tôi gặp chủ yếu trên boong tàu (69,14% và 65,21%). Kết quả nghiên cứu của chúng tôi cũng phù hợp với nghiên cứu Nguyễn Hồng Hạnh (2013), Khúc Xuyên (2007), Lê Hồng Minh (2012).

Nguyên nhân gây TNTT của ngư dân trong nghiên cứu của chúng tôi gặp chủ yếu là trượt ngã (26,85%); tời, dây tời đứt (22,85%), tàu đâm va quệt (8,00%). Nguyên nhân TNTT của thuyền viên gặp chủ yếu do trượt ngã (28,26%), sửa chữa tháo lắp máy (17,39%), dụng cụ lao động trên tàu (10,86%). Nghiên cứu của Lê Hồng Minh (2012), nguyên nhân gây TNTT chủ yếu do giảm áp (26,4%), sửa chữa tháo lắp máy (19,4%), trượt ngã (18,1%). Nguyên nhân gây TNTT trong nghiên cứu của Nguyễn Hồng Hạnh gặp chủ yếu là do dụng cụ lao động (33,1%), trượt ngã (27,6%), dây tời cuộn, đứt (14,1%). Nguyên nhân gây TNTT trong nghiên cứu của Nguyễn Công Đức chủ yếu do các nguyên nhân khách quan như thời tiết, gió bão, trơn trượt (71,69%).

TNTT theo vị trí tổn thương theo nghiên cứu của chúng tôi: đối với ngư dân và thuyền viên vết thương phần mềm chiếm tỷ lệ cao nhất (53,71 % và 58,74%), tiếp theo là bong gân, trật khớp (8,0% và 15,21%), gãy xương (6,85% và 10,86%). Kết quả nghiên cứu của chúng tôi phù hợp với nghiên cứu của Lê Hồng Minh, vị trí tổn thương do TNTT gặp chủ yếu là vết thương phần mềm (26,40%). Nghiên cứu của Nguyễn Hồng Hạnh cũng cho thấy vị trí tổn thương do TNTT gặp chủ yếu là vết thương phần mềm (81,6%), bong gân, trật khớp (7,4%). Nghiên cứu của Nguyễn Công Đức cho thấy từ năm 1994 – 1998 xảy ra 519 vụ tai nạn, làm chết 129 người, tỷ lệ TNTT của ngư dân là 33,33%, trong đó vết thương phần mềm chiếm cao nhất (66,0%).

Tỷ lệ tử vong do TNTT của ngư dân là 2,62%, của thuyền viên là 0,24%. Tỷ lệ tử vong do TNTT trong nghiên cứu của chúng tôi thấp hơn nghiên cứu của Nguyễn Công Đức (2004) là 11,32%. Nghiên cứu của Nguyễn Thị Yên (2006) trên đối tượng ngư dân đánh bắt cá xa bờ, tỷ lệ tử vong do TNTT (24/330). Nguyên nhân tử vong do TNTT đối

với ngư dân trong nghiên cứu của chúng tôi đứng đầu là tàu đâm (45,45%), dây tời quấn (36,36%), ngã xuống biển (18,19%). Kết quả nghiên cứu của Nguyễn Thị Yến cho thấy nguyên nhân gây tử vong đứng đầu là tai nạn giao thông đường biển (54,17%), ngã xuống biển gây đuối nước (20,80%).

Xử lý cấp cứu ban đầu của ngư dân và thuyền viên: kết quả nghiên cứu của chúng tôi cho thấy sau khi bị TNTT ngư dân và thuyền viên sử dụng biện pháp rửa vết thương, băng bó vết thương là chủ yếu (37,71% và 65,24%). Tuy nhiên, trong quá trình phỏng vấn chúng tôi thấy rằng hầu hết các tàu viên dương được trang bị tủ thuốc và các trang thiết bị sơ cấp cứu, một số tàu có thuyền viên được đào tạo sơ y tế nên việc sơ cấp cứu ban đầu hiệu quả hơn, 100% tàu đánh bắt xa bờ không có trang bị tủ thuốc, trang bị cấp cứu, ngư dân lại không được đào tạo về cấp cứu ban đầu nên khi có TNTT xảy ra ngư dân không biết cách cấp cứu và không có phương tiện như băng, nẹp, để băng cầm máu, cố định xương gãy. 23,43% ngư dân dùng thuốc lã để đắp lên vết thương chảy máu, điều này rất nguy hiểm vì có thể làm tăng nguy cơ nhiễm khuẩn cho vết thương.

