

# VAI TRÒ CỦA NGÀNH Y TẾ TRONG CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN TRÊN BIỂN THỰC TRẠNG VÀ ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP

Vũ Khang Cường  
Phó Tổng Giám đốc

*Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn Hàng hải Việt Nam*

## 1. LỜI NÓI ĐẦU

Việt Nam là một trong những Quốc gia có tiềm năng rất lớn về hoạt động kinh tế biển trên thế giới, bởi vị trí chiến lược của biển Đông và tính năng động của các nền kinh tế khu vực Đông Nam châu Á.

Việt Nam có diện tích biển khoảng trên 1 triệu km vuông, chiếm gần 1/3 diện tích toàn biển Đông, nối liền 2 đại dương lớn nhất thế giới. Với chiều dài bờ biển dài trên 3260 km, dọc bờ biển Việt Nam có 112 cửa sông lớn nhỏ (trung bình cứ 29km bờ biển có 1 cửa sông) tạo thành 1 hệ thống giao thông liên hoàn, thuận lợi từ ngoài biển vào sâu trong lục địa.

Biển Việt Nam tiếp giáp với biển của 7 nước: Trung Quốc, Philippin, Bruney, Indonesia, Malaysia, Thái Lan, Campuchia. Khu vực này có tuyến đường Hàng hải Quốc tế rất quan trọng.

Biển Đông có nguồn hải sản phong phú và tài nguyên to lớn. Riêng ở các vùng biển Việt Nam có tới trên 2.000 loài cá, trong đó có trên 110 loài cá có giá trị kinh tế cao. Về dầu khí, ta đưa ra con số dự báo 10 tỷ tấn dầu quy đổi, 250-300 tỷ m khối khí đồng hành, nhưng nước ngoài dự báo khoảng 30 tỷ tấn dầu.

Nằm trong vùng nội chí tuyến, lại chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của hoàn lưu gió mùa, nên khí hậu vùng biển của nước ta biểu hiện rất rõ đặc trưng của 2 mùa gió:

- Mùa gió Đông Bắc thịnh hành từ cuối tháng 9 đến tháng 4 năm sau. Sức gió trung bình cấp 4,5; mạnh nhất đạt cấp 8 - 9.

- Mùa gió Tây Nam thịnh hành từ tháng 4 đến tháng 9. Sức gió trung bình cấp 4 - 5; mạnh nhất đạt cấp 7.

Ngoài ra, ở biển Đông có nhiều bão và áp thấp nhiệt đới hoạt động, bao gồm những cơn hình thành ngay ở biển Đông và những cơn di chuyển từ Thái Bình Dương vào. Trung bình mỗi năm có 12 cơn bão và áp thấp nhiệt đới, có năm lên đến 18 cơn. Bão và áp thấp nhiệt đới có thể xảy ra quanh năm ở biển Đông, nhưng tập trung nhiều vào tháng 7 đến tháng 11, đặc biệt là tháng 8, 9. Tuy nhiên, thực tế những năm gần đây cho thấy, các hiện tượng khí tượng thủy văn biển ngày càng diễn biến phức tạp, khó lường, không theo quy luật chung.

Qua phân tích trên cho thấy, biển Việt Nam cùng các nguồn lợi kinh tế do nó đưa lại ngày càng đóng góp to lớn cho nền kinh tế chung của Việt Nam. Cùng với xu thế hoà nhập, các hoạt động kinh tế biển như giao thông vận tải (GTVT), khai thác khoáng sản, thủy hải sản,... cũng phát triển mạnh mẽ.

Tuy nhiên, số lượng người, phương tiện trực tiếp tham gia các hoạt động trên biển ngày càng lớn, kết hợp với diễn biến ngày càng khắc nghiệt, khó lường của thời tiết, làm cho các nguy cơ tiềm ẩn đe dọa sự an toàn, tính mạng của những người tham gia hoạt động trên vùng biển của Việt Nam cũng ngày càng tăng cao.

