

UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO

E' la prima volta che ci capita di leggere un rapporto investigativo di inchiesta il quale anziché trattare di aspetti tecnici si sofferma in via primaria sull'aspetto medico.

Ci riferiamo al rapporto emesso il 13 marzo scorso dalla BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses) francese sull'incidente Germanwings avvenuto il 24 marzo 2015, meglio noto come "il caso Lubitz". (1)

In effetti tutto quello che c'era da sapere circa le cause della sciagura era stato già reso noto in un precedente rapporto investigativo emesso all'indomani della lettura dei registratori; ora giustamente e molto opportunamente –preso atto che ai comandi del velivolo era rimasta una persona che avrebbe dovuto stare a casa come minimo per *sick leave*- si mettono a fuoco i regolamenti in vigore presso le compagnie aeree nei casi di malattie, per evitare che un fatto del genere possa ripetersi. Specifichiamo "come minimo *sick leave*" in quanto nel rapporto si apprende che uno dei dottori che aveva in cura il pilota gli aveva suggerito di farsi ricoverare in una clinica psichiatrica. Ed è proprio quest'ultima notizia che ha catalizzato l'attenzione dei media con la scontata domanda, frammista di ingenua sorpresa, di come è possibile che tutto ciò sia potuto accadere. E la semplice risposta è contenuta in questo paragrafo del rapporto:

"No action could have been taken by the authorities and/or his employer to prevent him from flying on the day of the accident, because they were informed by neither the co-pilot himself, nor by anybody else, such as a physician, a colleague, or family member." (2)

Il rapporto prosegue con una affermazione non certo rassicurante per i 3.5 miliardi di passeggeri che annualmente prendono l'aereo:

"The process for medical certification of pilots, in particular self-reporting in case of decrease in medical fitness between two periodic medical evaluations, did not succeed in preventing the co-pilot, who was experiencing mental disorder with psychotic symptoms, from exercising the privilege of his licence." (3)

Il rapporto passa infine ad emettere undici raccomandazioni fra le quali quella più importante è senz'altro la seguente nella quale si chiede di trovare una soluzione al problema di:

"balance between medical confidentiality and public safety"

Ed è proprio su questo aspetto che intendiamo soffermarci in quanto è proprio per voler ottemperare alle leggi sulla tutela dei dati confidenziali o principio universale sui dati dei pazienti, che è potuto accadere un incidente come quello della Germanwings, che fra l'altro, come sanno bene i lettori dei nostri libri, non è stato l'unico caso nella storia dell'aviazione civile.

*"On the one hand, German regulations contain **specific** provisions to punish doctors violating medical confidentiality, including occupational consequences and imprisonment up to one year. On the other hand, the German criminal code has very **general** provisions stating that any person who acts to avert an imminent danger does not act unlawfully, if the act committed is an adequate means to avert the danger*

and if the protected interest substantially outweighs the one interfered with. Consequently, and assuming that a situation where a professional pilot with symptoms of a psychotic disorder is an “imminent danger”, it could have been possible, at least theoretically, to prevent the copilot from flying, by reporting him to the Aviation Authorities which would then have had to suspend his medical certificate. This supposes however, that doctors were able to report the situation to an authority or organisation which could have declared the pilot unfit to fly.” (4)

Attenzione a quei due aggettivi da noi evidenziati in grassetto “specific” e “general” perché è a causa di essi che i dottori che avevano in cura Lubitz non hanno ritenuto, o meglio sarebbe dire, non hanno potuto avvertire il datore di lavoro circa la critica situazione mentale in cui versava Lubitz: **se l’avessero fatto rischiavano di venir incriminati per divulgazione di notizie riservate sul loro paziente**. E dal momento che la BEA è una Agenzia francese il rapporto si sofferma ad analizzare la situazione in Francia ed anche lì troviamo un pressoché analogo scenario:

“Article R4127-4 of the Public Health Code states that professional secrecy is imposed on all physicians, under the conditions established by law and in the interest of patients. This secrecy covers all the information gathered by the physician during the course of his/her work. This information includes what was revealed to the physician, but also what he/she saw, heard or understood.” (5)

