

Condor

PERSONALVERTRETUNG



Sonderinfo



26.04.2010

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Heute möchten wir Euch über folgendes Thema informieren:

Kontaminierte Kabinenluft – Ein hochbrisantes Thema!

Die Engländer und Australier sind seit Jahren Vorreiter beim Thema „Kontaminierte Kabinenluft“ und gründeten Initiativen, Interessenverbände, hielten Vorträge, verfassten Schreiben an die entsprechenden Behörden und Regierungen.

Dieses Thema hat nun auch Deutschland erreicht.

Die EASA hat endlich erkannt, dass Handlungsbedarf bestehen könnte und es haben Anfang des Jahres zur genaueren Einschätzung der Situation entsprechende Umfragen stattgefunden. Teilnehmen konnten hier u.a. sowohl Bordpersonalmitarbeiter als auch Mitbestimmungsgremien (Personalvertretungen) und Gewerkschaften.

Auch in den deutschen Medien nimmt das Thema einen immer breiteren Raum ein, wie die zunehmende Zahl an Fernseh- und Zeitungsberichten zeigt. Bei aller Freude über die steigende Aufmerksamkeit für die Qualität der von uns täglich eingeatmeten Kabinenluft – und unserer Gesundheit! – sollte allen klar sein: Es handelt sich um ein industrieweites Thema, das alle Airlines betrifft! Wenn Fernsehberichte einseitig auf die Condor abzielen, wird der Eindruck erweckt, das Problem bestünde nur bei

Condor. Das dient der Sache nur begrenzt und gefährdet darüber hinaus unsere Arbeitsplätze.

Erst wenn alle Airlines einsehen, dass jede von ihnen betroffen ist und dass sie sich zur Sicherung ihrer Interessen und der Interessen ihrer Mitarbeiter und der Passagiere zusammenschließen müssen, erst wenn endlich auch Behörden wie die EASA, BFU und die Politiker regulierend eingreifen, wird sich etwas ändern. Am Ende muss das Problem von allen Beteiligten ernst genommen und von Flugzeugherstellern, Triebwerksherstellern und Ölindustriellen gelöst werden. Leider sind gerade diese betroffenen Industrien – wie die Vergangenheit deutlich gezeigt hat - keinesfalls daran interessiert, dem Sachverhalt wirklich auf den Grund zu gehen. Hier ist eher zu vermuten, dass sie ihrerseits ebenfalls einen nicht zu unterschätzenden Druck auf die Airlines ausüben.

Gewerkschaften und Interessensvertretungen müssen hier gemeinsam und entschlossen agieren. Ziel ist eine möglichst schnelle, fundierte und vor allem offiziell anerkannte Klärung des tatsächlichen Tatbestandes mit den dementsprechenden rechtlichen Ansprüchen von Betroffenen bei den tatsächlichen „Schuldigen“ und einer Anpassung der Gesetze.

Was haben wir als PV getan?

Auch wir als Personalvertreter hatten anfangs nur laienhafte Kenntnisse über dieses komplexe und schwierige Thema und haben uns durch Hinzuziehung von Sachverständigen, Literatur- und Internetrecherchen und Gesprächen mit anderen Personalvertretungen und Gewerkschaften Wissen angeeignet.

Da es sowohl im technischen als auch im medizinischen Bereich immer schneller neue Entwicklungen gibt, werden PV-Mitglieder zum Beispiel noch im April am jährlich stattfindenden Flight Safety Symposium in Orlando teilnehmen. Weiterhin entsenden wir zwei PV Vertreter zum Annual Meeting der Global Cabin Air Quality executive (gcaqe) nach London. Außerdem werden wir auch bei einer Ver.di-Veranstaltung zum Thema Kabinenluft in Berlin dabei sein.