## 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN (TKCN) TRÊN BIỂN HIỆN NAY

### 2.1. Về mặt tổ chức

Căn cứ các Quyết định số 780 QĐ/TTg ngày 22/10/1996 của Thủ tướng Chính phủ về việc

thành lập UBQG tìm kiếm và cứu nạn trên không và trên biển; Quyết định số 63/2000/QĐ-TTg ngày 20/5/2000 của Thủ tướng Chính phủ về việc đổi tên và bổ sung nhiệm vụ của UBQG Tìm kiếm cứu nạn Việt Nam và nhiều Văn bản quy phạm pháp luật khác thì thành phần tham gia Ủy ban QG TKCN gồm: Chủ tịch là thành viên Chính phủ (trước đây thường là Phó Thủ tướng, gần đây là Bộ trưởng Bộ Quốc phòng); Ủy viên là Lãnh đạo các Bộ liên quan (như GTVT, Công an, Y tế, Thủy sản,...), Tư lệnh Quân chủng PKKQ, Hải quân, Biên phòng,... Như vậy, có thể nói Chính phủ rất quan tâm đến công tác TKCN trên biển và công tác này là trách nhiệm của toàn xã hội, của tất cả các Bộ, ngành, lực lượng liên quan.

## **2.2. Thực trạng hoạt động phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển hiện nay**

Với rất nhiều lực lượng như trên, nhưng qua thực tế hoạt động cho thấy, dưới sự chỉ đạo của Ủy ban QGTKCN, các lực lượng chính tham gia hoạt động phối hợp TKCN trên biển gồm: Hải quân, Biên phòng, ngành Hàng hải (Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam làm nòng cốt) và các lực lượng phối hợp trên bờ như Đài thông tin duyên hải, Y tế,...

Công tác phối hợp trong hoạt động của các lực lượng khi có vụ việc xảy ra còn nhiều bất cập, đôi khi còn lúng túng, chông chéo. Đặc biệt là ý thức tự giác của một bộ phận xã hội, cũng như người đi biển về công tác TKCN còn thấp.

Để giải quyết các bất cập, tồn tại trong hoạt động TKCN, gần đây Thủ tướng Chính phủ đã Ban hành Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg ngày 12/7/2007 Ban hành Quy chế phối hợp TKCN trên biển. Quy chế đã quy định rõ về nguyên tắc xử lý, ứng cứu một vụ việc tai nạn trên biển, cũng như quy định trách nhiệm của các Bộ, ngành, cơ quan liên quan đến hoạt động này. Đặc biệt, quy chế cũng quy định: dưới sự chỉ đạo chung của Ủy ban QGTKCN, Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam chủ trì, phối hợp hoạt động TKCN trên vùng biển trách nhiệm TKCN của Việt Nam.

## **2.3. Vài nét về Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam (Vietnam MRCC)**

\* Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, chịu trách nhiệm trực tiếp chỉ huy, điều hành các lực lượng, đơn vị thuộc ngành Hàng hải phối hợp TKCN chuyên ngành hàng hải; chủ trì, phối hợp với các lực lượng liên quan trong và ngoài ngành để tiến hành TKCN trên biển dưới sự điều hành của Ủy ban Quốc gia TKCN.

*Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam có các đơn vị trực thuộc là:*

- Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải khu vực I, đặt tại Hải Phòng (Haiphong MRCC): vùng trách nhiệm TKCN hàng hải từ Quảng Ninh đến hết Hà Tĩnh.
- Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải khu vực II, đặt tại Đà Nẵng (Danang MRCC): vùng trách nhiệm TKCN hàng hải từ Quảng Bình đến hết Ninh Thuận.
- Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải khu vực III, đặt tại Vũng Tàu (Vungtau MRCC): vùng trách nhiệm TKCN hàng hải từ Bình Thuận đến Kiên Giang.
- Trạm TKCN Trường Sa, văn phòng đại diện đặt tại TP.Nha Trang; vùng trách nhiệm TKCN là khu vực quần đảo Trường Sa và vùng biển lân cận tỉnh Khánh Hoà.

*\* Toàn Trung tâm hiện nay được trang bị 07 tàu chuyên dụng TKCN.*

Trong đó:

- + 03 tàu loại 41m (SAR 41) do Hà Lan đóng có tốc độ tối đa 26 hải lý, tương ứng với thời gian hoạt động trên biển được 23 h.
  - + 03 tàu 27m (SAR27) do Hà Lan đóng có tốc độ tối đa 19 hải lý, tương ứng với thời gian hoạt động trên biển được 23 h.
  - + 01 tàu 27m (SAR 27) do Việt Nam đóng có tốc độ tối đa 23 hải lý, tương ứng với thời gian hoạt động trên biển được 13 h.
  - + Ngoài ra có 02 canô TKCN.
- Bố trí phương tiện:  
+ Haiphong MRCC: 1 chiếc SAR41, 1 chiếc SAR27 và 1 canô cao tốc

+ Danang MRCC: 1 chiếc SAR41, 2 chiếc SAR27 và 1 canô cao tốc.

