

MØTEREFERAT

Møtenavn/tema:	Kvalitetsråd LAT HF og BSAA AS
Dato dok:	07.01.2022
Dato møte:	04.01.2022
Sted:	Teams
Referent:	Elin Åsbakk Lind
Tilstede	Trond-Bjørnar Pedersen (LAT HF), Oddbjørn Aas (LAT HF) Carl Fredrik Donjem (LAT HF), Elin Åsbakk Lind (LAT HF), Ronny Repvik (BSAA AS), Trond Antonsen (BSAA AS), Kent Antonsen (BSAA AS) Christian Pedersen (BSAA AS), Jørund Kile (BSAA AS)
Forfall:	Ole Kristian Westberg (LAT HF)

Forkortelser:

Luftambulansetjenesten HF: LAT HF

Babcock Scandinavian AirAmbulance AS: BSAA AS

Flykoordineringsentralen : FKS

Saksliste (følgende saker ble drøftet/orientert om)

Saksnr:	Sakstittel/-innhold	Ansvar	Frist
1	<u>Gjennomgang av referat fra forrige møte</u> Arbeidsmiljøundersøkelsen hos BSAA AS er gjennomført og rapporten akkurat kommet. Tas opp på neste møte. Trond-Bjørnar har bedt helsedirektoratet om hjelp for å få avklart det juridiske rundt lydlogg. Ikke fått svar ennå. Registrering av aktiveringstid hos BSAA AS: Registreringen er påbegynt, men de får ikke tatt ut rapporter ennå. Januar-møtet van planlagt fysisk men på grunn av koronarestriksjoner tas den på teams.		
2	<u>Beredskapsleveransen for ambulansfly nov og desember</u> Tilgjengelighet november: 93, 1 % samlet, 95,5 innenfor operatørs ansvar. Tilgjengelighet desember: 93, 77 % samlet, 97, 72 % innenfor operatørs ansvar. Covid 19 var den største utfordringen i desember		

	<p>Tiltak: På neste møte tar vi gjennomgang av hele året. Innspill fra møtet på ting vi bør se på den sammenheng:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er det noen baser som skiller seg ut på ulike årsaker for beredskapsavbrudd? <p><u>Aktiveringstid akuttoppdrag november</u> LAT HF rapporterer til styret og til Helse Nord på dette. Det er mye arbeid med denne rapporteringen, men det gir oss også mye innsikt.</p> <p>Gjennomgang av tidsforløpene i 113 akuttoppdrag i november.</p> <p>Noen funn: Mediantiden fra FKS får oppdraget til de varsler Crew: 6 min Mediantiden fra besetninger er varslet til block-off 47 min. Gjennomgang av årsakene til at dette tar tid viser at ukjent årsak bestod av 31,5 prosent av tilfellene. Duty/avventer ny besetning stod for 3,28 prosent.</p> <p>Diskusjon rundt aktiveringstiden på basen i Bodø: Her brukes 60 min og 20 min aktiveringstid veldig tilfeldig og ikke i henhold til endringsordre. Dette på grunn av basefasilitetene.</p> <p>Innspill fra BSAA AS: Denne må vi snart få landet og det bør tas opp på prinsipielt grunnlag. Kan spre seg til andre baser med lignende utfordringer. Ikke minst er vi pliktig å sikre en så god tjeneste som mulig og da kan vi ikke leve med at det brukes 60 minutter aktiveringstid dersom det ikke er nødvendig.</p> <p>Tiltak: LAT HF ser på om det skal holdes oppklaringsmøte om Base Bodø, og om det skal tas nye støymålinger</p> <p>Rådet tar en grundigere gjennomgang av aktivieringstiden og mulige tidstyver på neste møte</p>	<p>Trond-Bjørnar</p> <p>LAT HF</p> <p>Alle</p>	
3	<p><u>Gjennomgang av hendelsesrapporter november 2021</u></p> <p>Avbrutt intensivoppdrag:</p> <p>FKS får plutselig beskjed om at en intensivoverføring er</p>		

<p>kansellert på grunn av vær etter at pasient har ankommet lufthavn og lastet inn i flyet. FKS får ingen tilbakemelding fra besetning men via MKA får FKS tilbakemelding om at COM har opplyst flylege at det er svært usikkert at de ville kunne lande i Bodø men at de kan prøve og kanskje må sirkle en stund over Bodø i tordenvær. Dette medførte at flylege ikke ville iverksette transporten. Det blir også gitt tilbakemelding fra ambulansebilpersonell om at COM mener dette er et resultat av dårlig arbeid fra FKS sin side. Dette kjenner ikke FKS seg igjen i.</p> <p>Det er hentet inn uttalelse fra lege og flysykepleier. Lege mener dette bunner i at man har kommunisert for dårlig i forkant av oppdraget, og at hen kansellerte oppdraget fordi oppdraget ikke var akutt viktig for pasienten, det var snakk om plassmangel på intensivavdelingen. Flysykepleieren melder at hen ikke hadde noen informasjon om oppdraget og vær-situasjonen før hen satt i flyet.</p> <p>Fra diskusjonen i rådet: Nødradio egner seg dårlig til diskusjoner, men er veldig effektiv på utkall. Her kunne en telefonsamtale i tillegg trolig avverget oppdraget.</p> <p>Alle ble varslet samtidig, alle aksepterte oppdraget. Oppdraget skulle vært diskutert mer før oppdraget ble gjennomført. Usikkert om flysykepleier var på basen eller om hen møtte direkte på sykehuset.</p> <p>Prebrief er alfa og omega for å unngå slike situasjoner. Selv om vi har baser med lege i beredskap så betyr ikke det at man ikke kan gjennomføre prebrief før oppdraget.</p> <p>Tiltak: Gjennomgå rutiner rundt bruk av nødnett, når man skal ta kontakt i tillegg, og hvordan man forberede seg til oppdrag som crew. FKS bruker avviket som en case internt.</p> <p>Feil i Air Maestro : Air Maestro (AM) henter ikke inn riktige crewmedlemmer på grunn av feil. Fører til merarbeid og tidstap. FKS melder også om at det gjenstår en del ting som har stoppet opp i utviklingen av AM. Dette er også tatt opp i revisjon.</p>	<p>Alle</p> <p>Alle</p>	
--	-------------------------	--

