

Verstöße von Arbeitgebern in der Airline-Industrie gegen die Sorgfaltspflicht

Bericht von Philip Whiteley. 10. Februar 2014

Offener Brief.

Adressiert an: Judith Hackitt CBE und Sarah Veale, Health & Safety Executive, Chris Seal, Air Safety Group, Baroness Kramer, Verkehrsministerin, Gräfin Mar; John Hoyte, Aerotoxic Association; Dame Deirdre Hutton, Vorsitzende Civil Aviation Authority, Professor Sir Peter Rubin, Vorsitzender General Medical Council, Chartered Management Institute, Luftfahrt-Korrespondenten; Transport Korrespondenten, Nachrichten Schreibtische, Aviation Industrie Organisationen interessierter Abgeordneter, andere Interessenten.

Zusammenfassung: KERNFRAGEN

- Versäumnis Leckage von erhitzten Triebwerksöldämpfen in die geschlossene Kabinenluftzufuhr durch Rückrufaktion sowie Abhilfemaßnahmen oder ähnliche Maßnahmen, zu verhindern.
- Versäumnis Echtzeit-Überwachung der Luftqualität in kommerziellen Flugzeugen zu installieren.
- Versäumnis auf toxische Verletzung nach Exposition zu „fume events“ zu prüfen.
- Betroffene Individuen falsch diagnostiziert, ohne Prüfung auf toxische Verletzung: wahrscheinlich schwerwiegende Verletzung der ärztlichen Ethik.
- Versäumnis auf Seiten der gesetzlichen Behörden, Luftfahrtvorschriften zu verstärken, COSHH oder Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften durchzusetzen um Betroffenen ihre Gesundheitsrechte zu gewährleisten.

Hintergrund

In Flugzeugen, die ein " Zapfluft"-System für die Versorgung der Atemluft in die Kabinen (in den meisten Jet-Flugzeugen mit Ausnahme der Boeing 787) haben, treten Leckagen von erhitztem Jet-Motorenöl in die Kabinenatemluft, die in der Branche als "fume event“ bekannt sind, häufig auf. Die Schätzungen variieren von ca ein Mal pro 2.000 Flüge, auf ein Mal alle 100 Flüge. Ich habe Aussagen darüber, dass einige Flugzeuge wiederholte „fume event“ Ereignisse über einen kurzen Zeitraum haben. Motoröldichtungen sind so konzipiert, dass sie "nässen" , somit ist es wahrscheinlich, dass Spuren von Dämpfen auf jedem Flug vorhanden sind.

Im Zuge der Recherchen für ein Buch über die durch solche „fume events“ entstandenen Gesundheitsschädigungen, habe ich mehrere aus medizinischen Gründen pensionierte (*anm.: fluguntauglich gewordene*) Piloten und Flugbegleiter, die schwere toxische Verletzungen erlitten haben, interviewt, die über die Verweigerung ihrer grundlegenden Menschenrechte in einem

gleichbleibenden Muster quer durch verschiedene Fluggesellschaften berichten . Die Giftstoffe die im Körper dieser (Menschen) gefunden werden sind in der Regel gleich mit denen in Jet-Motorenöl. Unabhängige Studien zeigen eine konsistente Korrelation zwischen der Exposition zu „fume events“, toxischer Verletzung und Krankheit (siehe 'Beweisgrundlage', Seite 3) . Einige Passagiere sind auch betroffen. Es ist bekannt, daß Jettriebwerkgetriebeöl Organophosphate und bekannte Karzinogene enthält.

Die ACAS Leitlinien zur Sorgfaltspflicht sagen aus, dass es die Pflicht der Arbeitgeber ist, eine sichere Arbeitsumgebung zu gewährleisten : <http://www.acas.org.uk/index.aspx?articleid=3751> . Darin heißt es: " Ein Arbeitgeber kann in die Pflicht genommen werden wenn er seine Sorgfaltspflicht verletzt hat, indem er nicht alles, was unter den Umständen möglich war um den Arbeitnehmer vor Schaden zu bewahren, getan hat. "

Ich habe zusätzlich, von der Health & Safety Executive, Information betreff der Situation des Risikos wenn sich Dämpfe von giftigen Substanzen an einem Arbeitsplatz befinden, erhalten. Diese besagen : "Es gibt Gesetze die in Kraft sind, um Arbeitnehmer, die schädlichen Substanzen am Arbeitsplatz ausgesetzt sind, zu schützen. Arbeitgeber haben die Pflicht, Risiken zu bewerten und Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer umzusetzen . Die Arbeitgeber haben auch eine Verantwortung, die Luftqualität zu überwachen und Programme zur Gesundheitsüberwachung wenn notwendig, an Ort und Stelle, einzusetzen. "

Es muss kein Nachweis eines Arbeitsunfalles erfolgt sein um diese Vorgaben vollstreckbar zu machen.