+ Vungtau MRCC: 1 chiếc SAR41, 1 chiếc SAR27.

\* **Về nhân sự:** Trung tâm rất quan tâm đến vấn đề con người, đã cử nhiều lượt cán bộ, thuyền viên ra nước ngoài, cũng như mời chuyên gia nước ngoài sang để đào tạo, huấn luyện về nghiệp vụ TKCN trên biển.

Với tổ chức và nguồn lực như trên, có thể nói là còn rất khiêm tốn để đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ Nhà nước giao cho, nhưng Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam đã góp phần không nhỏ trong việc cứu giúp những người bị nạn trên biển (xem bảng thống kê kèm theo).

Tuy nhiên, để hoạt động TKCN trên biển ngày càng hiệu quả hơn, thì sự phối hợp chặt chẽ, thống nhất giữa các lực lượng liên quan là cực kỳ quan trọng, trong đó có vai trò to lớn của ngành y tế.

### **3. VAI TRÒ CỦA NGÀNH Y TẾ TRONG HOẠT ĐỘNG PHỐI HỢP TKCN TRÊN BIỂN**

#### **3.1. Thực tế hiện nay**

Bất cứ vì nguyên nhân nào, khi cần đến sự cứu giúp từ bờ thì nạn nhân bị nạn trên biển đều bị thương tổn về mặt thể chất (tai nạn, ốm đau, ngạt nước,...) hoặc tinh thần (sợ hãi, hoảng loạn,...). Vì vậy, có thể nói 100% các vụ việc TKCN trên biển đều cần sự trợ giúp về mặt y tế. Trợ giúp về y tế có thể chia thành một số hình thức sau:

- Trợ giúp y tế từ xa: khi đối tượng bị nạn đang trên biển, cần sự hướng dẫn, giúp đỡ để bản thân, hoặc đồng nghiệp bên cạnh tự xử lý để tình trạng không trở nên xấu thêm, chờ lực lượng trong đất liền hoặc đảo ra trợ giúp.

- Trợ giúp y tế trực tiếp: khi nạn nhân đã được tiếp nhận các hình thức sơ, cấp cứu trực tiếp của y, bác sỹ.

- Vận chuyển nạn nhân, bệnh nhân: di chuyển đối tượng bị nạn khỏi nơi nguy hiểm, đến vị trí an toàn.

Tuy nhiên, có thể nói, cho đến nay ngành y tế vẫn chưa đáp ứng được vai trò quan trọng của mình trong hệ thống phối hợp TKCN trên biển của Việt Nam. Cụ thể:

\* Chưa có hình thức trợ giúp y tế chuyên ngành từ xa phù hợp trong những trường hợp khẩn cấp: trong thực tế hoạt động, Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải Việt Nam đã chỉ đạo các đơn vị trực thuộc chủ động liên hệ, thống nhất với các Trung tâm cấp cứu y tế tại địa bàn để khi cần nổi thông tin để các bác sỹ tư vấn trực tiếp, chẩn đoán, hướng dẫn cấp cứu, điều trị cho nạn nhân ngoài biển. Sự phối hợp này đã có hiệu quả trong nhiều tình huống, đặc biệt là tại khu vực miền Trung (Trung tâm y tế Đà Nẵng). Một số vụ việc điển hình:

#### **1. Hoạt động cứu nạn thuyền viên tàu cá ĐNa 0936.**

Hồi 15g58 ngày 27/4/2002, Danang MRCC nhận thông tin: trên tàu cá ĐNa 0936 có 01 thuyền viên bị ngã, bị bulông đâm vào ngực làm gãy xương sườn, máu ra nhiều nguy hiểm tới tính mạng, Tàu cá đang ở vị trí : 18 độ 19.0 N; 113 độ 30.0 E, tàu đang chạy về phía Đà Nẵng, yêu cầu được cấp cứu khẩn cấp.

