

# Parlementaire vraag met betrekking tot verontreinigde cabinelucht aan boord van commerciële vliegtuigen

## Situering van de situatie

Er is een veiligheids- en een gezondheidsprobleem voor onze bemanning en passagiers, waarover wij ons als vakbond ernstig zorgen maken.

Het probleem wordt veroorzaakt door de gecontamineerde lucht aan boord van vliegtuigen en dan met name in toestellen die uitgerust zijn met een zogenaamd 'bleed-air systeem'. Hierbij wordt de lucht die gebruikt wordt voor de airconditioning van cabine en cockpit, afgetapt van de motoren. Omwille van dit ontwerp, kan deze lucht verontreinigd worden door toxische stoffen die ontstaan door de (gedeeltelijke) verbranding van motor- en/of hydraulische olie. De chemische samenstelling van deze vloeistoffen is uiterst toxisch vanwege o.a. de toevoegingen zoals TCP's. Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen chronische blootstelling met lage dosis (zgn. long-term exposure) en een acute blootstelling met hoge dosis. In dit laatste geval spreekt men van een "fume event". Dit kan gepaard gaan met rookontwikkeling, maar dit is niet noodzakelijk en is vaak te wijten aan een technisch probleem; bv. lekkage aan de afdichtingen of overvullen van het oliereservoir. In zo'n geval worden de bemanning en passagiers blootgesteld aan een cocktail van mogelijk erg hoge dosissen toxische stoffen.

Naast deze fume-events zijn er ook een heleboel andere toxische stoffen (bv. brandvertragers en VOCs) die aangetroffen kunnen worden aan boord (een EASA studie vermeldt er maar liefst 127). Omwille van het multidisciplinair karakter (toxicologie, neurologie en engineering) en het ontbreken van een gestandaardiseerde methode voor het meten van deze substanties, is er onder academici momenteel geen consensus omtrent een oorzakelijk verband tussen de blootstelling aan deze stoffen en de neurologische symptomen. De symptomen worden echter door de FEDRIS commissie, belast met het onderzoek naar beroepsziekten en tal van andere studies bevestigd.

Als vakbond (ACV) en beroepsorganisatie voor Belgische lijnpiloten (BeCA) maken wij ons ernstig zorgen over de manier waarop dit probleem benaderd wordt. Momenteel lijken luchtvaartmaatschappijen, constructeurs en autoriteiten het probleem te minimaliseren en dit terwijl een intoxicatie van piloten en cabinepersoneel een reëel veiligheidsrisico inhoudt. Wij begrijpen de gevoeligheid van dit dossier m.b.t. het imago van de commerciële luchtvaart en de mogelijk juridische consequenties, maar niets doen is geen optie - dat zou een negatie van het voorzorgsprincipe inhouden. Bovendien erkennen wij dat dit een sector wijd probleem is en richten ons dan ook niet op een specifieke luchtvaartmaatschappij of constructeur.



## Concreet vragen wij:

- Verplichting tot het gebruiken van een **gestandaardiseerd protocol** dat zowel de technische feiten alsook de medische conditie van de bemanningsleden vastlegt na blootstelling aan een fume-event.
- Verplichting tot een **transparante, gedetailleerde en open communicatie** aan zowel flight als cabin crew m.b.t. fume-events en de uitgevoerde onderhoudsacties.
- Verplichting om aan de bemanning **voorlichting en training** te geven inzake fume-events (incl. mogelijke symptomen en gezondheidsrisico's).
- Het aanstellen van een **onafhankelijk multidisciplinair medisch onderzoeksteam** dat kan fungeren als expertisecentrum. Hierbij kan men denken aan het aanstellen van een neuroloog, pneumoloog, cardioloog, endocrinoloog, toxicoloog, ... bij voorkeur verbonden aan een academisch ziekenhuis, waar passagiers en bemanningsleden terecht kunnen. Een soort gespecialiseerde polikliniek, analoog met vb. het tropisch instituut, met adequaat opgeleid personeel. Crewleden moeten de mogelijkheid hebben om zich (anoniem indien gewenst) te laten onderzoeken. Idealiter in directe omgeving van de luchthaven.
- Het aanstellen van een **onafhankelijk laboratorium** (lieftst in België) voor de zeer specifieke toxicologische testen en bio-monitoring zoals voorzien in het protocol in de bijlage.
- Een **multidisciplinaire onafhankelijke studie** die de luchtkwaliteit over meerdere vluchten, gedurende een langdurige tijdsspanne in kaart brengt. Deze dient alle Belgische AOC-houders te omvatten en alle bij hen gebruikte vliegtuigtypes

Ter referentie in bijlage:

- **Draft fume event protocol** = working document opgesteld door BeCA dat kan dienen als werkdocument voor het implementeren van een protocol
- **EU 376/2014**: regelgeving m.b.t. de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart die bepaalt dat er naast de Voluntary Occurrence Reporting (VOR) ook een Mandatory Occurrence Reporting (MOR) dient te gebeuren, die verder gedetailleerd wordt in het hieronder vermelde document:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32014R0376>).

- **EU 2015/1018**: regelgeving als aanvulling op EU 376/2014 die een lijst met verplicht te rapporteren gebeurtenissen bevat. Belangrijk voor dit dossier is: Art 4. NOODSITUATIES EN ANDERE KRITIEKE SITUATIES 2. Brand, smelten, rook, dampen, vonken, oververhitting of explosie. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32015R1018>) Dit wil zeggen dat alle gevallen waarbij rook, geur of dampen vrijkomen verplicht dienen gerapporteerd te worden.