Fallstudien (Beispiele)

- Dee Passon, ehemalige Flugbegleiterin, British Airways: Wurde von British Airways nach Klagen über hohe krankheitsbedingte Abwesenheitszeiten in Verbindung mit der Arbeitsumgebung und weil sie sich direkt schriftlich an den Chef Willie Walsh wandte, entlassen. Sie hat schwere Gesundheitsschäden durch toxische Verletzung, die ihr tägliches Leben beeinflussen, erlitten. Sie ist gezwungen eine extrem strenge Diät einzuhalten. Der BA Arzt riet ihr davon ab toxikologische Tests machen zu lassen, weil diese zu " invasiv " seien . Ihr Hausarzt überstimmte dieses und die Tests kamen positiv für extreme toxische Verletzung zurück
- John Hoyte, ehemaliger Pilot, Flybe : Ernste, erlittene Erkrankung während seiner Zeit als Pilot auf BAe 146S . Er erlebte mehr als einen „fume event“. Folgen: extreme Desorientierung, Übelkeit und nachlassende Kognitive Funktion. Hat schwere Vergiftungen, einschließlich Organophosphatvergiftung, welches durch mehrere Ärzte, darunter bedeutende Toxikologen positiv nachgewiesen wurden. Diese Nachweise wurden der zivilen Luftfahrtbehörde vorgelegt .
- Der ehemalige Pilot, Asiatische Airline, lebt in Großbritannien: Ist jetzt sehr krank nach wiederholten „fume events“ auf Airbus A340. Ein „fume event“ erfolgte mit sichtbarer Rauchentwicklung; er wurde ge-grounded da seine fliegerischen Fähigkeiten stark nachgelassen haben und er sehr krank ist. Er war mit der Behandlung durch die Fliegerärzte sehr unzufrieden und wurde anschließend durch mehr als einen Spezialisten mit schwerer toxischer Schädigung positiv getestet . Symptome flammten nach einem einzigen Flug als Passagier wieder auf .Jetzt hat er ärztlichen Rat, nicht zu fliegen . Er ist mit rechtlichen Schritten durch den Arbeitgeber bedroht worden nachdem er Gespräche mit den Medien führte. Er hat fast 20.000 £ für fachärztliche Versorgung ausgegeben und nimmt den früheren Arbeitgeber vor Gericht. Der Fall ist noch nicht abgeschlossen.

- Die ehemalige Flugbegleiterin und Passagierin: hat chemische Vergiftung erlitten als sie Flugbegleiterin bei einer großen europäischen Airline war, welches zunächst auf Pestizid-Sprays die in der Kabine verwendet und auf Flügen in tropische Zonen eingesetzt werden, zurückgeführt. Entwickelte Überempfindlichkeit gegen chemische Stoffe - das ist ein häufige auftretendes Symptom bei Giftverletzungen. Später erlebte sie einen schweren „fume event“ als Passagier und wurde wieder schwer krank .Sie nimmt diese Airline vor Gericht - dieser Fall erlebt administrative Verzögerungen .
- Der ehemalige Pilot, British Airways : erlitt wiederholt als Pilot schwere Verletzungen durch toxische „fume events“. Wurde positiv auf Organophosphatvergiftung getestet. Gestorben Dezember 2012 im Alter von 43 Jahren . Gerichtliche Untersuchung: Beginn Anfang 2014 .
- Der Passagier: Erlebte einen schweren „fume event“ , bei dem die Leute kämpften um zu atmen, und ihre Gesichter mit Kleidungsstücken bedeckten. Erlitt extreme Gesundheitsschäden danach, obwohl sie zuvor fit genug gewesen war um Marathone laufen zu können . Die Airline schickte ihr einen Gutschein für 150 \$. Sie kommentierte : "Den habe ich noch nie verwendet - ich bin nicht mehr geflogen und werde es nie wieder tun."

