© Коллектив авторов, 2012

ПОРАЖЕНИЯ У ЛИЦ, СПАСЕННЫХ ПРИ КОРАБЛЕКРУШЕНИИ. МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ ТАКИМ ПАЦИЕНТАМ

М.М. Авхименко, канд. мед. наук, **И.В.Карпенко, Н.В.Третьяков,** проф.
Первый Московский государственный медицинский университет им. И.М.Сеченова
E-mail: rsmu@rsmu.ru

Приведены статистические данные о катастрофах на морях и реках, связанных с повреждениями корпуса судов (пожары, взрывы, опрокидывание). Рассмотрен характер потерь при кораблекрушениях на примере аварии теплохода «Адмирал Нахимов».

Ключевые слова: кораблекрушения, спасение пострадавших, травмы, медицинская помощь.

Мировой океан является важнейшей зоной интенсивного экономического развития. Ежегодно в мире перевозятся морским транспортом 10,5 млн тонн грузов (65,7% всего их объема) и 1 млн. пассажиров; больше людей перевозит только автомобильный транспорт [2].

По данным регистра судоходства Ллойда, ежегодно в мировом океане гибнут от 350 до 400 судов и 7–8 тыс. терпят значительные потери; человеческие жертвы, включая пропавших без вести, составляют от 10 до 20 тыс. человек [3].

По данным статистики, в России происходит около 40 аварий в год на морях и около 30 на реках и водохранилищах [1]. Летом 2011 г. на Волге через 25 лет после гибели лайнера «Адмирал Нахимов», произошло крушение теплохода «Булгария», при котором погибли 100 человек. При расследовании причин этих чрезвычайных ситуаций на воде установлены вина капитанов судов, их вопиющая безответственность, нарушение всех норм морского права, пренебрежение человеческой жизнью, т.е. основная причина трагедий – так называемый человеческий фактор.

Исследователи определяют 2 группы потерь при авариях на кораблях:

- непосредственно при самой аварии (предупреждению этих потерь способствуют обучение пассажиров и членов экипажа способам спасения, использование спасательных средств, борьба за живучесть плавсредства);
- в период ведения спасательной операции (потери определяются эффективностью спасательных средств и организацией спасательной операции; они могут быть существенно уменьшены и даже сведены к нулю при благоприятных условиях) [2,6].

Выделяют 4 группы аварий морских судов:

- повреждение корпуса (столкновение, посадка на мель и т.п.);
- пожары и взрывы;
- опрокидывание (оверкиль) – потеря остойчивости;
- повреждение механизмов.

На долю повреждений корпуса приходится 53% всех случаев аварий, 2 судна из 100 погибают. Время от повреждения судна до его гибели составляет от 1,5 мин до 12 ч. При массивном повреждении судно тонет за 1 ч 20 мин.

На долю пожаров приходится примерно 6% от числа всех катастроф на море, в 15% случаев их удается потушить. Потеря остойчивости составляет всего 1% всех аварий, однако это – самый опасный вид аварий, так как 30% всех погибающих судов гибнут от опрокидывания, а число жертв при этом в 2 раза больше, чем при повреждении корпуса и в 6 раз больше чем при пожарах [3].

При анализе 12 крупнейших морских катастроф 1980–2008 гг. выявлена взаимосвязь между тяжестью аварии, временем затопления судна, состоянием сил,

Крупнейшие морские катастрофы 1980–2008 гг.

Судно	Число погибших		Удаление от берега, км	Время затопления судна, ч	Температура воды, °С	Погодные условия, шторм, баллы	Время от начала аварии до начала спасательной операции, ч
	абс.	%					
Теплоход «Адмирал Нахимов»	423	33,8	10,0	0,2	24	2,0	1,0
Теплоход «Александр Суворов»	176	42,5	0,1	3	20,0	0	0,3
Паром «Estonia»	912	86,7	170,0	0,5	4,0	6,0	0,3
Паром «Sen Nusantra»	467	66,8	100,0	1,0	13,0	4,0	3,0
Паром «Herald of free enterpise»	197	32,6	3,0	0,1	11,0	3,0	0,1
Паром«Skandinavian stars»	158	31,2	5,0	2,2	10,0	0	1,2
Паром «Salam-98»	101	72,3	175,0	0,4	12,0	5,0	4,0
Паром «Dona Pas»	431	99,4	250,0	0,2	10,0	4,5	6,0
Теплоход «Explorer»	–	–	200,0	36,0	5,0	0	1,0
Теплоход «Georgies»	–	–	5,0	78,0	25,0	1,0	5,0
Атомная подводная лодка «Комсомолец»	42	58,3	2200	4,2	5,0	3,0	2,0
Теплоход «Михаил Лермонтов»	–	–	30	72,0	20	1,0	5,0

средств спасения и числом погибших и спасенных людей (см. таблицу).

