

การสอบสวนและศึกษาทางระบาดวิทยา

กรณีอุบัติเหตุเรือโดยสารประจำทางล่ม ที่อำเภอ เกะยาว จังหวัดพังงา

วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2548

การสอบสวนทางระบาดวิทยา

✍ นายแพทย์กฤษณ์ นุรักษ์¹ นายแพทย์อัสดง วรรณจักร¹ นางวนัสสนันท์ รุจิวิวัฒน์¹
นางสาวเพ็ญศรี จิตรนาททรัพย์¹ นางสาวชนพร หล่อปยานนท์¹ นางสาวโคม เกิดคล้าย¹
แพทย์หญิงจุฬิพร จิระพงษ์¹ Mick Ballesteros² Carlos A. Sanchez²

1. สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

2. Centers for disease control and prevention, Atlanta, USA.

✉ vanus@health.moph.go.th

ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2548 เวลาประมาณ 15.00 น. ได้เกิดอุบัติเหตุเรือโดยสารที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือบางโรง อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ไปยังเกาะยาวน้อย อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา ล่มที่บริเวณเกาะนาคา หลังจากออกเดินทางจากท่าเรือบางโรง เวลา 14.30 น. ทำให้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเบื้องต้น 8 คน และมีผู้บาดเจ็บจำนวนหนึ่งถูกนำส่งโรงพยาบาลเกาะยาว และ โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต จากเหตุการณ์ดังกล่าว สำนักกระบาดวิทยา ร่วมกับโรงพยาบาลเกาะยาว สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพังงา และ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต ได้ดำเนินการสอบสวนและศึกษาทางระบาดวิทยาดังกล่าว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาทบทวนเหตุการณ์เรือล่มในครั้งนี้
2. เพื่อประเมินผลกระทบทางด้านสุขภาพ ลักษณะทางระบาดวิทยา
3. เพื่อศึกษาปัจจัยเสี่ยงของการเสียชีวิตของผู้ประสบภัยจากเหตุการณ์

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. การสัมภาษณ์ผู้ประสบภัยบางส่วนและเจ้าหน้าที่สาธารณสุขที่เกี่ยวข้อง
2. การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพของผู้ประสบภัย โดยการรวบรวมข้อมูลการเจ็บป่วยจากบันทึกเวชระเบียนของผู้ประสบภัยทุกคนที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเกาะยาว อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา และโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต
3. การศึกษาแบบ Retrospective cohort study โดยการสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่โดยสารเรือที่เกี่ยวข้องที่ประสบภัยทุกคน โดยใช้การสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ยังมีชีวิตด้วยแบบสอบถาม และในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิต ใช้การสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์และใกล้ชิดกับผู้เสียชีวิตแทน (ได้รายชื่อผู้ประสบภัยจากทะเบียนรับคนไข้อุบัติเหตุโรงพยาบาลเกาะยาว) ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ความสามารถในการว่ายน้ำ ความถี่ในการเดินทางด้วยเรือโดยสาร ประสบการณ์อุบัติเหตุทางน้ำ การสวมเสื้อชูชีพ ตำแหน่งบนเรือของผู้โดยสารทุกคน

การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

1. วิเคราะห์และแสดงผลกระทบทางด้านสุขภาพและลักษณะทางระบาดวิทยาเชิงพรรณนา โดยใช้จำนวนและร้อยละ
2. วิเคราะห์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุนี้ โดยใช้ระบาดวิทยาเชิงวิเคราะห์ เพื่อหาค่า Risk Ratio, 95% confidence interval และ P-value ด้วยวิธีแบบตัวแปรเดียว (univariate) และหลายตัวแปร (multivariate)

ผลการศึกษา

การศึกษาส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปและเหตุการณ์ จากการสัมภาษณ์ผู้ประสบภัยบางส่วนและเจ้าหน้าที่สาธารณสุขที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ดังนี้

วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2548 เวลา 14.30 น. เรือโดยสารได้ออกเดินทางจากท่าเรือบางโรง อำเภอดง จังหวัดภูเก็ต เพื่อเดินทางสู่เกาะยาวน้อย อำเภอกะยง จังหวัดพังงา โดยมีผู้โดยสารและบรรทุกสิ่งของมากกว่าที่กำหนดไว้ เนื่องจากเป็นวันเสาร์ ภายหลังที่เรือออกจากท่าประมาณ 30 นาที ได้เกิดเมฆฝนสีดำขนาดใหญ่ขึ้นมาโดยฉับพลัน ทั้งที่ท้องฟ้าปลอดโปร่งตอนที่เริ่มออกเดินทาง เวลา 15.15 เริ่มมีลมพัดแรงขึ้น ฝนเริ่มตก พนักงานประจำเรือจึงได้นำผ้าขางกันฝนที่อยู่ด้านข้างเรือลงมามากั้น หลังจากนั้นฝนได้ตกหนักขึ้นเรื่อย ๆ คลื่นเริ่มก่อตัวสูงขึ้น จนกระทั่งเวลาประมาณ 15.25 น. เมื่อเรือโดยสารเดินทางมาถึงบริเวณที่เป็นสายน้ำวน ประกอบกับมีคลื่นสูงถึง 3 เมตร ทำให้การบังคับเรือเป็นไปด้วยความยากลำบาก น้ำทะเลเริ่มไหลเข้าไปในตัวเรือ ความโกลาหลเริ่มเกิดขึ้น เสื้อชูชีพที่มีจำกัดได้ถูกแจกจ่ายให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก สตรี และผู้สูงอายุ หลังจากนั้นผู้โดยสารทยอยหนีออกจากเรือที่เริ่มจมลงอย่างช้า ๆ ผู้โดยสารที่ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพก็พยายามหาสิ่งของที่บรรทุกมากับเรือยึดเกาะไว้ มีเสียงร้องขอความช่วยเหลือของผู้ประสบภัยที่ลอยคอในทะเล หลังจากเรือจมประมาณ 15 นาที ได้มีเรือโดยสารที่เดินทางจากเกาะยาวเพื่อกลับไปยังภูเก็ตและเรือประมงผ่านมาประสพเหตุ เรือดังกล่าวได้ทำการติดต่อหน่วยงานช่วยเหลือต่าง ๆ และได้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่ลอยคออยู่ในทะเลจำนวนหนึ่ง พร้อมทั้งได้นำผู้ประสบภัยส่งเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเกาะยาว โดยพบผู้โดยสารที่เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 2 ราย ซึ่งไม่ได้มีการกู้คืนชีพแต่อย่างใด

หลังจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทราบข่าวอุบัติเหตุนี้ เรือและเฮลิคอปเตอร์จำนวนหนึ่งจึงได้ถูกส่งไปเพื่อช่วยกู้ภัย เรือต่าง ๆ ได้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่เหลืออยู่ รวมทั้งดำเนินการค้นหาผู้สูญหายและผู้เสียชีวิต โดยได้นำผู้ประสบภัยทั้งหมดส่งเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเกาะยาว สำหรับผู้ประสบภัยที่อาการรุนแรงได้ส่งเข้ารับการรักษาต่อที่โรงพยาบาลวชิระภูเก็ตด้วยเฮลิคอปเตอร์ โดยสรุปผู้ได้รับผลกระทบในวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2548 พบผู้เสียชีวิต 6 ราย และยังมีผู้สูญหายอีก 4 คน และในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2548 พบผู้เสียชีวิตเพิ่มอีก 2 ราย และหลังจากนั้นได้พบผู้เสียชีวิตเพิ่มอีก 2 ราย รวมมีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์นี้ทั้งสิ้น 10 ราย

เหตุการณ์ดังกล่าว มีผู้ประสบภัยทั้งสิ้น 71 คน จำแนกเป็น ชาย 31 คน (44%) หญิง 40 คน (56%) อายุเฉลี่ย 28 ปี (อายุระหว่าง 3 ถึง 75 ปี) มีภูมิลำเนาอยู่ที่อำเภอกะยง 59 คน (83%) อาศัยอยู่จังหวัดอื่น 12 คน (17%) ผู้ป่วยทุกรายได้มาลงทะเลเมียนและได้เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเกาะยาว จังหวัดพังงา (ตารางที่ 1) โดยจำแนกเป็นผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาแบบผู้ป่วยนอก 35 คน (49%) ผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาในหอผู้ป่วยในที่โรงพยาบาลเกาะยาว 15 คน (21%) ผู้ป่วยที่ได้รับการส่งเข้ารับการรักษาต่อที่โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต 11 คน (16%) และผู้ที่เสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล 10 คน (14%) พบผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิต มีอาการสาหัส 38 คน (62%) ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ 18 คน (30%) หายใจลำบาก 10 คน (16%) ปอดอักเสบ 4 คน (7%) และ ไม่มีอาการใด ๆ 7 คน (11%) สำหรับผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตพบว่า มีบาดแผลตามร่างกาย 3 คน