Beweisgrundlage

Unabhängige Studien bestätigen eine überwältigend starke Korrelation zwischen den Krankheitsberichten von Piloten und Flugbegleitern die „fume events“ erlebten und positiven Analysen für Giftstoffe in deren Blut, die in der Regel mit den Chemikalien die im Triebwerks-Öl gefunden werden, übereinstimmen. Drei Studien sind nachfolgend zusammengefasst :

- Auto- Antikörper gegen Nervensystemspezifische Proteine in Seren der Flugbesatzungsmitglieder erhöht : Biomarker für Verletzungen des Nervensystems , Abou-Donia M, et al , Journal of Toxicology & Environmental Health , Teil A, 76: 363-380 , 2013 (*Auto-antibodies to nervous system-specific proteins are elevated in sera of flight crew members: biomarkers for nervous system injury, Abou-Donia M, et al, Journal of Toxicology & Environmental Health, Part A, 76: 363-380, 2013*)
- Die kognitive Funktion folgend auf berichtete Exposition zu kontaminierter Luft in kommerziellen Flugzeugen : methodische Überlegungen für zukünftige Forscher , Mackenzie-Ross et al Journal of Biological Physik & Chemie (2011) 180-191 . (*Cognitive function following reported exposure to contaminated air on commercial aircraft: methodological considerations for future researchers, Mackenzie-Ross et al Journal of Biological Physics & Chemistry (2011) 180-191.*)
- Studie Dr. Peter Julu der Breakspear-Klinik, UK. Dr. Julu identifiziert das einzigartige Muster von Organophosphat-Vergiftung in allen 16 Piloten, die er bisher getestet hat, zunächst ohne zu wissen , dass es Organophosphate in Jet- Motorenöl gibt. Sie sind Verletzungen des peripheren Nervensystems, so ist nicht psychosomatisch sein http://www.breakspearmedical.com/files/aerotoxic_syndrome.html (*Study by the Dr Peter Julu of the Breakspear Clinic, UK. Dr Julu identified the unique pattern of organophosphate poisoning in all 16 pilots that he has tested so far, initially without knowing that there were organophosphates in jet engine oil. They are injuries to the autonomic nervous system, so cannot be psychosomatic. http://www.breakspearmedical.com/files/aerotoxic_syndrome.html)*

Sprecher der Industrie behaupten häufig, dass Regierungen diese Angelegenheit gründlich recherchiert haben und keine Beweise für Schäden durch giftige Leckagen fanden, und zitieren selektiv aus Studien, die weder „fume event“ Ereignisse noch betroffene Personen behandeln. Die Cranfield University Aircraft Cabin Air Sampling Studie, von der britischen Regierung in Auftrag gegeben, im Jahr 2011 veröffentlicht und häufig von der Luftfahrtindustrie zitiert, enthielt keine Erkenntnisse über die chemische Zusammensetzung eines „fume events“, obwohl Neurotoxine und hohe Mengen ultrafeiner Partikel auf normalen Flügen entdeckt wurden. Ebenso wurden in der, im Dezember 2013 vom Gericht in den Niederlanden bestellten Analyse von KLM Boeing 737 Flugzeugen, Spurenelemente von Organophosphaten gefunden, es wurde jedoch nicht der Inhalt einer „fume“ (Rauch) Leckage gemessen: (<http://news.klm.com/engels>)

Das Gleiche gilt für die Berichte des Ausschusses für Toxikologie. Diese Berichte können wissenschaftlichen Wert haben, sie sind jedoch nicht direkt relevant für die Frage der toxischen Verletzungen durch „fume events“. Es ist möglich, dass ungesunde Nebenwirkungen (Symptome) bei längerem Ausgesetztsein zu (auch) niedrigen Mengen von Organophosphaten entstehen, aber die primären Gesundheitsrisiken beziehen sich auf „fume events“. Der Zuckerman-Bericht, basierend auf Organophosphatpestizide, wurde 1951 veröffentlicht. Der Bericht erklärte : "Chronische Toxizität ist das Hauptproblem und erfordert ärztliche Betreuung und wöchentlich medizinische Routineuntersuchungen wenn es nur eine Spur von toxischen Symptomen gibt. Haupteintrittswege sind Absorption über die Haut, Einatmen und Verschlucken . "

