

EDITORIAL : VAN DIE REDAKSIE

MEDICAL CERTIFICATES

"General medical practice is a unique social phenomenon. The General Practitioner enjoys more prestige and wields more power than any other citizen, unless it be the judge on his bench." This statement is as valid today as it was when made some 19 years ago, in spite of the supposed dwindling status of the doctor. The power he possesses is due partly to the certificates a doctor may issue and which can seldom be effectively queried. No employer can afford to consistently ignore sick certificates issued to his employees, for if the health of an individual should suffer as a result of such an attitude, he would be in a very vulnerable position if the patient should decide to sue him. It is therefore true that the medical profession can virtually paralyse a country's industry and can certainly adversely affect the work turnover of any one factory. This power places a severe responsibility on the shoulders of our profession.

It is the duty of every doctor to ensure, to the best of his ability and judgement, that every certificate he issues constitutes a true reflection of the facts of the case. It is only by constantly guarding against the temptation to issue certificates for the sake of peace instead of for the true good of the patient that we can hope to maintain this right not to be overruled by any member of the public as far as our judgement is concerned.

We all have to deal with three main types of certification in our daily work. The vast majority are certificates about the state of health of an individual with regard to his or her inability to continue with the work expected by the employer. The second-largest category comprises certificates which will bestow some special right on the holder, such as a recommendation to obtain a telephone in an area where there is a shortage of lines, or a note to the effect that a particular person may not travel in the top bunk of a railway sleeper. Thirdly, we have to issue certificates for various legal purposes, such as death certificates, declarations to be used in court, etc., and a variety of other documents.

Sick certificates, being the most common, cause the biggest headache. It is the right of the patient to expect his or her doctor not to divulge any confidences, but nowadays industry is so complex that it is no longer reasonable to expect the various employers to be satisfied with a mere statement that a certain worker is unfit to attend work for a week or two. The demand for a diagnosis on a certificate often appears to both the patient and the doctor as unwarranted inquisitiveness on the part of the authorities; and, from a strictly ethical point of view, the employer has no right to demand from the physician that he divulge the nature of the complaint from which his patient is suffering. But can any doctor today claim that he is really conversant with the exact nature of the work done by each of his patients? To the doctor it might well seem that a man suffering from a wrist fracture cannot be usefully employed, whereas, in fact, there might be no need for him to use two hands, or even one hand. To a certain extent we must accept the fact that the employer must be kept informed.

To be on the safe side, before he writes the diagnosis on a certificate, every doctor should obtain the permission of his patient to do so. However, if such permission is refused, a very complicated situation can develop, and the refusal may cost the patient his job. As in all things, the golden mean seems to be the only solution, and we wish to appeal to employers, patients and our colleagues to maintain an open mind and not to stubbornly demand certain rights which have, to some extent, become obsolete in our complex modern society.

One of the results of an unreasonable attitude on the part of the employer may be that the doctor simply becomes dishonest and states false diagnoses, and, although he might be caught out in the end, there is not much the employer can do to ensure that the diagnosis on every certificate issued to his staff is true.

The second category, namely certificates issued to bestow some special privilege, also often cause problems. Only too frequently the public seem to regard the acquisition of these documents as an automatic right. 'Doctor, they say that if you will give me a letter, I can get my phone within a few days'. Why this particular person should be so selected and elevated above his fellow men is, more often than not, a matter of total unconcern to all. It is merely the piece of paper with the doctor's signature which counts, not the diagnosis that makes it possible. Unfortunately, refusal often leads to abuse and even the loss of a patient; but we must urge doctors not to let such considerations influence their judgement. If anyone in authority should discover that certificates were issued to establish some privilege, he would very soon cease granting such concessions, even to legitimate cases.

The last group, namely certificates issued for legal purposes, place an equal or even greater responsibility on the doctor. One of the commonest problems encountered in this category is the delay so often forming part of legal procedures. By the time a physician is required to write a report, his memory of the event has already dimmed, and unless his record system is efficient he will find himself in a most unenviable position. Here, again, we would rather a certificate was refused, with an explanation for the refusal, than that a doctor should risk his reputation by relying too heavily on his memory. Inability to find the information in his records might reflect badly on his organizing ability, but it is still better than making incorrect statements.