Nhận được thông tin, Danang MRCC đã tiến hành:

- Nối máy để Trung tâm y tế 105 hướng dẫn sơ cứu y tế ban đầu cho nạn nhân.

- Thông báo cho các cơ quan, đơn vị có chức năng tại địa phương chuẩn bị công tác sẵn sàng phối hợp cứu nạn thuyền viên.

Đến 17g40 cùng ngày, tàu SAR 27- 01 ra đến hiện trường, đưa nạn nhân sang và quay về bờ.

Đến 07g20 ngày 29/4, tàu SAR 27-01 đã đưa nạn nhân cập cầu Đà Nẵng và chuyển lên xe cấp cứu đến bệnh viện.

#### **2. Hoạt động cứu trợ thuyền viên tàu cá 9154 KH**

Lúc 03<sup>h</sup>45 ngày 25/5/2002, một thuyền viên trên tàu cá 9154 KH bị đau ruột thừa cấp tại vị trí cách Côn Đảo 180 NM về hướng NE, tính mạng bị đe dọa, Thuyền trưởng xin cứu nạn.

Hoạt động cứu nạn được triển khai :

- Thông qua NHATRANG RADIO, tiếp thoại cho tàu gặp Bác sỹ để nhận sự hướng dẫn, tư vấn sơ cứu bệnh nhân.

- Trung tâm TKCN hướng dẫn tàu 9154 KH chạy về Côn Đảo để chuyển bệnh nhân lên bờ, cấp cứu.

- Thông báo cho các lực lượng liên quan tại Côn Đảo sẵn sàng ứng cứu.

Lúc 14<sup>h</sup>00 ngày 25/5, bệnh nhân được đưa về Vũng Tàu cấp cứu kịp thời.

### **3. Hoạt động cứu nạn ngư dân tàu cá 90305 ĐN**

Vào hồi 15h45 ngày 07/9/2007, tàu cá 90305 ĐN có 01 người bị tai biến mạch máu não, liệt nửa người cần cấp cứu gấp, vị trí tàu cá ở tại 11<sup>o</sup>41 N; 113<sup>o</sup>42 E (cách Nha Trang khoảng 270 hải lý về phía đông). Nhận được thông tin, Vietnam MRCC đã triển khai:

- Nối máy để tàu nhận sự trợ giúp y tế của Trung tâm y tế Đà Nẵng

- Yêu cầu tàu cá 90305 ĐN chạy hết tốc độ về Nha Trang, đồng thời điều tàu SAR 27-01 (đang trên đường hành trình vào Nha Trang làm nhiệm vụ) vào Quy Nhơn để tiếp thêm nhiên liệu và nhận bác sỹ của bộ đội Biên phòng đi cùng. Sau đó, nạn nhân đã được tàu SAR tiếp nhận và đưa về bờ cấp cứu.

- Chúng tôi cũng được biết Viện Y học biển Việt Nam, trực thuộc Bộ Y tế trong những năm qua ngoài các hoạt động nghiên cứu lĩnh vực Y học biển, đào tạo cán bộ chuyên khoa Y học biển, đào tạo Y học biển cho sỹ quan hàng hải và cấp cứu biển cho một số đối tượng còn trực tiếp tham gia tư vấn cấp cứu từ xa qua Tele-Medicine cho nhiều trường hợp tai nạn, bệnh nặng, dịch tiêu chảy xảy ra ở trên tàu cho các chủ tàu như VOSCO, INLACO, Công ty vận tải xăng dầu... đạt hiệu quả rất tốt. Ngành Y tế rất cần nhân rộng hoạt động này.

Bên cạnh những vụ việc thành công, vì nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan, như: bác sỹ của một số đơn vị chưa được đào tạo chuyên sâu về nghiệp vụ cấp cứu biển, đặc biệt là trợ giúp bằng ngoại ngữ (có các vụ việc liên quan đến tàu nước ngoài, sử dụng tiếng Anh, tiếng Trung); cơ quan y tế tại một số địa phương còn chưa thật sự coi trọng công tác này.... Dẫn đến, một số vụ việc các Trung tâm TKCN và nạn nhân chưa nhận được sự trợ giúp như mong muốn. Đặc biệt có một số trường hợp chẩn đoán bệnh không chính xác (bệnh nhẹ thành bệnh nặng, gây lãng phí cho Nhà nước khi phải huy động phương tiện đi cấp cứu mà thực ra tình huống không đến mức đó), hoặc né tránh không tham gia phối hợp.

