

POSITIONSPAPIER DER UNABHÄNGIGEN FLUGBEGLEITER ORGANISATION ZUM THEMA KONTAMINIERTER KABINENLUFT IN PASSAGIERFLUGZEUGEN

Immer wieder ereignen sich Vorfälle, sog. „Fume Events“, in Passagierflugzeugen, bei denen gesundheitsschädliche Dämpfe durch technische Gegebenheiten (häufig zu Zeitpunkten maximaler Belastung der Triebwerke wie der Start- und Landephase und bei sogenannten „Lastwechseln“ der Triebwerke) in Cockpit und Kabine gelangen. Diese Schadstoffe beinhalten u.a. giftige Dämpfe aus hoch erhitzten (pyrolisierten) Hydraulik- und Triebwerksölen sowie Enteisungsflüssigkeiten.

Unter bestimmten Voraussetzungen werden solche Ereignisse von unangenehmen Gerüchen begleitet, häufig sind sie jedoch überhaupt nicht wahrnehmbar, was u.a. zu einer weiterhin hohen Dunkelziffer führt. Bei den gesundheitlichen Schäden, die aus Fume Events resultieren, muss zwischen akuten und späteren, evtl. chronischen Symptomen unterschieden werden.

Folgende akute Symptome können auftreten:

Schleimhautreizung, schwere Kopfschmerzen, Bauchkrämpfe, Übelkeit, Erbrechen, Muskelschwäche, grippeähnliche Symptome, Störungen des Gleichgewichts und des Gangs, Kribbeln, Taubheitsgefühl, Sehstörungen, sowie Schwierigkeiten bei der Atmung.

Langzeitauswirkungen einer neurotoxischen Exposition können sein:

Müdigkeit, motorische Einschränkungen, Nervenschmerzen, Gedächtnis-, Konzentrations- und Sprachstörungen.

Eine steigende Anzahl von Mitarbeitenden des fliegenden Personals klagt über gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge der oben genannten Vorfälle. Zudem konnten bei einigen Betroffenen Langzeitschäden durch die bei solchen Fume Events erlittenen Vergiftungen an Bord nachgewiesen werden.

Aufgrund der geltenden deutschen Rechtslage, des langen Unterschätzens der Problematik durch Fluggesellschaften und Flugzeug- sowie Triebwerkshersteller sehen sich Betroffene bei der Aufklärung und Beseitigung dieser Gefahr weiterhin mit sehr großen Hindernissen konfrontiert. So gestaltet sich die Beweislage vor Gericht und bei der Einforderung von Versorgungsleistungen extrem schwierig, da hierfür der Nachweis eines Kausalzusammenhangs zwischen der Anwesenheit von Schadstoffen am Arbeitsplatz und der konkreten Erkrankung erforderlich ist, der von den Betroffenen ohne Einsicht in technische Unterlagen zu erbringen ist. Darüber hinaus existieren für viele der gefundenen Stoffe keine Grenzwerte für Atemluft. Richtlinien existieren für einige der Stoffe, allerdings gelten diese nur für Gefahrstoff-Arbeitsplätze und in diese Kategorie fallen Flugzeugkabinen von Verkehrsflugzeugen nicht.

Zusätzlich zwingt die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) durch ihre Ablehnungshaltung die Betroffenen in ein aufwändiges, langjähriges und kostenintensives Verfahren vor den Sozialgerichten.

Zur permanenten Kontrolle im Falle von Kontamination wäre es sinnvoll, Sensoren einzubauen, die in Echtzeit die Kabinenluft analysieren. Bis zur technischen Weiterentwicklung der Luftführung im Flugzeug ist eine Filterlösung zum Schutz von Crews und Passagieren erforderlich. Durch diese Maßnahmen könnte gemäß dem deutschen Arbeitsschutzgesetz („Gesetz über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit“) und analog europäischer Arbeits- und Verbraucherschutzrichtlinien eine deutliche Verbesserung der Kabinenluftqualität gewährleistet werden.

Weiterhin ist problematisch, dass seitens der Fluggesellschaften kein ausreichendes Angebot für gesundheitliche Vor- und Nachsorge (z. B. Langzeit-Betroffener) angeboten wird.

Die Gewerkschaft des Kabinenpersonals in Deutschland UFO befasst sich bereits seit vielen Jahren mit der Schadstoffproblematik in Passagierkabinen. Die UFO ist in diesem Bereich auch auf internationaler Ebene in verschiedenen Gremien aktiv. Fluggesellschaften, Flugzeug- und Triebwerkshersteller, Bundesregierung, EU-Kommission, EASA, IATA und ICAO sind aufgefordert, sich an der Problemlösung konstruktiv zu beteiligen. Es ist aus unserer Sicht nicht länger tolerierbar, dass entgegen neuester technischer Entwicklungen von Kabinenluft-Systemen zur Verwendung an Bord (z. B. Boeing 787 Dreamliner oder Fa. Liebherr Aerospace - Toulouse für A320 NEO) auch noch in naher Zukunft Flugzeuge für den Betrieb zugelassen werden sollen, die konstruktionsbedingt die vorbenannten Vergiftungsrisiken beinhalten. Hier gilt unserer Ansicht nach die konsequente Anwendung des Präventionsprinzips für alle Beteiligten.

Die Kabinengewerkschaft UFO stellt deshalb folgende Forderungen auf, um die Gefahr für Gesundheitsschädigungen bei fliegendem Personal und Passagieren dauerhaft zu verhindern:

Forderungen zur technischen Weiterentwicklung:

- Ausstattung bestehender Flotten mit Filtern
- Permanente Überprüfung der Kabinenluftqualität mittels Sensoren
- (Weiter-)Entwicklung von neurotoxisch unbedenklichen Ölen
- Konstruktionsbedingte Abkehr von der sogenannten „Zapflufttechnik“ für Kabinendruck- und Luftsysteme an Bord von Passagierflugzeugen.

Forderungen zu Gesundheitsprävention und gesundheitlicher Nachsorge bei fliegendem Personal:

- Gewährleistung eines ausreichenden Atemschutzes für jedes Kabinenmitglied (etwa in Form von Rauchschutzhauben bzw. Atemschutzgeräten) an jeder FB-Station im Fall eines sog. Smell-/ Smoke-Events
- Wiedereinrichtung eines Kompetenzzentrums, analog Universitäts-Medizin-Göttingen (UMG) für chronisch Betroffene (nicht nur Akutfälle)
- Studie zum Humanbiomonitoring
- Einrichtung eines Entschädigungsfonds durch die Industrie
- Anerkennung von Schädigungen durch Schadstoffe in der Kabinenluft als Berufskrankheit durch die Berufsgenossenschaft

Forderung zur Aufklärung:

- Verstärkte Schulung und Information des fliegenden Personals zu Risiken und möglichen gesundheitlichen Folgen von Vorfällen mit Schadstoffaustritt (besonders zu Beginn der Tätigkeit und dann in regelmäßigen Abständen)

Weitere Informationen:

AG Gesundheit

MAIL info@ufo-online.aero

WEB www.ufo-online.aero/gesundheit