5. KẾT LUẬN

Nghiên cứu trên 420 ngư dân đánh bắt cá xa bờ và 1250 thuyền viên vận tải khu vực phía bắc chúng tôi rút ra một số kết luận sau:

- Thực trạng TNTT và xử lý cấp cứu ban đầu của ngư dân và thuyền viên.
 - + Tỷ lệ TNTT của ngư dân và thuyền viên: 41,67% và 3,68%.
 - + Tỷ lệ TNTT cao nhất ở nhóm ngư dân và thuyền viên có tuổi nghề ≤ 5 năm và 6 – 10 năm.
 - + TNTT xảy ra trên boong tàu chiếm tỷ lệ cao nhất: ngư dân (69,14%), thuyền viên (65,21 %).
 - + Nguyên nhân gây TNTT hay gặp: ngư dân do trượt ngã (26,85%), dây tời quấn (22, 85%); thuyền viên do trượt ngã (28,26%), sửa chữa tháo lắp máy (17,39%).
 - + TNTT hay gặp nhất đối với ngư dân và thuyền viên: vết thương phần mềm (53,71%/58,74%); bong gân trật khớp (8,0%/15,21%).
 - + Tỷ lệ tử vong do TNTT của ngư dân và thuyền viên: 2,62% và 0,24%
 - + Nguyên nhân gây tử vong cho ngư dân: do tàu đâm (45,45%), dây tời quấn (36,36%), rơi xuống biển (18,19%).
 - + Địa điểm tiếp tục điều trị sau khi sơ cứu TNTT: ngư dân 52,35% điều trị tại tàu, 47,65% chuyển vào đảo hoặc đất liền. Thuyền viên 84,44% điều trị tại tàu, 15,56% chuyển vào cảng gần nhất.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Công Đức (2004), “Đẩy mạnh xây dựng và phát triển mạng lưới y tế biển đảo đáp ứng yêu cầu phát triển ngành Hàng hải ở nước ta”, Kỷ yếu toàn văn các đề tài khoa học, Nhà xuất bản Y học, Hà Nội, tr. 38- 47.
2. Bùi Thị Hà (2002), Nghiên cứu đặc điểm môi trường lao động và các rối loạn bệnh lý có tính chất nghề nghiệp của thuyền viên vận tải xăng dầu đường biển, Luận án Tiến sĩ Y học, Hà Nội.
3. Nguyễn Hồng Hạnh (2013), “Thực trạng tai nạn thương tích của ngư dân đánh bắt cá xa bờ huyện Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh”, Tạp chí Y học Việt Nam số 2/2014, tr. 119 – 125.
4. Lê Hồng Minh (2012), “nghiên cứu điều kiện lao động và sức khỏe nghề nghiệp của ngư dân đánh bắt hải sản xa bờ một số tỉnh phía nam năm 2007, Luận án Tiến sĩ Y học, Học viên Quân y.
5. Nguyễn Trường Sơn, Trần Quỳnh Chi (2004), “Đặc điểm môi trường lao động và ảnh hưởng của nó đến sức khoẻ và cơ cấu bệnh tật của thuyền viên Việt Nam”, “Kỷ yếu toàn văn các đề tài khoa học”, Nhà xuất bản Y học, Hà Nội, tr. 306-318.
6. Khúc Xuyên, Nguyễn Ngọc Ngà, Dương Khánh Vân và cs (2007), “Đặc điểm tai nạn thương tích của ngư dân đánh bắt hải sản Việt Nam”, Tạp chí Bảo hộ lao động, (4), tr. 16- 19.
7. Nguyễn Thị Yến (2007), Nghiên cứu điều kiện lao động và cơ cấu bệnh tật của ngư dân đánh bắt cá xa bờ thuộc xã Lập Lễ, Thủy Nguyên, Hải Phòng năm 2006, Luận văn Thạc sĩ Y học, Học viện Quân y.
8. Laursen L. H., Hansen H. L., Jensen O. C. (2008), ”Fatal occupational accidents in Danish fishing vessels 1989-2005”, Int. J. Inj. Contr. Saf. Promot, 15(2), pp. 109-117.
9. WHO (2004), “Injury surveillance guidelines”.