\* Chưa có cơ chế, quy định phối hợp với các lực lượng liên quan: nhiều trường hợp tàu TKCN xuất phát cần có bác sỹ cùng dụng cụ y tế, thuốc men đi cùng để có thể sơ cấp cứu, vận chuyển nạn nhân ngay tại hiện trường, nhưng cũng khá khó khăn, chậm trễ. Thường Trung tâm TKCN phải đề nghị, liên hệ qua rất nhiều cấp như Bệnh viện Tỉnh, Ban chỉ huy PCLB-TKCN Tỉnh, Biên phòng Tỉnh và có khi cần cả sự can thiệp của Ủy ban Quốc gia TKCN. Có trường hợp, bác sỹ đi cùng, nhưng ra đến biển bác sỹ say sóng, không thực hiện được nhiệm vụ.

### **3.2. Đề xuất một số giải pháp để nâng cao hiệu quả phối hợp của ngành y tế trong hoạt động TKCN trên biển**

Để khắc phục những bất cập nêu trên, ngành y tế cần sớm triển khai thực hiện Quy chế phối hợp TKCN trên biển đã được ban hành kèm theo Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg ngày 12/7/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

*Một số đề xuất cụ thể:*

1. Đề nghị ngành Y tế có kế hoạch triển khai thành lập các Trung tâm y tế chuyên ngành về biển tại các tỉnh, thành ven biển với lực lượng và trang thiết bị tốt để thực hiện nhiệm vụ chăm sóc bảo vệ sức khỏe và an toàn sinh mạng cho các lao động và nhân dân trên khu vực biển, đảo của địa phương mình. Đồng thời đảm nhận trách nhiệm làm đầu mối liên lạc và trực tiếp tham gia phối hợp công tác với lực lượng TKCN nói chung, TKCN trên biển nói riêng (thường trực 24/24h).

2. Đề nghị Bộ Y tế giao chức năng và nhiệm vụ về trợ giúp y tế từ xa cho các Trung tâm y tế

biển. Các Trung tâm y tế này sẽ được thông báo cho các tổ chức trong nước cũng như Quốc tế (như tổ chức IMO, ICAO,...) tần số, phương thức liên lạc để khi tàu thuyền có yêu cầu trợ giúp có thể liên lạc được thuận lợi. Đơn vị phải thường trực 24/24h trong ngày, nhân sự phải được đào tạo chuyên sâu về trợ giúp y tế từ xa (kể cả bằng các ngoại ngữ thiết yếu). Hệ thống Đài thông tin duyên hải của ngành Hàng hải đảm bảo thông suốt về thông tin liên lạc cho hoạt động này.

3. Cần sớm xây dựng các quy chế, thoả thuận phối hợp giữa các cấp của ngành y tế với các lực lượng TKCN. Đặc biệt, chỉ đạo lực lượng y tế địa phương dọc bờ biển có cơ chế hiệp đồng, phối hợp chặt chẽ với các Trung tâm phối hợp TKCN Hàng hải để kịp thời ứng phó trong mọi tình huống cấp cứu trên biển, như: cung cấp kịp thời bác sỹ đủ sức khoẻ, trình độ tham gia cùng tàu TKCN cấp cứu nạn nhân tại hiện trường; ưu tiên phương tiện, dụng cụ, thuốc men để kịp thời cấp cứu khi nạn nhân được đưa về bờ,...

4. Bộ Y tế cần qui định các chương trình và các cơ sở có trách nhiệm đào tạo về Y học biển, cấp cứu biển, để cấp cứu và xử lý các bệnh tật, tai nạn, các vụ dịch xảy ra trên biển... liên quan đến người đi biển cho lực lượng y tế của các địa phương ven biển, của các ngành và các tổ chức, lực lượng liên quan đến các hoạt động trên biển.

5. Xây dựng các kế hoạch, phương án của ngành để ứng phó kịp thời, hiệu quả với mọi tình huống khẩn cấp từ biển, từ cấp độ thấp đến mức độ thảm hoạ./.