ตารางที่ 1 แสดงลักษณะทั่วไป และอาการแสดงของผู้ประสบภัยทั้งหมด จำแนกตามประเภทผู้ป่วย

	ผู้ป่วยนอก ⁺	ผู้ป่วยใน ⁺	ผู้ป่วยที่ถูกส่งเข้ารับการ รักษาต่อที่ภูมิลำเนา	ผู้ป่วยที่เสียชีวิตก่อน ถึงโรงพยาบาล	ผู้ประสบภัย ทั้งหมด
จำนวน (%)	35 (49)	15 (21)	11 (16)	10 (14)	71 (100)
เพศหญิง (%)	12 (34)	10 (67)	10 (91)	8 (80)	40 (56)
เพศชาย (%)	23 (66)	5 (33)	1 (9)	2 (20)	31 (44)
อายุเฉลี่ย (S.D.)	29 (15.8)	28 (15.4)	31 (9.2)	21 (16.8)	28 (15)
อาศัยอยู่ที่เกาะยาว (%)	31 (89)	12 (80)	9 (82)	7 (70)	59 (83)
อาการแสดง					
- ลำค้ำน้ำ (%)	14 (40)	15 (100)	9 (82)	ไม่ทราบ	38 (62*)
- ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ (%)	16 (46)	0 (0)	2 (18)	ไม่ทราบ	18 (30*)
- หายใจลำบาก (%)	4 (11)	1 (7)	5 (45)	ไม่ทราบ	10 (16*)
- มีบาดแผล (%)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (30)	3 (4)
- ปอดอักเสบ (%)	0 (0)	0 (0)	4 (36)	ไม่ทราบ	4 (7*)
- ไม่มีอาการ (%)	6 (17)	0 (0)	1 (9)	ไม่ทราบ	7 (11*)

+ ผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในที่ได้รับการรักษาที่โรงพยาบาลเกาะยาว

* เฉพาะผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิต

จำนวนผู้โดยสารเรือเที่ยวที่ประสบภัยมีทั้งหมด 71 คน สัมภาษณ์ข้อมูลได้ 58 คน (82%) เป็นผู้ป่วยนอก ที่โรงพยาบาลเกาะยาว 24 คน (69%) จาก 35 คน ผู้ป่วยใน 15 คน (100%) จาก 15 คน ผู้ส่งเข้ารับการรักษาคือที่โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต 10 (91%) จาก 11 คน และเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล 9 คน (90%) จาก 10 คน ผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการอายุเฉลี่ย 28 ปี ส่วนผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการไม่ได้มีอายุเฉลี่ย 29 ปี ผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการได้เป็นเพศชาย 23 คน (40%) ส่วนผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการไม่ได้เป็นเพศชาย 8 คน ($p = 0.15$) ผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการได้มีภูมิลำเนาอยู่ที่อำเภอเกาะยาว 48 คน (83%) ส่วนผู้ประสบภัยที่ติดต่อดำเนินการไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ที่อำเภอเกาะยาว 11 คน (85%) ($p = 0.87$)