Der Leitfaden wurde von der MS17 Health & Safety Executive im Jahr 1981 veröffentlicht und 1987 überarbeitet. MS17 erklärte: " Wiederholte niedrige Belastung führt zu kumulativer Toxizität.“ (Der Leitfaden) wurde intensiv seither aktualisiert, einschließlich Informationen aus dem Bericht der gemeinsamen Arbeitsgruppe des Royal College der Psychiater 1998 erstellt und dem Bericht des Department of Health 1999 Ausschuss für Toxizität von Chemikalien in Lebensmitteln, Konsumgütern und Umwelt. Kopien der MS17 wurden dem Giftinformationsdienst (NPI) geliefert. Hausärzte oder Krankenhäuser können Informationen über OP -Vergiftung aus dem NPI durch Zugriff auf TOXBASE im Internet unter <http://www.toxbase.org/> erhalten.

Fume Events

Es ist bemerkenswert, dass Leckagen giftiger Öldämpfe in Flugzeugkabinen so häufig vorkommen, dass es einen Jargonbegriff in der Branche dafür gibt: " fume events ". Es ist sehr wahrscheinlich, dass eine erhebliche „Unter(Nicht-)berichterstattung“ stattfindet . Interviews für die Fallstudien bestätigen Krankheit nach wiederholten "schlechte Gerüche " Vorkommnissen während der Flüge, ohne dass die obligatorische Berichtserstattungsanzeige eingereicht worden wäre.

Beispiele für einige der ernstesten Rauchereignisse sind nachstehend zusammengefasst :

- Charlotte 2010: Mehrere Passagiere und Besatzungsmitglieder einer US- Airways Boeing 767 wurden auf Krankenliegen von Bord getragen und in die Notfallstation eines Krankenhauses gebracht. Mehrere Mitarbeiter waren zu krank, um wieder zu arbeiten . Es war der dritte „fume event“ in drei Wochen im gleichen Flugzeug .
- Köln / Bonn , den 19. Dezember 2010. Germanwings Airbus A319 - Piloten durch „fumes“ (Rauchentwicklung) fast Leistungsunfähig. Formaler Bericht des Deutschen Flugunfallbüros BFU . Berichtsnummer BFU 5X018 -10 .
- Lufthansa Airbus A388, am 29. November 2013. Dieser Vorfall führte dazu, dass acht Personen medizinische Betreuung benötigten.
- In zwei früheren Beispielen, Malmö Schweden im Jahr 1999 (Bericht RL2001 : 41e , Swedish Board von Unfalluntersuchungen) und Birmingham UK im Jahr 2000 (CAA Vorkommen Nummer 2000/ 08340) , wurden Piloten der British Aerospace 146S beinahe

ohnmächtig.

Nach dem „fume event“ in Johannesburg im November 2013 hat der Lufthansa-Chefpilot zur Überwachung und Filterung der Kabinenluft aufgerufen.

Zusammenfassung

Jüngste Unternehmensskandale in Großbritannien haben die Verweigerung ihnen zu Glauben und ein Versagen, auf wiederholte Beschwerden von schwerem Missbrauch gefährdeten Opfern, zu reagieren und zu handeln, erwiesen. Beispiele sind : die BBC hat wiederholt die Berichte von sexuellem Missbrauch durch den verstorbenen Jimmy Savile nicht weiter/nachverfolgt, und die lange Zeitspanne, die in Staffordshire zwischen den ersten Berichten über schwerwiegende Vernachlässigung der Patienten durch die Mid-Staffordshire NHS Trust (2007), abgelaufen ist und der Aufnahme einer öffentlichen Anhörung (2011), und erst verbreitete Öffentlichkeitsaufmerksamkeit durch die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts (2013) erhielt.

Meine Schlussfolgerung ist, dass genanntes Muster mit den Opfern von Verletzungen, die durch toxische „fume events“ an Bord von Flugzeugen entstanden sind, wiederholt wird. Ich halte die pensionierten Piloten, Flugbegleiter, Passagiere und Verwandten die ich interviewt habe, für ehrlich und aufrichtig. Es gibt keine andere glaubwürdige Erklärung für ihre schweren toxischen Verletzungen, als die Einwirkung der Dämpfe, denen sie an Bord von Flugzeugen ausgesetzt waren. Dies wird in ihren medizinischen Unterlagen und von unabhängigen Studien bestätigt. Organophosphate und andere toxische, organische Verbindungen aus Jettriebwerksmotorenöl wurden im Blut und in Fettbiopsien der betroffenen Menschen, zusammen mit einem hohen Nickelgehalt, gefunden.