Wir haben den Arbeitgeber aufgefordert nachzuweisen, dass für das Bordpersonal keine Gefahr besteht. Schließlich sind wir aus beruflichen Gründen dauerhaft und langfristig an Bord der Kabinenluft ausgesetzt. Daraus resultierte die Fresenius Studie. Immerhin hat Condor als einzige Airline in Deutschland einen unabhängigen Test über die Kabinenluft – wie aussagekräftig der auch immer sein mag – in Auftrag gegeben. Wir haben diese Fresenius Studie von den unabhängigen Sachverständigen Dr. Bader und Dr. Rosenberger (Universität Hannover) überprüfen lassen. Unsere Sachverständigen haben die Aussagekraft der oben genannten Studie als letztes Wort zum Thema TCP angezweifelt. Daraufhin haben wir Messungen vor und nach dem geplanten Einbau des Air Manager-Filters gefordert.

Der Inhalt unsere Kabinenluft ist außerdem dauerhaft Thema in den Arbeitssicherheitsausschusssitzungen (Teilnehmer sind hier neben der Geschäftsleitung Vertreter der Technik, der Berufsgenossenschaft, der LH-Arbeitssicherheitsabteilung PX, des medizinischen Diensts und häufig auch

hinzugezogene externe Experten). Hier wurden regelmäßig sowohl das Thema TCP als auch z.B. das Ozon intensiv analysiert und diskutiert.

Mehrmals verlangten wir vom Arbeitgeber ein lückenloses Reportingsystem inkl. der entsprechenden Weiterleitung von meldepflichtigen Vorfällen an das Luftfahrtbundesamt (LBA) und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU).

Wir haben den Arbeitgeber aufgefordert, alle möglichen adhoc-Maßnahmen (alternative Öle, Startverfahren, Filter, etc.) zur Vermeidung eventueller schadstoffhaltiger Kabinenluft zu analysieren und einzusetzen.

Wir forderten den Arbeitgeber auf, ihrer Fürsorgepflicht nachzukommen, besonders den Kollegen gegenüber die sich betroffen fühlen. Dazu verlangten wir mehrfach von der Geschäftsleitung eine umfassendere Kommunikation und Information für das Bordpersonal. Dabei muss vor allem endlich der – im Moment kaum vorhandene – Dialog mit den Betroffenen erreicht werden.

Wir sind als PV dem Aufruf der EASA gefolgt und haben zusammen mit vielen Personalvertretungen anderer Airlines und entsprechenden Interessensverbänden an einer seitens der EASA vertraulich durchgeführten Umfrage teilgenommen.

Was hat der Arbeitgeber getan?

Nach Aussage des Arbeitgebers habe man sich auf den Ergebnissen der Fresenius-Studie nicht ausgeruht, sondern kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, die die Zahl der Smoke/Smell-Events reduzieren könnten:

Neben der in Auftrag gegebenen Fresenius Studie fanden zahlreiche Gespräche mit dem Triebwerkshersteller Rolls Royce, um die Engines im Detail zu analysieren und sie auch mit den in der Diskussion stehenden 757-200-Engines in UK zu vergleichen.

Darüber hinaus wurden alternative Start-Procedures analysiert und diskutiert; die Wartungsintervalle aller relevanten Dichtungen wurden überprüft.

Außerdem fand eine Analyse alternativer Öle statt. Dabei ist das häufig angesprochene NYCO-Öl in Bezug auf potenzielle Giftigkeit wohl kein wesentlicher Fortschritt zu den heute verwendeten Ölen. Außerdem wurde der Prozess des Auffüllens von Triebwerksöl genauer analysiert. Im Ergebnis wurden die Ölmengen reduziert, so dass auch der Druck im System niedriger ist. Man erwartet durch diese Maßnahme, die Anfang des Jahres umgesetzt wurde, einen Rückgang von Smoke/Smell-Events.

Nach Ansicht des Arbeitgebers können letztlich nur die Hersteller dafür sorgen, dass Bleed Events zu 100% ausgeschlossen werden. Der Fokus liegt momentan auf der Zertifizierung und dem geplanten Test des AirManager-Filters, der für sich in Anspruch nimmt, Schadstoffe – insbesondere TCP und andere Organophosphate – aus der Kabinenluft nahezu vollständig herausfiltern zu können.

Wie geht es jetzt weiter?

