

KoKom,
Kirurgisk serviceklinikk,
Haukeland Universitetssjukehus

Deres ref:
2018/13862-111787/2018

Vår ref:

Saksbehandler:
Kurt M. Høgheim

Bergen, 15.12.2018

Høringsvar til revidert modul 6 rekvirering, varsling, koordinering og flight following av luftambulanshelikopter. Kompetanseplan for operatører i AMK- og AMK-LA sentraler

AMK Bergen er høringsinstans i forbindelse med at KoKom har revidert modul 6 i kompetanseplan som omhandler flight-following. AMK Bergen har brukt den første modul 6 i forbindelse med opplæring av koordinatører til flight following. Vi vil takke for mulighetene til å gi innspill til ny versjon.

Modul 6 er et godt dokument som vil medvirke til at vi får avviklet AMK-kurs på en god måte. Det er viktig at sentraler som ikke har flight following er kjent med dokumentet. Vi ser at kapittel 5,6 og 7 inneholder momenter som alle AMK-sentraler må kjenne til. Det er viktig at dette presiseres eller innarbeides i de øvrige moduler i KoKoms kompetanseplan.

På bakgrunn av vår erfaring med flight following synes vi at emnene i modulen er omtalt på en god måte. Noen tema har elementer av prosedyre i seg. Det tror vi er nødvendig slik at undervisningen blir mer konkret. Det kan vurderes om man innledningsvis skal påpeke at modulen henviser til dagens prosedyrer og SLA-avtale og at disse kan bli endret.

Tidsbruken for opplæring i flight following kan synes omfattende. I tillegg anbefales tverrfaglige kurs. Med tanke på tema som skal gjennomgås og SLA-avtale med flyoperatør er det vår oppfatning at tidsbruken er realistisk.

I det følgende vil vi kommentere noen kapitler:

Kapittel 1 inneholder sentrale definisjoner og begreper. Vi vil foreslå at begrepet «fartøyssjef» blir omtalt.

Kapittel 5.1 omhandler varsling. Vi er usikker på om «innringer» i dette kapitlet er primærhenvendelse fra publikum. AMK-operatør vil f.eks. ved en ulykke trippelvarsle andre nødetater. Dersom man i tillegg skal ha AMK-LA i konferanse er dette noe som må øves slik at det for publikum ikke oppleves som forsinkende. AMK-operatør skal tenke bruk av luftambulanshelikopter ved primærhenvendelse. Dersom det med begrepet «innringer» menes andre nødetater er vi enige i at AMK kan opprette konferanse med AMK-LA.

Kommunikasjonslinjene mellom AMK og AMK-LA bør beskrives bedre.

I **kapittel 5.2** blir koordinering definert som «en medisinsk og en operativ del». Vi mener at den medisinske delen ikke er godt nok forklart.

I **kapittel 8** blir kompetansekrav for LA-koordinator omtalt og i kapittel 8.5 omtales den teoretiske opplæring av LA-koordinator. I kapittel 8.7.1 omtales re -trening. Her blir metrologi omtalt (tåke sikt, kontakthøyde, TAF og METAR mm). Vi kan ikke se at disse punktene er tilstrekkelig omtalt i kapittel 8.5.

Kapittel 9.1.11 beskriver to unntak. Det er sannsynligvis kun det siste unntaket som har fått en tilleggskommentar om at dette kun gjelder ved PLIVO-hendelser. Dette bør presiseres. LA-ressursen må ha anledning til å be om bistand av Politi for egensikkerhet, også dersom det ikke er definert en PLIVO-aksjon.

Kapittel 9.1.16 omtaler «Bruk av flere luftambulanshelikopter til samme hendelse». Et av underpunktene her er «den av fartøysjefene som tar ansvar for å koordinere lufttrafikken må formidle dette til øvrige luftressurser». Det er viktig at samarbeid mellom denne funksjonen og AMK-LA blir omtalt og gjerne med eksempler.

Kapittel 9.7.2 beskriver kuvøsetransporter. Her bør det påpekes at det i Helse Vest også gjennomføres kuvøsetransporter med redningshelikopteret på Sola.

AMK Bergen tar gjerne del i den videre diskusjonen om modul 6.

Med hilsen



Øyvind Østerås
Avdelingssjef/avdelingsoverlege
Akuttmedisinsk avdeling

Karoline T. Pedersen
seksjonsleder
AMK-Bergen

Kirurgisk serviceklinikk
Helse-Bergen