The main thing to bear in mind is the fact that the signature of a doctor still carries tremendous weight, and this well-deserved authority should not be taken lightly. We can only earn the respect of the public if we give them reason to respect us.

From the public, employers and the authorities we seek help to maintain a high ethical standard. We appeal to them not to make impossible demands which no doctor can be expected to meet and which might place him in the position of having to resort to dishonesty.

1. Collings, J. S. (1950): *Lancet*, 1, 555.

PADVEILIGHEID EN DIE OWERHEID

Ons padongeluksyfer bly steeds onrusbarend hoog en voortdurende pogings om die motoriste te leer om beter en veiliger te bestuur werp skynbaar maar min vrugte af. Daar word dag na dag navorsing gedoen om metodes te vind om ons paaie veiliger te maak en groot somme geld word spandeer om beter hoofweë te bou, maar nietemin wil die aantal ongelukkig nie noemenswaardig verminder nie. Wat sou dan die moeilikheid wees? Ons wil graag die probleem vanuit die mediese oogpunt benader en twee stellings maak.

Iedere geneesheer weet dat hy in sy praktyk nie die onmoontlike moet verwag nie: hy gaan dit nooit regkry om al sy pasiënte gesond te maak en geen sterftes aan te teken nie. Selfs die modernste behandelingsmetodes gaan nog nie verseker dat al sy pasiënte se siektes genees gaan word nie, en die dokter moet dus aanvaar dat daar 'n bepaalde persentasie faling is waar hy nie verby gaan kom nie. Net so moet ons ongelukkig aanvaar dat daar 'n sekere ongeluksyfer sal bly staan waarop ons nie sal kan verbeter nie. Hierdie ongelukke met hul meegaande komplement aan beserings en noodlottig beseerdes is die prys wat ons moet betaal vir die voorreg om in hierdie gemeganiseerde eeu te lewe. Dit klink miskien na 'n fatalistiese of selfs 'n defaitistiese houding, maar mens moet darem ook realities wees.

Laat ons eers die voordele van hierdie vermoë wat ons ontwikkel het om teen 60 en meer m.p.u. voort te beweeg in oënskou neem. Voorheen was brandwreke en ambulanses maar bra ondoeltreffend en indien enige gebou bietjie vinnig gebrand het, het die hulp eers lank na alles verwoes is opgedaag, en die noodgeval wat dringend na 'n hospitaal vervoer moes word moes maar geduldig wag op die perdekar wat as ambulans moes dien. Daar was ook geen sprake van dat die besigste praktisyn die aantal huisbesoeke kon behartig wat vandag moontlik is nie. 'n Rit na een van die voorstede van 'n stad het heeldag in beslag geneem. Mens kan eindeloos voortgaan om voorbeelde op te noem.

Die moderne samelewings is georganiseer met aanname van 'n sekere spoed in die gemeenskapsvervoer. Ons sal ons ongeluksyfer seer seker kan verlaag indien ons die maksimum toelaatbare spoed streng verminder, na bv. 15 m.p.u., maar sal die industrie die vertraging kan aanvaar? Die opofferings wat ons sal moet maak wat betref algemene doeltreffendheid van dienste op feitlik alle vlakke sal te hoog wees om die verminderde ongeluksgetal te regverdig. Ons moet met ander woorde leer om die daaglikse padongelukke as deel van ons moderne leefwyse te sien, maar ons moet egter waak dat dit nie hande uit ruk nie. Om te beseef dat 'n stad met 100,000 motors onvermydelik noodlottige ongelukke sal hê is 'n goeie, volwasse benadering, maar ons moet nie skouerophalend sê dat dit nie saak maak hoe hoog die syfer ook styg nie, daar kan tog niks aan gedoen word nie.