Die Behörden die diese Personen vor Schäden zu bewahren haben, haben stattdessen mit der Luftfahrtindustrie konspiriert, welche versucht die Aufmerksamkeit von einer schädlichen Praxis abzulenken. Betroffenen Individuen werden grundlegende Menschenrechte verweigert: Zugang zur Gesundheitsversorgung, fairer und unabhängiger Umgang mit ihrem Fall durch die Fluggesellschafts Beschwerde- und Disziplinarverfahren und vor Gerichten. Die Airlinepolitik Betroffenen Diagnosen basierend auf psychische Ursachen auszustellen, ohne toxikologische Tests zu machen, präsentiert mir *prima facie* Beweise von schweren Verstößen gegen die medizinische Ethik . Fachärzte sagten mir, dass die Verschreibung von Antidepressiva für Menschen mit toxischen Verletzung nicht nur wenig hilfreich sei, sondern potenziell gefährlich, da diese schwere Leberschäden verstärken oder verursachen können.

Das Beharren der gesetzlichen Behörden und Luftfahrtgesellschaften, dass die Opfer in jedem Einzelfall die Kausalität von toxischen Verletzungen und/Arbeitsplatz nachweisen müssen, und nicht die starke Korrelation von unabhängiger Seite welche bestätigt werden und die Existenz bekannter Gefahren am Arbeitsplatz nachweisen, anerkennen, legt die Beweislast in einer Weise um, die ungerecht und mit fast an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit rechtswidrig ist. Es gibt eine gesetzliche Pflicht, eine sichere Arbeitsumgebung zu schaffen.

Ich bin sehr unzufrieden mit den begrenzten und ausweichenden Antworten, die ich von der CAA und Luftfahrtorganisationen erhielt. Sie weigern sich, die Fragen die ich ihnen stellte direkt zu beantworten, und verweisen auf Berichte der Forschung die nicht unmittelbar relevant sind, da sie keine Rauchereignisse (fume events) behandeln und keine verletzten Personen erfassen.

Leckagen von toxischen Substanzen in Flugzeugkabinen sind in zahlreichen Unfallmeldungen und sonstigen Anfragen verifiziert. Dieses Risiko hätte auch ohne Bestätigung von toxischen

Verletzungen beseitigt werden sollen, nach dem Beispiel der Automobilindustrie die Produktrückrufe einleitet sobald eine Sicherheitsrelevante Problematik auftritt.

Als Fachexperte des Chartered Management Institute, bin ich verpflichtet, Verstöße gegen die Berufsstandards zu melden <http://www.managers.org.uk/page/how-be-good-manager>. Die Informationen, die ich aufgedeckt habe, werfen grundlegende Fragen der Menschenrechte und dem Funktionieren der demokratischen Institutionen, sowie Gesundheits- und Sicherheitsbedenken, auf.

Ich rufe alle auf die dieses Dossier erhalten, alles in ihrer Macht tun, um diesen Skandal publik zu machen, um für ein Ende dieser unsicheren Praxis der Verwendung von Zapfluft für Flugzeuge aufzurufen, und um eine angemessene Entschädigung und medizinische Versorgung für alle Betroffenen aufzurufen, wovon die Meisten wahrscheinlich immer noch nicht diagnostiziert sind.

Philip Whiteley, 10. Februar 2014 . phil@whiteleywords.com, +44 (0) 1525 406746 / +44 (0) 7951 601575 . Twitter: @ felipewh . Web: <http://felipewh.wordpress.com/>

Ausführliche Fallstudien und andere Einzelheiten werden Sie in der bevorstehenden Veröffentlichung des Buches „No fuming please“ von John Hoyte, finden.

Interessendeklaration : John Hoyte hat mich als Researcher und redaktionellen Berater engagiert.
Medienkontakt für „No fumes please“ : Sarah Mackinlay , +44 (0) 7956 443393
sarahmackinlay@hotmail.com Website: www.aerotoxic.org

(Übersetzung des Englischen Originaltextes).