Pertanto una prima precisazione che si deve fare è che quando all’indomani della sciagura tutti puntarono il dito contro il datore di lavoro di Lubitz “reo” di aver messo ai comandi dell’Airbus una persona mentalmente instabile, questa accusa alla luce di quanto chiarito nel rapporto viene a decadere. Il datore di lavoro, ovvero Germanwings, ovvero Lufthansa non sapeva nulla delle visite mediche che Lubitz aveva fatto di sua iniziativa, né i dottori avevano ritenuto opportuno avvertire la compagnia dello stato psichico di Lubitz; agli atti risultava solo una precedente, passata patologia che risultava risolta. Tutto ciò tuttavia mette in luce un preoccupante particolare che è quello di prendere atto che **le visite mediche annuali cui vengono sottoposti i piloti non sono sufficienti a far emergere patologie come quella che affliggeva Lubitz**.

Ed è proprio l’aspetto subdolo delle malattie mentali il fronte più pericoloso con cui confrontarsi. Ricordiamo che la sciagura è avvenuta sulla tratta di ritorno Barcellona-Dusseldorf. Ebbene oggi sappiamo che durante il viaggio di andata avvenuto quello stesso giorno di prima mattina, Lubitz approfittando di un momento di assenza dal cockpit del suo comandante, lo stesso con il quale farà il fatale viaggio di ritorno, aveva compiuto le prove di alterazione del settaggio dell’altimetro. Ciò significa che egli quel giorno era già determinato a voler attuare il suo piano, **ma tale proposito era assolutamente simulato nella più completa normalità di atteggiamento**. Infatti se il comandante avesse notato qualcosa che non andava nel comportamento di Lubitz si sarebbe guardato bene dall’assentarsi dal cockpit nel viaggio di ritorno, o addirittura giunto a Barcellona avrebbe potuto chiedere la sua sostituzione.

In un certo qual senso i passeggeri del volo di andata Dusseldorf-Barcellona sono dei miracolati, perché quell’atto folle avrebbe potuto essere portato a termine anche nella tratta di andata del mattino.

La soluzione su cui ora si punta, in presenza di soggetti che esercitano attività sensibili, è quella di rendere meno vaga e più incisiva la legge che governa il rapporto medico-paziente-datore di lavoro. A tal proposito i passi che si dovrebbero intraprendere sono i seguenti:

1) Il paziente deve obbligatoriamente comunicare al suo dottore l’attività che egli svolge;

2) A fronte di talune attività che coinvolgono la sicurezza e la vita della comunità, si pensi ai trasporti pubblici o, altro esempio, agli addetti delle centrali nucleari, il dottore deve inviare copia del certificato medico al datore di lavoro senza rischiare di venir incriminato;

3) La trasmissione dovrà avvenire per via diretta e non servendosi del paziente.

Ci sono nazioni come Canada, Israele e Norvegia dove questi passaggi sono già obbligatori e regolati da leggi, si tratta ora di esportarli a tutti gli altri Paesi.

Un'ultima nota prima di chiudere. Gli esami post-mortem effettuati sui resti di Lubitz hanno trovato tracce di due tranquillanti e un sonnifero che erano stati prescritti dal medico (6), ciò significa che Lubitz contrariamente a quanto fanno molti pazienti in cura neurologica che si rifiutano di assumere i medicinali, li prendeva e evidentemente stava cercando di curarsi, ma l'assunzione dei medicinali non è bastata per evitargli di mettere in atto il suo folle proposito.

(1) BEA Final Report Accident 24 March 2015, at Prads-Haute-Bléone to the Airbus A320 D-AIPX operated by Germanwings . Andreas Lubitz è il nome del ventottenne pilota della Germanwings che ha deliberatamente fatto precipitare l'aereo.

(2) Pagina 8 del rapporto di cui a 1)

(3) Pagina 9 del rapporto di cui a 1)

(4) Pagina 90 del rapporto; capitolo 2.4 "Balance between patient confidentiality and public safety"

(5) Pagina 57 del rapporto di cui a 1)

(6) Citalopram, Mirtazapina e Zopiclone sono i medicinali di cui si sono trovate tracce ; Capitolo 1.13.2 "Results of post-mortem toxicological examinations" (pag.33)

AAR- Safety Newsletter (05/16), 14 Marzo 2016

www.air-accidents.com