Gegenwärtig sind zwei Hauptmaßnahmen geplant:

- 1) Der AirManager-Filter soll unter Hinzuziehung von Experten (u.a. ein unabhängiges Institut, Dr. Bader und Dr. Rosenberger, Lufthansa-Experten) sowohl an Bord der B757 (voraussichtlich D-ABOC) als auch im Labor getestet werden. Hierbei ist es wichtig, dass möglichst alle Interessengruppen in diese Tests einbezogen werden. Dies schließt ausdrücklich auch Vertreter der gesundheitlich betroffenen Mitarbeiter mit ein. Die ersten Luftmessungen vor Einbau des Filters fanden laut Technik letzte Woche statt. Unsere Sachverständigen wurden über die Verfahren informiert und die entsprechenden Unterlagen seitens der Technik den Herren Dr. Bader und Dr. Rosenberger zur Verfügung gestellt.
- 2) Es soll der Dialog mit den gesundheitlich Betroffenen gesucht werden. Da man sich der Problematik der drohenden Fluguntauglichkeit bewusst ist, soll – auf unserer Forderung hin – ein neutraler Ansprechpartner gefunden und installiert werden. Über eine solche Lösung können die Betroffenen weiterhin anonym bleiben, er kann die Mitarbeiter jedoch gegenüber dem Arbeitgeber vertreten. Auf diese Weise kann dann ein Austausch wichtiger Informationen stattfinden. (So waren die Condor-Bordmitarbeiter, die sich einem Bluttest unterzogen haben und die daraus resultierenden Ergebnisse – teilweise Beryllium im Blut – dem Arbeitgeber nicht bekannt. Ein Informationsaustausch ist aber wichtig, um alle möglichen Ursachen zu analysieren: So findet man nach ersten Analysen der Technik z.B. Beryllium nur im Fahrwerksschacht).

Kolleginnen und Kollegen, die sich mit diesem Thema an den Arbeitgeber wenden, werden zukünftig zentral von Professor Stüben vom medizinischen Dienst der Lufthansa betreut. Es ist wichtig, dass auf wissenschaftlich haltbaren Grundlagen der Zusammenhang zwischen schadstoffhaltiger Luft in der Kabine und Vergiftungssymptomen nachgewiesen werden kann!

Es ist nach wie vor unseres Erachtens wichtig, dass man mögliche Symptome und Gesundheitsstörungen wie z.B.: Halskratzen, Übelkeit und Kopfschmerzen, über Schläfrigkeit und „moon-walking“, bis zu Atemnot, Schwindel und Bewusstlosigkeit im Zusammenhang mit Gerüchen nach Öl, verbranntem Öl aktiv dem Cockpit meldet.

Wie sehen wir die Medien-Berichterstattung?

Die Qualität unserer Kabinenluft ist ein wichtiges Thema. Über die Medien Druck auf die Industrie und insbesondere auch auf die Hersteller auszuüben ist sicherlich ein guter Schachzug. Dabei sollte jedoch eine ganz klar sein: Das Thema schadstoffhaltige Kabinenluft betrifft ALLE Airlines! Niemandem ist damit gedient, wenn die Condor aufgrund tendenziöser Berichterstattung ins Trudeln geraten könnte und andere Airlines trotz gleicher Zapfluftproblematik nicht weiter erwähnt werden.

Es kann aus unserer Sicht nicht sein,

... dass in Fernsehberichten zum Thema TCP fast ausschließlich die Condor angegriffen wird

... dass sich im Internet eine Seite befindet, die die angeblichen „Vorfälle“ der letzten Jahre dokumentieren will und dabei von 200 „Vorfällen“ 180 Condor-Vorfälle ausweist – nur weil es offenbar Informanten bei der Condor und keine Informanten bei anderen Airlines gibt.

Wer auch immer Condor-interne Veröffentlichungen und Mitteilungen an die Presse weitergeleitet hat und damit den Focus der Berichterstattung hauptsächlich auf die Condor gelenkt hat, gefährdet unserer Meinung nach in unverantwortlicher Weise unserer aller Arbeitsplätze. Ein solches Verhalten könnte auch auf sein eigenes Arbeitsverhältnis Auswirkungen haben.