ผู้ประสบภัยที่ให้ข้อมูลทั้ง 58 คน ได้สัมภาษณ์เป็นนักเรียน 16 คน (28%) แม่บ้าน 10 คน (17%) ทำสวน 10 คน (17%) ทำประมง 5 คน (9%) วัตถุประสงค์ในการเดินทางครั้งนี้คือ เดินทางกลับบ้านที่อำเภอเกาะยาว 48 คน (83%) ผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์ว่าไม่ใช่เป็น 29 คน (50%) ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพ 26 คน (45%) ในจำนวนนี้เสียชีวิต 8 คน (31%) สวมเสื้อชูชีพขณะเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุ 31 คน (53%) ในจำนวนนี้เสียชีวิต 1 คน (ตารางที่ 2) มีเพียง 1 คน (2%) เท่านั้นที่สวมเสื้อชูชีพตั้งแต่ขึ้นเรือ ผู้ประสบภัยที่ให้ข้อมูลทั้ง 58 คน นั่งกระจายทั่วบริเวณของเรือขณะเกิดอุบัติเหตุ บริเวณที่มีผู้โดยสารนั่งมากที่สุดคือ บริเวณที่นั่งด้านซ้ายเรือตอนหน้า และที่นั่งกลางเรือ รองลงมาเป็นบริเวณที่นั่งท้ายเรือด้านซ้าย ที่นั่งด้านขวาตอนหน้า และที่บริเวณหลังคาเรือ (รูปที่ 1) และภายในบริเวณเรือบรรทุกสัมภาระและสินค้าเต็มลำเรือ

ระยะเวลาเฉลี่ยที่อาศัยอยู่ในเกาะยาวของผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูลทั้งหมดคือ 19 ปี โดยระยะเวลาเฉลี่ยที่อาศัยอยู่ในเกาะยาวของผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลคือ 13 ปี ส่วนระยะเวลาเฉลี่ยที่อาศัยอยู่ในเกาะยาวของผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลคือ 21 ปี ($p = 0.23$) ความถี่ในการโดยสารเรือในระยะเวลา 1 เดือนก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ของผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูลทั้งหมดคือ 3 ครั้ง (ไปและกลับนับเป็น 1 ครั้ง) โดยความถี่ในการโดยสารเรือในระยะเวลา 1 เดือนก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ของผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลคือ 1 ครั้ง ส่วนความถี่ในการโดยสารเรือในระยะเวลา 1 เดือนก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ของผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลคือ 3 ครั้ง ($p = 0.14$) ผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูลที่ว่าไม่ใช่เป็นทั้งหมด 29 คน ได้สวมเสื้อชูชีพขณะเกิดเหตุ/หลังเกิดเหตุ 19 คน (66%) ส่วนผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูลที่ว่าใช่เป็น ได้สวมเสื้อชูชีพขณะเกิดเหตุ/หลังเกิดเหตุ 13 คน (45%) ($p = 0.11$)

รูปที่ 1 แสดงจำนวนผู้ประสพภัยที่ได้สัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวนผู้ประสพภัยที่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลและจำนวนผู้ประสพภัยที่ไม่สวมเสื้อชูชีพ จำแนกตามแผนผังเรือโดยสาร

	8 คน (14% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 6 คน (75%*) เสียชีวิต 2 คน (25% [§])	6 คน (10% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 2 คน (33%*) เสียชีวิต 1 คน (17% [§])
5 คน (9% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 5 คน (100%*) เสียชีวิต 1 คน (20% [§])	5 คน (9% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 2 คน (40%*) เสียชีวิต 0 คน (0% [§])	9 คน (16% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 2 คน (22%*) เสียชีวิต 3 คน (33% [§])
	9 คน (16% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 3 คน (33%*) เสียชีวิต 1 คน (11% [§])	8 คน (14% ⁺) - ไม่สวมชูชีพ 2 คน (25%*) เสียชีวิต 1 คน (13% [§])
บนหลังคา		8 คน (14% ⁺) ไม่สวมชูชีพ 0 คน (0%*) เสียชีวิต 0 คน (0% [§])

+ ร้อยละของผู้ประสพภัยที่นั่งในแต่ละตำแหน่งต่อผู้ประสพภัยที่ได้สัมภาษณ์ทั้งหมด

* ร้อยละของผู้ประสพภัยที่ได้สัมภาษณ์ที่ไม่สวมเสื้อชูชีพในแต่ละตำแหน่ง

§ ร้อยละของผู้ประสพภัยที่เสียชีวิตที่ได้ข้อมูลในแต่ละตำแหน่ง

ตารางที่ 2 แสดงลักษณะทั่วไปของผู้ประสพภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูล จำแนกตามประเภทผู้ป่วย

