

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Zweifelhafter Fragebogen macht uns nicht fitter

«Überlegen Sie sich derzeit einen Jobwechsel, ist Ihre finanzielle Situation angespannt oder haben Sie Schuldgefühle, wenn Sie Alkohol getrunken haben?» Sehr persönliche Fragen, die Sie mir selbstverständlich nicht beantworten müssen. Doch wer aktuell sein Tauglichkeitszeugnis erneuern will, muss sich gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt dazu äussern. Genau 21 solch vertrauliche Fragen beinhaltet ein neu eingeführter «Mental Health»-Mini-Fragebogen, der in Form einer Selbstdeklaration vollständig auszufüllen und zu unterzeichnen ist.

Mir ist völlig klar, dass neben der medizinischen Abklärung die psychische Gesundheit einen Einfluss auf die Flugtauglichkeit haben kann. Insbesondere für die Berufspiloten sind solche Aspekte von grosser Bedeutung. Doch ich bezweifle, dass es für das Medical Klasse 2 (PPL) und LAPL eine Aussage darüber braucht, ob bei meinem Arbeitgeber ein gutes Arbeitsklima herrscht oder nicht (Frage 15). Aktuell kann in der Schweiz das Medical nur durch die entsprechenden BAZL-Vertrauensärzte ausgestellt werden. Bestrebungen, die Hausärzte miteinzubeziehen, blieben bis heute erfolglos. Es gibt sicher gute Gründe, warum das so ist. Umso mehr muss es aber möglich sein, dass der flugmedizinische Experte beim üblichen Patientengespräch eine Beurteilung der mentalen Verfassung machen kann und sich nicht auf einen solch zweifelhaften Fragebogen abstützen muss. Persönliche Gespräche beinhalten gezieltes Nachfragen und bilden ein Vertrauensverhältnis zwischen Fachperson und Piloten.

Die vom BAZL ausgearbeitete Selbstdeklaration wirft auch Fragen betreffend Datenschutz auf. Aufgrund dieser unsinnigen Fragestellungen bezweifle ich, dass damit das Patientendossier wertvoll ergänzt werden kann. Doch was genau geschieht mit diesen personalisierten Fragebogen? Darf sich ein Bundesamt entsprechend vertrauliche Informationen beschaffen und zu welchem Zweck dienen die Daten? Schade, dass die zuständigen Behörden Massnahmen ohne Mehrwert für die Betroffenen verordnen. Solche Leerläufe gilt es kritisch zu hinterfragen.

Die Leichtaviatik ist sich durchaus bewusst: Das Medical ist kein Persilschein. Wenn die Pilotin oder der Pilot Medikamente einnimmt und dies die sichere Ausübung des bevorstehenden Flugs beeinträchtigen könnte, ist darauf zu verzichten. Im Zweifel sind wir dazu verpflichtet, den Rat eines Fliegerarztes einzuholen. Unabhängig vom Tauglichkeitszeugnis ist am Ende jeder selber dafür verantwortlich, ein Luftfahrzeug nur dann zu steuern, wenn sie oder er auch wirklich fit dazu ist.

Un questionnaire douteux n'améliore pas notre forme

Envisagez-vous de changer d'emploi, votre situation financière est-elle tendue ou vous sentez-vous coupable après avoir bu de l'alcool? Ce sont des questions très personnelles, au sujet desquelles vous n'êtes bien sûr pas obligé de me répondre. Mais si, actuellement, vous envisagez de renouveler votre certificat médical, vous devez vous exprimer à ce sujet auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile. Un mini-questionnaire «Santé mentale» nouvellement introduit, qui doit être rempli intégralement et signé sous forme d'une auto-déclaration, contient exactement 21 questions confidentielles de ce type.

Je suis pleinement conscient, qu'en plus de l'autorisation médicale, la santé mentale peut avoir un impact sur l'aptitude au vol. Pour les pilotes professionnels en particulier, ces aspects relèvent d'une grande importance. Mais je doute que pour obtenir le Medical class 2 (PPL) et le LAPL, une déclaration sur l'existence ou non d'une bonne ambiance de travail chez mon employeur (question 15) soit nécessaire. Actuellement, en Suisse, seuls les médecins-conseils de l'OFAC sont autorisés à délivrer l'examen médical. Jusqu'à aujourd'hui, les efforts déployés pour inclure les médecins traitants dans cette procédure n'ont pas abouti. Il y a certainement de bonnes raisons à cela. Cependant, il doit être d'autant plus possible pour l'expert aéromédical de faire, lors de l'entretien habituel avec le patient, une évaluation de l'état mental et de ne pas avoir à s'appuyer sur un questionnaire aussi douteux. Les entretiens personnels impliquent de poser des questions ciblées et établissent une relation de confiance entre l'expert et le pilote.

L'auto-déclaration établie par l'OFAC soulève également des questions relatives à la protection des données. Je doute qu'il puisse être possible de faire, sur la base de ces questions absurdes, un ajout précieux au dossier du patient. Mais que se passe-t-il exactement avec ces questionnaires personnalisés? Un Office fédéral est-il autorisé à se procurer de telles informations confidentielles et à quoi peuvent-elles servir? C'est dommage que les autorités compétentes imposent aux personnes concernées des mesures qui n'apportent rien. Il s'agit de remettre en question de façon critique de telles inanités.

L'aviation légère est bien consciente que l'aspect médical n'est pas un blanc-seing. Si le pilote prend des médicaments et que cela pourrait nuire à la réalisation du vol prévu dans des conditions de sécurité acceptables, il doit y renoncer. En cas de doute, on est obligé de demander l'avis d'un médecin conseil. Quel que soit le certificat médical finalement, chacun-e prend la responsabilité de piloter un aéronef que lorsqu'il/elle en est réellement apte.