Das Thema TCP muss unserer Ansicht nach auch weiterhin in den Medien präsent bleiben – aber als Problem aller Airlines. Wenn daraus ein Frontalangriff auf die Condor und unsere Arbeitsplätze wird, dann verurteilen wir das aufs Schärfste. Wir fordern die Geschäftsleitung nochmals dazu auf, den Dialog mit den Betroffenen voran zu treiben und eine vertrauensvolle Diskussion innerhalb des Unternehmens zu ermöglichen!

Aufgrund der jüngsten Ereignisse (Plusminus Reportage in der ARD) und der dort gezeigten Informationen, zeigt sich wie brisant es ist, in schriftlicher Form über dieses Thema zu informieren. Nach intensiven Diskussionen haben wir uns aber trotzdem entschlossen, Euch weiterhin auch in schriftlicher Form auf dem Laufenden zu halten.

Hier ein paar Hintergrundinformationen zum Air Manager Filter, welche wir im Internet gefunden haben:

Die Firma Quest International UK hat eine neue Aktivreinigungsanlage für Luft mit der Bezeichnung „Air Manager“ konzipiert und der Luftfahrtkonzern BAE Systems hat diesen Filter zur Nutzung in Flugzeugen modifiziert.

Der von Quest-Geschäftsführer David Hallam erfundene patentierte Air Manager beseitigt unangenehme Gerüche und zersetzt und vernichtet in der Luft enthaltene pathogene, kontaminierende und toxische Stoffe.

Die Anlage besteht aus einer Hochspannungsspule in einer Glasröhre, die bei Stromdurchfluss ein Plasmafeld in einem Faradayschen Käfig erzeugt, durch das dann die Kabinenluft geleitet wird. Elektrostatische Filter fangen Schwebstoffe auf, während die Restluft durch das Plasmafeld strömt, das üble Gerüche und Viren denaturiert.

Laut Veröffentlichungen sind in acht BAE-Jets des Typs BAE 146 und Avro RJ die Versuche für die Klimaanlage, die Pilotenkanzel und Kabine versorgt, bereits

erfolgreich abgeschlossen, ein Testprogramm für die Boeing 757 in England läuft noch.

Fünf große europäische Fluggesellschaften haben sich an der versuchsweisen Installation der Luftreinigungsanlage in acht Maschinen des Modells BAE 146/Avro RJ beteiligt. Die Europäische Agentur für Luftfahrtsicherheit hat jetzt die Zulassung für die Verwendung in diesem Flugzeugtyp erteilt.

Auf folgender Internetseite findet man nachfolgende Aussagen:
www.aerotoxic.org/index.php/news-and-articles

The scientific evaluation

* has been rigorous - all contaminants likely to be encountered in an aerospace application have been tested & independently assessed, typically:

* Odours, perspiration, galley smells

* Biohazards – bacteria, moulds, spores, endospores and viruses

* VOCs (Volatile Organic Compounds) – chemicals potentially produced to the flying environment – skydrol, anti ice fluids, NOX/SOX, CO₂, CO, organophosphates, TCP, unburned hydrocarbons, ...

Sind wir gespannt, ob der Filter auch das bewirkt, was er verspricht! Vor allem ob die sogenannten VOC`s, insbesondere TCP, tatsächlich vollständig eliminiert werden.

Anbei findet ihr noch weitere Zusatzinfos:

Unter www.aerotoxic.org fanden wir ein Schreiben eines Ex CityLine Avro Kapitäns Herrn Tittelbach, an die BFU und deren Antworten, die wir hier gerne zur Verfügung stellen möchten.

Herr Tittelbach wollte hier in erster Linie klären, wie es um die Meldepflichten als Kapitän bestellt ist, falls es zu einer Verunreinigung der Atemluft an Bord kommt und um ein Bußgeld zu vermeiden.

Schriftwechsel zwischen Herrn Tittelbach und der BFU

Betreff: Cabin Air Contamination

Sehr geehrte

ich habe es in meiner Tätigkeit als Flugkapitän auf dem Flugzeugmuster BAe 146 RJ 85 in einer Vielzahl von Fällen erlebt, dass es auf Flugzeugen dieses Typs zu Verunreinigungen der Atemluft durch Öldämpfe kam, welche aus den Motoren oder der APU über die Luftversorgungssysteme in den Flugzeuginnenraum gerieten.