ลักษณะทั่วไป	ผู้ประสพภัยทั้งหมด ⁺	ผู้ประสพภัยที่เสียชีวิต ⁺	ผู้ประสพภัยที่ไม่เสียชีวิต ⁺	P-value*
จำนวน (คน)	58	9	49	
เพศ				
หญิง (%)	35 (60)	7 (78)	28 (57)	0.29
ชาย (%)	23 (40)	2 (22)	21 (43)	
กลุ่มอายุ				
- น้อยกว่า 10 ปี (%)	10 (17)	4 (44)	6 (12)	0.04
- ระหว่าง 10 - 60 ปี (%)	47 (81)	5 (56)	42 (86)	0.06
- มากกว่า 60 ปี (%)	1 (2)	0 (0)	1 (2)	1.00
อาศัยอยู่ที่เกาะยาว (%)	48 (83)	6 (67)	42 (86)	0.18
วัตถุประสงค์ในการโดยสาร				
- กลับที่พัก (%)	48 (83)	6 (67)	42 (86)	0.18
- วัตถุประสงค์อื่น (%)	10 (17)	3 (33)	7 (14)	0.18
เดินทางโดยลำพัง (%)	11 (19)	0 (0)	11 (22)	0.67
ความสามารถในการว่ายน้ำ				
- ไม่เป็น (%)	29 (50)	6 (67)	23 (47)	0.47
- เป็นแต่ไม่ชำนาญ (%)	18 (31)	2 (22)	16 (33)	0.71
- เป็นและชำนาญ (%)	11 (19)	1 (11)	10 (20)	1.00
เคยประสบอุบัติเหตุทางน้ำมาก่อน	5 (9)	0 (0)	5 (10)	1.00
ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพ (%)	26 (45)	8 (89)	18 (37)	0.007
ตำแหน่งบนเรือ				
- หัวเรือ (%)	5 (9)	1 (11)	4 (8)	1.00
- กลางเรือ (%)	22 (38)	3 (33)	19 (39)	1.00
- ท้ายเรือ (%)	23 (40)	5 (56)	18 (37)	0.46
- บนหลังคา (%)	8 (14)	0 (0)	8 (16)	0.33

+ เฉพาะผู้ประสพภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูล

* 2 - tailed Fisher exact P-value

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งนี้ (ตารางที่ 3) พบว่า 1. การที่ผู้ประสบภัยไม่ได้สวมเสื้อชูชีพ ($p = 0.007$) 2. ผู้ประสบภัยมีอายุน้อยกว่า 10 ปี ($p = 0.04$) และ 3. ผู้ประสบภัยนั่งอยู่ด้านท้ายของเรือ ($p = 0.02$) มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต ส่วนความสามารถในการว่ายน้ำไม่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต

ตารางที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่สำคัญกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งนี้⁺

ปัจจัยเสี่ยง	Univariate analyses			Multivariate analyses		
	Risk Ratios	95% C.I. [@]	P-value*	Odds Ratios	95% C.I.	P-value
ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพ	9.85	1.31 - 73.74	0.007	58.00	3.45 - 975.69	0.01
อายุน้อยกว่า 10 ปี	3.84	1.25 - 11.82	0.04	6.27	0.76 - 51.77	0.09
นั่งอยู่ด้านท้ายเรือ	1.90	0.57 - 6.35	0.02	13.42	1.35 - 133.82	0.03
ว่ายน้ำไม่เป็น	2.00	0.55 - 7.24	0.47	3.15	0.40 - 24.61	0.27

+ เฉพาะผู้ประสบภัยที่ได้สัมภาษณ์หรือได้ข้อมูล

* 2 - tailed Fisher exact P-value

@ 95% confidence interval

สรุปผลการศึกษา

เหตุการณ์อุบัติเหตุเรือโดยสารล่มในครั้งนี้ น่าจะเกิดจากพายุน้ำที่มีความรุนแรงเกิดขึ้นโดยฉับพลันในบริเวณที่มีความแปรปรวนของน้ำทะเล ประกอบกับเรือโดยสารบรรทุกสัมภาระและผู้โดยสารจำนวนมาก (71 คน) เกินกว่าที่ได้ขึ้นทะเบียนจำนวนผู้โดยสาร (ขึ้นทะเบียน 22 คน) สำหรับการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพของผู้ประสบภัยนั้น ได้ข้อมูลจากเวชระเบียนของผู้ประสบภัยครบทุกคน โดยพบว่า อาการส่วนใหญ่ของผู้ประสบภัยโดยรวมคือ การสำลักน้ำและปวดเมื่อยตามร่างกาย สำหรับโรคปอดอักเสบซึ่งเป็นภาวะแทรกซ้อนที่รุนแรงของการจมน้ำนั้น พบในผู้ป่วย 4 คน (7%) ที่ถูกส่งต่อเข้ารับการรักษที่โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ผู้ประสบภัยเสียชีวิต 10 คน (14%) โดยทั้งหมดเสียชีวิตก่อนมาโรงพยาบาลเกาะยาว ซึ่งผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตนั้น มีอายุเฉลี่ยและระยะเวลาในการอาศัยอยู่ที่อำเภอเกาะยวน้อยกว่าผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิต

