

L'EASA E I PILOTI CON PROBLEMI MENTALI

In data 9 dicembre l'EASA, European Aviation Safety Agency, ha emesso una proposta indirizzata alla Commissione europea la quale raccomanda nuove regole per i vettori circa gli accertamenti psicologici, l'uso di medicinali/psicofarmaci e alcol da parte dei piloti. Il tutto sulla scia di quanto avvenuto il 24 marzo 2015 al volo 9525 di Germanwings.

Il documento potrà servire quale base di una proposta legislativa che la Commissione potrebbe già adottare nel corso del 2017.

Fra i punti salienti del documento **(1)**:

- Rendere obbligatorio l'assessment psicologico della persona che intende avviarsi alla professione, e comunque prima di metterlo "in linea";
- Assicurare che tutti i piloti possano avere il supporto di un programma di assistenza nel caso manifestino problemi di natura psichica.
- Introdurre un controllo approfondito e sistematico nel caso di incidente o nel caso si sospetti di alterazioni del normale stato ("reasonable suspicion"). I controlli dovrebbero in particolare riguardare l'uso di medicinali e di alcol.

Il tutto accompagnato dall'ulteriore misura (stiamo parlando sempre di raccomandazioni) di includere nelle già esistenti misure di controllo-rampa che vengono effettuate negli scali della UE, test a campione atti a monitorare lo stato alcolico ("alcohol screening") sia per i flight come per il cabin crew. Viene anche raccomandato di mantenere in vigore la regola di "sempre due in cabina".

Niente di trascendentale come si vede, tutte misure logiche delle quali si era già ampiamente parlato e che buona parte dell'opinione pubblica riteneva fra l'altro essere già in vigore. Ma dal momento che tutto ha avuto origine dall'incidente Germanwings sarà il caso di sottolineare che purtroppo il presupposto da cui si parte è sempre quello della malattia mentale quale patologia diagnosticabile.

In data 8 maggio 2015 in una nostra newsletter dal titolo "*Sanità mentale nel cockpit, non è solo questione di pazzia*" **(2)** annotavamo alcune considerazioni che val la pena riproporre ricordando come il caso Germanwings non fosse di certo il primo incidente causato dalla volontà suicida del pilota. Ricordavamo infatti almeno quattro precedenti casi di incidenti nei quali, come per Germanwings 9525, tutti gli occupanti a bordo erano deceduti:

- Caso Royal Air Maroc, agosto 1994;
- Caso Silk Air, dicembre 1997;
- Caso Egyptair, ottobre 1999;
- Caso LAM, novembre 2013;

Ebbene se si scende nel dettaglio dei singoli eventi troveremo che nell'incidente di Royal Air Maroc il motivo del suicidio è stato collegato a **problemi sentimentali** con la first-officer che era in servizio sullo stesso volo. Nel caso dell'aereo indonesiano della Silk Air i motivi dell'atto sono stati rintracciati in **problemi finanziari**. Nell'incidente della Egyptair rivelazioni postume fatte da un collega del pilota hanno rivelato che lo stesso avrebbe voluto uccidere il capo istruttore che si trovava a bordo di quell'aereo per **vendicarsi di un presunto torto**. Nell'ultimo incidente delle linee aeree del Mozambico si è risaliti a una *depressione causata da* **problemi familiari** che affliggevano il capitano rimasto chiuso in cabina e suicidatosi.

Volendo trovare un legame comune, tutti e quattro i casi hanno riguardato piloti con intenti suicidi, tuttavia una attenta lettura degli stessi porta alla conclusione che non sempre ci troviamo di fronte a persone "malate di mente", **bensì a persone sane le quali avevano provato un forte dispiacere o stavano vivendo una qualche difficoltà esistenziale: la differenza non è di poco conto**. L'incidente Germanwings sembra dissociarsi da questo filone in quanto il pilota-suicida era stato sotto cura di psicofarmaci ed evidentemente era ancora malato, ma gli appunti di cui sopra ci fanno capire che il **normale stato di salute mentale non necessariamente viene alterato da malattie curabili con una pasticca, ma è di ben più ampia portata**. Di certo non fa piacere annottarlo, ma non vi è check-up o screening che potrà impedire a una persona che vive un personalissimo problema esistenziale di mettere in atto un piano suicida.

L'Easa e tutti gli altri enti regolatori bene fanno a imporre alle aerolinee alcune linee guida, ma a nostro parere di fronte all'abissale vastità dei problemi mentali, due sono i punti su cui ci si dovrebbe focalizzare:

- 1) Rendere assolutamente trasparente il canale di trasmissione fra medici e datori di lavoro, eliminando in modo completo sanzioni e punizioni per la cosiddetta violazione della privacy, non fosse altro ricordando che un pilota lavora in un settore ove la vita di centinaia di persone viene affidata alle sue mani;
- 2) Non lasciare mai una sola persona all'interno della cabina di pilotaggio.

Le indagini su Germanwings hanno chiarito che in base alle leggi in vigore il medico curante non poteva avvertire il datore di lavoro della patologia che affliggeva il primo ufficiale Lubitz. Se lo avesse potuto fare l'incidente con ogni probabilità non sarebbe avvenuto. Chi ha fatto le leggi sulla tutela della privacy, accettabili dal punto di vista generale, avrebbe però dovuto tener conto che ci sono determinate professioni "sensibili" per le quali la normativa andava derogata. Ed è su questo fronte che ogni Paese deve attivarsi per rivedere le regole in vigore.

(1) EASA, Opinion 14/2016 del 9 dicembre 2016

(2) Aviation Safety Newsletter 9/15

5. Annex — EASA Germanwings Task Force recommendations⁶²

- '1. The Task Force recommends that the 2-persons-in-the-cockpit recommendation is maintained. Its benefits should be evaluated after one year. Operators should introduce appropriate supplemental measures including training for crew to ensure any associated risks are mitigated.
2. The Task Force recommends that all airline pilots should undergo psychological evaluation as part of training or before entering service. The airline shall verify that a satisfactory evaluation has been carried out. The psychological part of the initial and recurrent aeromedical assessment and the related training for aero-medical examiners should be strengthened. EASA will prepare guidance material for this purpose.
3. The Task Force recommends to mandate drugs and alcohol testing as part of a random programme of testing by the operator and at least in the following cases: initial Class 1 medical assessment or when employed by an airline, post-incident/accident, with due cause, and as part of follow-up after a positive test result.
4. The Task Force recommends the establishment of robust oversight programme over the performance of aero-medical examiners including the practical application of their knowledge. In addition, national authorities should strengthen the psychological and communication aspects of aero-medical examiners training and practice. Networks of aero-medical examiners should be created to foster peer support.
5. The Task Force recommends that national regulations ensure that an appropriate balance is found between patient confidentiality and the protection of public safety.

The Task Force recommends the creation of a European aeromedical data repository as a first step to facilitate the sharing of aeromedical information and tackle the issue of pilot non-declaration. EASA will lead the project to deliver the necessary software tool.
6. The Task Force recommends the implementation of pilot support and reporting systems, linked to the employer Safety Management System within the framework of a non-punitive work environment and without compromising Just Culture principles. Requirements should be adapted to different organisation sizes and maturity levels, and provide provisions that take into account the range of work arrangements and contract types.'

Le raccomandazioni finali espresse dalla Task Force (pagina 70 del documento Easa "Opinion 14/2016")

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO

- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?
- 47/2016 (5 dicembre): DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA

www.air-accidents.com