Dat ons voortdurend aandag aan die probleem moet skenk is belangrik en dit bring ons by die tweede stelling wat ons wil maak: Die arme motoris word, seker heel tereg, dag na dag uitgekryt vir alles wat slegs is en strenger en strenger wetgewing word gemaak om hom aan bande te lê en tot sy sinne te bring. Ons het reeds daarop gewys hoe belangrik dit is dat iedere motoris moet verseker dat hy

of sy fisies in staat is om 'n voertuig te beheer,' en dit ly ook geen twyfel dat daar steeds 'n groot aantal mense ons paaie gebruik wat geen verantwoordelikhedsin aan die dag lê nie. Hierdie oortreders moet gestraf word, en streng strawwe behoort toegepas te word. Maar nou wil ons egter ook 'n deel van die blaam aan die deur van die verskillende owerhede lê.

Die baie nodige veldtogte vir groter padveiligheid word meestal teen die motoris gemik. Word daar ook voldoende aandag gegee aan die verpligtinge van die owerhede? Ons is geneig om te dink dat dit nie die geval is nie. Laat ons hierdie stoutmoedige klag met 'n paar voorbeelde staaf. Wanneer daar aan ons paaie gewerk word sorg diegene wat daarmee belas is heel tereg dat die verkeer tydelik vertraag word om onnodige gevaar te vermy en dan sien ons 'n paar hopies gruis aan die kant van die pad, waar dit dikwels weke of selfs maande ongestoord bly lê met 'n padteken wat ons maan om teen 15 m.p.u. te ry. Ons het reeds verskeie kere tekens gesien wat 'n spoedbeperking van 5 m.p.u. beveel. Het diegene wat belas is met die maak van hierdie spoedtekens al ooit probeer om met 'n moderne motor teen 15 m.p.u. te ry vir afstande van 'n paar myl. laat staan nog teen die stap-pas van 5 m.p.u.? Hoe dikwels kom ons nie op die hoofweë 'n teken teë wat die toegelate spoed afbring na 35 m.p.u. om eers myle verder te ontdek dat die rede vir die stadigryery 'n klein dorpie is, die dorpsgrens waarvan beskou word as die welaangewese plek vir die spoedbeperking? Mens moet tot die gevolgtrekking kom dat sodanige tekens gedagtelos opgestel word sonder dat daar die minste aandag gegee word aan die werklike behoeftes van die motoris of die gevare van 'n hoër spoed.

Die gevolge van sulke onnodige beperkings is verreikend. 'n Motoris wat myle moet ry om agter te kom waarom hy veronderstel is om 'n voetjie-vir-voetjie pas te handhaaf, sal al te geneig wees om die volgende, werklik nodige beperking, te verontagsaam. Die owerhede leer hom dus om 'n psigiese weerstand teen wetsgehoorsaamheid te ontwikkel. Die gatsometer is net so 'n onding. Spoedlokvalle met dié instrument word opgestel waar daar dikwels juis so 'n onredelike beperking bestaan en dan moet die motoris opdok omdat hy een of twee m.p.u. vinniger as hierdie arbitrêre spoedkeuse gery het. As mens 35 m.p.u. in 'n nou systraatjie ry is jy buite die bereik van die gatsometer en binne die bepalinge van die wet, maar 40 m.p.u. in 'n breë, goedbeligte straat gedurende 'n tyd wanneer die verkeer stil is, is strafbaar.

Die belastingbetaler moet opdok vir paaie wat miljoene rand kos omdat hulle meerdere bane vir vinnige verkeer daarstel, en dan gebruik die plaaslike owerheid een van die bane om langsame, swaar voertuie soos hyskrane van plek na plek te verskuif. Net een trekker of swaar voertuig op 'n dubbelbaan pad verander die snelweg onmiddellik in 'n gewone enkelbaan en al die geld is verkwis. Mens kan weer talle voorbeelde opnoem, maar hierdie paar is genoeg. Waar dit op neerkom is dat die owerhede meer aandag moet skenk aan die sielkundige effek van inperkings om seker te maak dat hulle nooit onnodig of vermybaar is nie, wat dan sal hulle dadelik 'n teenoorgestelde effek as die bedoelde een hê.