ส่วนการสัมภาษณ์นั้นสามารถติดต่อผู้ประสบภัยได้ 58 คน (82%) จากทั้งหมด 71 คน ซึ่งลักษณะโดยทั่วไประหว่างกลุ่มที่ได้ข้อมูลกับกลุ่มที่ไม่ได้ข้อมูลนั้นไม่แตกต่างกัน โดยการสัมภาษณ์ผู้ประสบภัยที่ไม่เสียชีวิต และผู้ประสบภัยที่อยู่ในเหตุการณ์และใกล้ชิดกับผู้เสียชีวิตแทนผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตนั้น ได้ทำภายใน 1 สัปดาห์หลังเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งคาดว่าผู้ประสบภัยยังจำเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

ครึ่งหนึ่งของผู้ประสบภัยที่ได้ข้อมูลไม่ได้สวมเสื้อชูชีพ เนื่องจากจำนวนเสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร โดยผู้ประสบภัยที่ได้สวมเสื้อชูชีพนั้นส่วนใหญ่จะนั่งอยู่บริเวณตอนกลางและตอนท้ายของเรือ ซึ่งการที่ผู้ประสบภัยไม่ได้สวมเสื้อชูชีพมีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตของผู้ประสบภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.007$) นอกจากนี้ยังพบว่า การที่ผู้ประสบภัยมีอายุน้อยกว่า 10 ปี ($p = 0.04$) การนั่งอยู่ด้านท้ายของเรือ ($p = 0.02$) เป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของการเสียชีวิตเช่นเดียวกัน ส่วนความสามารถในการว่ายน้ำนั้น ไม่พบว่าเป็นปัจจัยเสี่ยงสำหรับการเสียชีวิตของอุบัติเหตุครั้งนี้ ซึ่งบ่งชี้ให้เห็นว่า การสวมเสื้อชูชีพเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด ดังนั้นเรือโดยสารควรที่จะจัดเตรียมเสื้อชูชีพให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารในทุกตำแหน่งของเรือ และควรมีเสื้อชูชีพสำหรับเด็กอีกด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางเรือ ผู้เกี่ยวข้องควรดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ดำเนินตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำและทางทะเลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยเคร่งครัด
2. การเตรียมเสื้อชูชีพให้เพียงพอกับผู้โดยสารทั้งหมด และโดยเฉพาะเสื้อชูชีพที่มีขนาดเหมาะสมสำหรับเด็กเล็ก
3. ควรเข้มงวดเรือโดยสารในการบรรทุกผู้โดยสาร ตามที่ได้ขึ้นทะเบียนการบรรทุกผู้โดยสารกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยเคร่งครัด
4. ควรมีการตรวจสอบสภาพเรือเป็นระยะ เนื่องจากเรือโดยสารดังกล่าว สภาพใบพัดบริเวณท้องเรือชำรุดทำให้น้ำไหลเข้าเรือจำนวนหนึ่ง
5. การจัดการอบรมการปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ และการนำส่งผู้ประสบภัยทางน้ำแก่ผู้ประกอบการเรือโดยสารและเรือประมง
6. ให้ความรู้แก่ผู้โดยสารและคนขับเรือให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในขณะที่โดยสารเรือ

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลเกาะยาว จังหวัดพังงาทุกท่าน และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพังงา ที่ให้ข้อมูลผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลพร้อมทั้งเป็นหน่วยนำทางเข้าสัมภาษณ์ผู้ประสบภัยในหมู่บ้าน, โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ที่ให้ข้อมูลการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ และ ทีมสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ที่ออกร่วมสอบสวนและวิเคราะห์ข้อมูลจนสำเร็จ