	<p>Tiltak: BSAA AS har feilmeldt dette, og venter snarlig løsning Møter med system-leverandør må gjeninnføres. Det er allerede kalt inn til møte om dette.</p> <p>Kommunikasjon nødnett: BSAA AS har gjennomført en kampanje etter oppstartvansker med bruk av nødnett. Nødnett ble sett på som unødvendig og det var utfordringer med høy lyd. Etter dette har det gått seg til, men man har ennå utfordringer som tyder på at man ikke unytter systemet godt nok, for eksempel i overgangen mellom pågående og nytt oppdrag.</p> <p>Tiltak: Vi tar en gjennomgang av erfaringer etter innføringen og foretar eventuelt justeringer i rutinene.</p>	BSAA AS	
4	<p><u>Gjennomgang av trender/utfordringer som påvirker tjenester</u></p> <p>Covid-19 I desember var 111 timer utmeldte timer relatert til covid 19, og det kunne vært veldig mye mer hvis man ikke hadde dekt opp fravær knyttet opp til det.</p> <p>Til diskusjon: Bør man kanskje ikke ha begge crewene på basen under høyt trykk? BSAA AS har allerede sendt ut en presisering av viktigheten av å opprettholde kohorter. Det er ulikt til hvordan man forholder seg til smitteverntiltak. Påbud om bruk av hansker og munnbind har gjort at man ikke har blitt smittet av pasienter så langt man kjenner til. Diskuteres det oppbemanning i helseforetakene for å stå i dette i lengre tid? Det er svært viktig at hurtigtestene brukes riktig. BSAA AS har gode beskrivelser på dette i rutinene sine på dette, men vi må passe på at rutinene blir fulgt.</p> <p>Diskusjon rundt smittetilfelle i Brønnøysund: Forskriften ga oss rom til å opprettholde beredskap og unngå karantene, mens den medisinske rådet var å ha karantene.</p>	Alle	

	Kommer trolig til å flere slike tilfeller, men vi må ta det fra tilfelle til tilfelle.		
5	<p>Vaktbytteproblematikk</p> <p>Innspill fra FKS/LAT HF</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi bør i større grad klare å benytte avtroppende og påtroppende besetning til å hjelpe hverandre til å iverksette/avslutte oppdrag. • Vi bør se det å tilstrebe seg til å unngå lange pauser på slutten av vakter. • Vi bør se på hvordan man benytter preperation time. • Forskjellige vaktbyttetider på basene motvirker at det er vanskelig å få kalt ut crew rundt vaktbyttetider. • Den komplette oversikten over alle interessenter/aksjeholdere i gjennomføring av oppdrag er et komplekst bilde og det kan være utfordrende å få koordinert alle ressurser. Det finnes intet felles kart for å få oversikt over alle hindringer/utfordringer i hele pasientkjeden. • Utfordringene med vaktbytteproblematikk bør tas gjennom operativt forum/pilotforeningen • Vaktbytte på ambulansene er forskjellig fra flyet. Må derfor ofte vente på ambulanse, da de ikke er tilgjengelig rundt ambulanse-vaktbytte. Ingen overordnet koordinering mellom RHF/HF og Luftambulansetjenesten, da de har forskjellige ansvarsområder (medisinsk vs operativt). <p>Innspill fra BSAA AS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeidet med å se på ulike arbeidstidsordninger er i gang, men ikke ferdig. • Bør dette jobbes inn i målarbeidet til BSAA AS? • BSAA AS skal ha møte med pilotforeningen i januar og da kommer BSAA AS til å utfordre dem på disse utfordringene. • Vaktbyttetidspunkt er også en mulig innfallsvinkel, ved å se på disse kan man muligens få gevinst • Ser ikke bra ut utenfra når det ikke er tilgjengelige ressurser på grunn av at det snart er vaktbytte. • Utfordrende å lage større endringer midt i en anbudsrunde, må ha dette med oss inn i en eventuelt ny anbudsrunde. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Utfordrende å formidle at det er ønskelig at man noen gang må strekke seg/skrive overtid, stor fare for at dette blir tatt feil opp av arbeidstagerne • Må ikke gå så hardt ut mot uønsket overtid at crew ikke føler at det er tid til å gjennomføre debrief, men at det ikke brukes uhensiktsmessig lang tid på det • Helsetilsynet, HF, LAT, Babcock. Alle er interessert i at dette skal fungere, og hvis vi får alle ansatte til å se at dette krever noe innsats, vil vi kunne nå målet. • Understreker verdien av disse møtene, og anser dette som kritisk informasjon for alle involverte parter. Viktig og riktig at det kommer referat, blir nok lest av mange. <p>Tiltak:</p> <p>Påtroppende crew kan varsles for å bidra med forefallende/prep/annet, hvis avtroppende er i fare for å gå på overtid. Foreslår at dette kan iverksettes ASAP</p> <p>Ronny tar med seg dette punktet til møte med pilotforeningen og ber om innspill fra de.</p> <p>Neste møte i kvalitetsutvalget: 24 januar</p>		
		BSAA	Feb 22
		BSAA	Feb 22