Рассмотрим вопрос о помощи пострадавшим от водной стихии во время кораблекрушения на примере трагедии с пассажирским теплоходом «Адмирал Нахимов». 31 августа 1986 г. в 23 ч 15 мин теплоход столкнулся в районе Новороссийска (15 км от города) с сухогрузом «Петр Васев». Через 15–20 мин от момента столкновения судно затонуло. Спасательные шлюпки с теплохода не были спущены. Из имеющихся спасательных средств всплыли только плотики, которых оказалось явно недостаточно. Около 50 человек пытались вплавь добраться до берега, который находился на расстоянии 2–2,5 км при волнении моря около 3 баллов. До берега доплыли 20–25 человек, но выбраться на берег из-за скалистого берега не смог ни один [5].

Первые спасательные средства прибыли на место катастрофы около 3 ч 00 мин 1 сентября. В первые часы в спасении людей участвовали 40 пассажирских катеров, 2 катера пограничных войск, курсанты Новороссийского высшего морского училища. На подавляющем большинстве плавсредств отсутствовали медики, первая медицинская помощь не оказывалась. Это привело к гибели еще 85 человек (они были извлечены из воды живыми, но умерли на катерах до прихода в порт).

Утром 1 сентября в район бедствия прибыли представители Черноморского флота и поисково-спасательные службы ВМФ. Задачей медицинского обеспечения было: оказание специализированной помощи потерпевшим. На судах было развернуто 7 постов медицинской помощи, и, кроме того, имелись штатные пункты медицинской помощи на 4 военных кораблях с 16 врачами-специалистами (12 психофизиологов, 1 хирург, 1 терапевт, 1 анестезиолог-реаниматолог и 1 стоматолог). Для оказания специализированной медицинской помощи использовались больницы Новороссийска и Геленджика, а для реабилитации потерпевших – военный санаторий «Дивноморское».

При анализе историй болезни 59 пострадавших после аварии теплохода «Адмирал Нахимов» установлено, что в тяжелом состоянии находились 4 (6,77%) человека, в состоянии средней степени тяжести – 27 (45,76%), в состоянии ближе к удовлетворительному – 28 (47,47%). Преобладали сочетанные травмы средней и легкой степени: сочетанные черепно-мозговые травмы (сотрясения головного мозга в сочетании с ушибами, ранами, переломами различной локализации) – у 32 (54,2%) пострадавших, неосложненные переломы позвоночника I степени в сочетании с переломами и вывихами – у 12 (20,3%). У 5 (8,47%) потерпевших имелись изолированные травмы. Комбинированные травмы (химические ожоги с легкими черепно-мозговыми травмами и поверхностными ранами) наблюдались у 6 (10,17%) человек, пневмонии – у 8 (13,55%). У 4 (6,77%) пострадавших обострились имевшиеся ранее заболевания. У большинства (82,37%) зафиксированы множественные ушибы и поверхностные раны от ударов о различные предметы при затоплении и опрокидывании судна и невротические расстройства (у 92,46%).

Рассмотренная трагедия позволяет сделать следующие выводы [5]:

- для оказания первой медицинской помощи и проведения элементарных противошоковых мероприятий извлеченным из воды все корабли и суда, вышедшие в море для про-

ведения спасательных работ, должны иметь врачебные или фельдшерские бригады с необходимым оснащением;

- береговые лечебные учреждения должны быть готовы к продолжению оказания медицинской помощи всем пострадавшим.

В данном случае практически все пострадавшие находились в состоянии шока, однако их обследование и лечение в течение 1-х суток не проводилось, а только велось наблюдение. По имеющимся данным, из 1200 пассажиров теплохода 800 были спасены, погибли 424 человека. Таким образом, проблема выживания пострадавших при кораблекрушениях, их спасения и оказания им медицинской помощи актуальна во все времена. Для ее решения необходимы дальнейшее изучение структуры травматизма и заболеваний у пострадавших; расчет сил и средств медицинской службы и спасательных подразделений, оптимизация оказания всех видов медицинской помощи на этапах эвакуации и лечения в специализированных лечебных учреждениях.

Литература

1. Гостюшин А. Энциклопедия экстремальных ситуаций. – М. Зеркало, 1996. – С. 139–43
2. Дунаевский Е.Я. Спасение на море. – М. Транспорт, 1991. – 143 с.
3. Закревский Ю.Н. Организационные и медицинские аспекты спасения людей при авариях и катастрофах на море. Морской мед. журн.л им. Д.И. Зуихина; 2008; 3–4: 10–14.
4. Непомнящий М.М. 100 великих кораблекрушений. М. – Вече, 2003, 4, 2003. – 397 с.
5. Нечаев Э.А., Фаршатов М.Н. Военная медицина и катастрофы мирного времени. – М.: Квартет», 1994. – 320 с.
6. Палкевич Я.Е. Выживание в городе. Выживание на море. – М. Корвет, 1992. – 230 с.

THE PATTERN OF LESIONS IN THE SAVED SHIPWRECKED AND THE SPECIFIC EATURES OF ORGANIZATION OF MEDICAL CARE TO THESE PATIENTS

M.M. Avkhimenko, Cand. Med. Sci, I.V. Karpenko, N.V. Tretyakov, Prof.

I.M. Sechenov First Moscow State Medical University

The paper provides statistical data on wrecks in the seas and rivers, fires, and ship explosions and capsizing. It considers the nature of losses due shipwrecks and medical care to their victims.

Key words: shipwrecks, victim rescue, injuries, medical care.