EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION MOBILITÄT UND VERKEHR

DIREKTION E – Luftverkehr
Der Direktor

Brüssel, den 24 SEP. 2010
MOVE E3/RZ/spp D(2010) 683044

Frau Aida Infante

Sehr geehrte Frau Infante,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 30. Juni 2010 über die Qualität der Kabinenluft in Flugzeugen. Vizepräsident Kallas hat mich gebeten, Ihnen in seinem Namen zu antworten.

Wie die Kommission in ihrer Antwort auf die schriftliche Anfrage E-3044/2010 erklärte, kennen wir die weltweite Debatte zur Qualität der Kabinenluft in Flugzeugen. Nach den Ergebnissen bisheriger Studien nehmen wir zur Kenntnis, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein kausaler Zusammenhang zwischen dem Einatmen von Kabinenluft (im Normalbetrieb oder nach Störungen) und Gesundheitsproblemen bei Besatzungen von Verkehrsflugzeugen nachgewiesen wurde.

Störungen in Form einer Kontaminierung der Kabinenluft sind ein sehr komplexes Phänomen. Bisher ist es bei den Untersuchungen noch nicht gelungen, Kabinenluftproben unter normalen Bedingungen und anormalen Bedingungen (z.B. „Fume Event") zu nehmen und zu analysieren, um festzustellen, welche Substanzen darin enthalten sind und in welchen Konzentrationen. Erschwerend kommt hinzu, dass anormale Bedingungen nicht vorhersagbar sind, nur wenige Minuten andauern können und sich nicht immer wiederholen. Weitere Studien sind daher erforderlich, um die bestehenden Wissenslücken zu schließen. Nur auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Studien können effektive und effiziente Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Erst danach wäre dann auch eine Einschaltung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit sinnvoll. In der Zwischenzeit sind die Mitgliedstaaten, die für die erforderlichen Maßnahmen in diesem Bereich zuständig sind, jedoch bereits tätig geworden. Zum Beispiel konnte durch entsprechende Wartungsmaßnahmen die Zahl der Störungen bei zwei speziellen Flugzeugtypen verringert werden, die durch eine hohe Zahl gemeldeter Vorkommnisse aufgefallen waren. Weitere Maßnahmen wie neue Filter oder Kontaminationsmelder lassen sich beim derzeitigen Informationsstand noch nicht beschließen oder wären erst auf längere Sicht technisch realisierbar[1].

[1] Siehe Erläuterungen unter http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/hci/faq.

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11.
Office: DM24 5/153. Telephone: direct line (32-2) 2961386. Fax: (32-2) 2967082. E-mail: Daniel.Calleja-respo@ec.europa.eu

Ich möchte jedoch noch auf einen anderen Aspekt dieser Problematik hinweisen. Die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass die Luftfahrtunternehmen die nationalen Rechtsvorschriften über die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz anwenden, auf die in der genannten schriftlichen Anfrage verwiesen wurde, darunter auch die Einhaltung der Grenzwerte für bestimmte gefährliche Stoffe am Arbeitsplatz. Der Kommission liegen keine Anhaltspunkte vor, dass einzelne Luftfahrtunternehmen gegen diese Rechtsvorschriften verstoßen.

Die Kommission hat in diesem Bereich nur eingeschränkte Befugnisse, verfolgt jedoch aufmerksam die laufenden Untersuchungen und Bewertungen verschiedener Stellen, um für den Fall, dass Maßnahmen in ihrer Zuständigkeit notwendig werden, ein rechtzeitiges und zielführendes Handeln gewährleisten zu können. Die Kommission ist vor allem in Anbetracht der Bedeutung dieser Problematik bereit, sich an der Bewertung von Gesundheitsrisiken und Grenzwerten für die Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen zu beteiligen, die von den Rechtvorschriften derzeit nicht abgedeckt werden, aber in der Kabinenluft von Flugzeugen vorkommen, sobald ausreichende Informationen über die Art der Stoffe sowie ihre Konzentration und die Expositionshäufigkeit vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Calleja Crespo

Kopie: Patrick Goudou, Exekutivdirektor, EASA