Diverse wissenschaftliche Veröffentlichungen der letzten Jahre haben nun auf die von diesen Öldämpfen ausgehenden erheblichen Gesundheitsgefahren für Besatzungen und Passagiere hingewiesen und ich kenne aus eigenem Erleben die

kurz- und langfristigen Gesundheitsbeeinträchtigungen, die mit dem Einatmen solcher Öldämpfe einhergehen.

In diesem Zusammenhang bitte ich nun um Beantwortung der folgenden Fragen:

Handelt es sich beim Eindringen von Öldämpfen aus den Motoren oder der APU über die Luftversorgungssysteme in den Flugzeuginnenraum um ein meldepflichtiges Ereignis nach § 5 LuftVO?

Wenn ja: wer ist meldepflichtig?

Welche Konsequenzen hat eine nicht vorgenommene Meldung?

Welche Konsequenzen hat eine verspätete Meldung?

Mit freundlichem Gruß
Andreas Tittelbach

Ich habe darauf folgende Antwort erhalten:

Von: " " < @bfu-web.de>

Sehr geehrter Herr Tittelbach,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 25.11.2009.

Ihre Fragen möchte ich wie folgt beantworten:

Ad Frage 1

Ein Eindringen von Öldämpfen aus einem Triebwerk bzw. einer APU über die Luftversorgungssysteme in den Flugzeuginnenraum ist ein nicht vorgesehenes Ereignis im Sinne der Systemkonzeption (Fehlfunktion) und insbesondere in Verbindung mit hochgiftigen TCP-Anreicherungen als eine Störung im Sinne des FIUUG zu bewerten. Wenn es in der Abfolge eines solchen Ereignisses zu sicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen oder gar Ausfällen von Besatzungsmitgliedern kommt, kann es als Schwere Störung klassifiziert werden. Grundsätzlich behält sich die BFU vor, eine entsprechende Klassifikation durchzuführen, so dass alle Störungen mit einer hohen akut-potentiellen oder vorhandenen Sicherheitsreduzierung im Flugbetrieb der BFU zu melden sind, wenn immer sie möglicherweise als Schwere Störung klassifiziert werden könnten.

Ad Frage 2

§ 5 Abs. 2 sagt, dass eine Schwere Störung bei dem Betrieb ziviler Flugzeuge vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer unverzüglich an die BFU zu melden ist.

§ 5b LuftVO „Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen“ gibt in Abs. 1 vor, dass der Betreiber oder Führer eines Luftfahrzeuges mit einer MTOW von 5 700 kg oder mehr dem Luftfahrt-Bundesamt ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet hat oder, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden, gefährden würde, zu melden hat. Abs. 2 stellt fest, dass ein Ereignis nach Abs. 1 eine Betriebsunterbrechung, ein Mangel, eine Fehlfunktion oder eine andere regelwidrige Gegebenheit mit tatsächlichem oder potenziellem Einfluss auf die Flugsicherheit ist.

In diesem Zusammenhang verweise ich ebenso auf das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP Germany), das unter ENR 1.1-49 in Hinweis 3 sowie Abschnitt A, Punkt 7, Abschnitt B, Punkt 2, Absatz k), Punkt 3, Absatz c), Punkt 4 und 5 auf die Meldepflicht derartiger Ereignisse hinweist.

Ad Frage 3 und 4

Zunächst einmal verhindert eine nicht unverzüglich erfolgte Meldung eine ggf. einzuleitende Untersuchung seitens der BFU. Je größer der Zeitraum zwischen Ereignis und Untersuchungseinleitung ist, umso schwieriger wird u. U. die Ermittlung der ursächlichen Zusammenhänge, da z. B. bordseitige Aufzeichnungsanlagen in der Zwischenzeit überschrieben wurden.

Das Unterlassen der Meldung eines meldepflichtigen Ereignisses kann nach § 43 LuftVO als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden: „Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig [...] 10. als Halter, Führer oder anderes Besatzungsmitglied entgegen § 5 Abs. 1, 2, 3 oder 5 Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß anzeigt; [...].“

Für etwaige weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)

Redaktionsteam:

Astrid Wach und Andrea Mohr