

# NEUER FUME EVENT GUIDE

VON AG FLIGHT, HEALTH & ENVIRONMENT

AG Flight, Health & Environment

**Seit 2017 gibt es eine neue Arbeitsgruppe innerhalb der Vereinigung Cockpit namens FHE (Flight, Health and Environment). Maßgeblich beschäftigen wir uns mit dem Thema kontaminierte Kabinenluft und wollen für den Fall eines Fume-Events möglichst klare Handlungsempfehlungen und Informationen geben. Seit kurzem steht jedem VC-Mitglied ein neuartiger dynamischer Fume Guide zur Verfügung.**

Vor mehreren Monaten waren wir leider gezwungen, den alten VC Fume-Guide zurückzuziehen, nachdem mehrere Informationen darin nicht mehr gültig oder überholt waren. Zum Beispiel kann die Fume-Sprechstunde der Universitätsklinik Göttingen seit einiger Zeit keine weiteren neuen Patienten aufnehmen. Damit steht uns im Moment leider keine zentrale Anlaufstelle in Sachen Fume-Behandlung zur Verfügung. Dies erhöht die Komplexität, da damit die verschiedenen notwendigen Untersuchungen nicht mehr gebündelt an einem Ort stattfinden können.

Das aktuelle Angebot an Anlaufstellen und Untersuchungsmöglichkeiten ist alles andere als zufriedenstellend, und dennoch möchten wir über die vorhandenen Möglichkeiten informieren.

Unser Ziel ist es, dass es für jeden Betroffenen einen standardisierten medizinischen Prozess gibt. Leider müssen Betroffene momentan noch einige bürokratische und organisatorische Hürden nehmen, die der eigentlichen Untersuchung und damit auch der individuellen

(diagnostischen) Beweissicherung im Wege stehen.

Um dieser Problematik gerecht zu werden, haben wir uns dafür entschieden, einen **neuen dynamischen Fume Guide** zu konzipieren.

Diesen veröffentlichen wir in altbewährtem Papierformat für die Brusttasche, um einen schnellen Einstieg ins „Procedure“ zu ermöglichen. Zusätzlich haben wir eine Online-Checkliste erarbeitet, die die Papierliste ergänzt. Der Link dazu steht auf der Papiercheckliste. Hier sind gebündelt und immer aktuell weitere Infos rund um das Thema kontaminierte Kabinenluft zu finden, wie z.B. Beschreibung des Klinikablaufs, generelle Infos zum Durchgangsarzt (D-Arzt) und einen Symptomfragebogen zum Download. Dieser soll dabei unterstützen, Beschwerden und Symptome zeitnah zu dokumentieren.

[fumeguide.vcockpit.de](http://fumeguide.vcockpit.de)



Im Notfall sind die Nutzer mit Hilfe des Papierguides gut aufgestellt und können detaillierte Schritte online nachlesen. Die Online-Checkliste ist damit das jeweils aktuelle „Master-Dokument“.

## UNTERSUCHUNGEN

Zusätzlich zum Klinikbesuch, bei dem Urin- und Blutproben sicher gestellt werden (Bio-Monitoring),

gibt es die Möglichkeit, sich weitergehend neurologisch und pneumologisch untersuchen zu lassen. Diese beiden Untersuchungen wollen wir hier nur kurz vorstellen. Eine detaillierte Beschreibung dazu steht online auf unserer Seite.

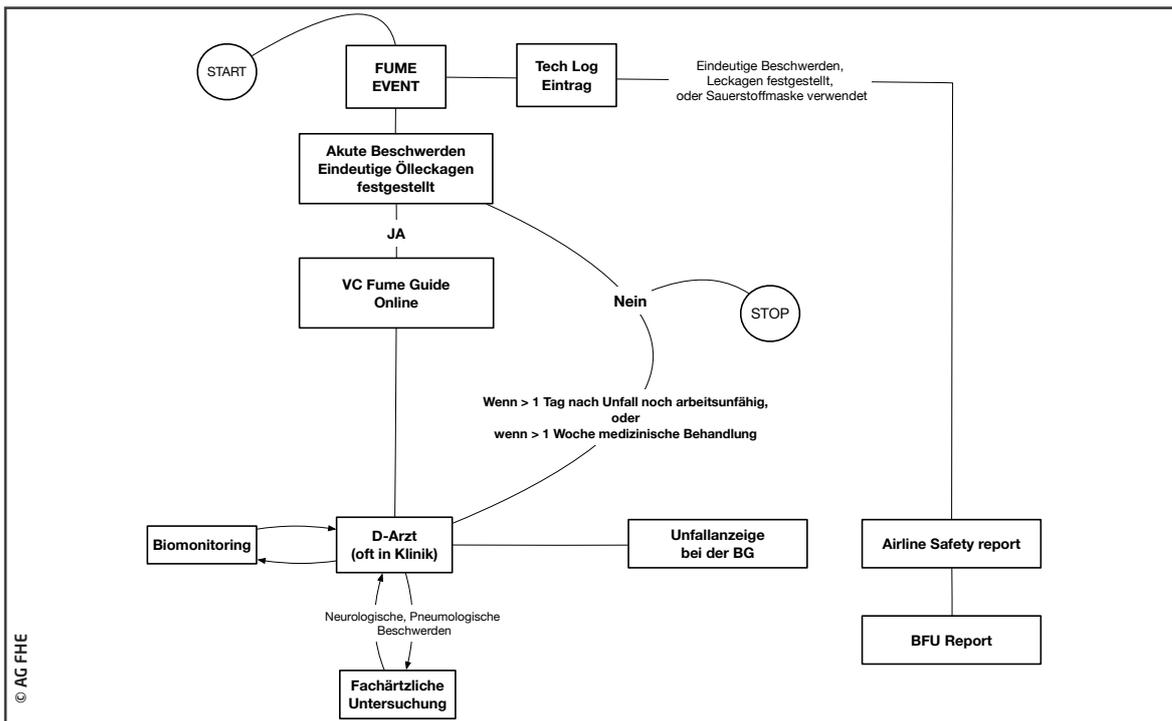
Bei neurologischen Beschwerden empfehlen wir einen sogenannten „SFN-Test“ (Small Fiber Neuropathie). Hier wird die Nervenfaserdichte in der Haut gemessen, um eventuelle Nervenschädigungen zu erkennen.

Pneumologische Beeinträchtigungen nach einem Fume-Event können durch einen speziellen Lungenfunktionstest diagnostiziert werden, bei dem die sogenannte Lungendiffusionskapazität gemessen wird. Dabei können Störungen der Sauerstoffaufnahme gemessen werden. Dies kann sich auch durch Müdigkeit bemerkbar machen.

Solche diagnostischen Untersuchungen machen nur Sinn, wenn es nach einem Fume Event auch tatsächlich Beschwerden gibt.

## ABLAUF

Die schematische Übersicht rechts zeigt, wie nach einem Fume-Event vorgegangen werden kann. Man erkennt die zentrale Rolle des D-Arztes. Es ist wichtig, dass man den Unfall von diesem aufnehmen lässt – nur so kann man spätere Ansprüche bei Arbeitsunfähigkeit geltend machen. Er verweist zusätzlich an Fachärzte zur weiteren Untersuchung. Die Kosten dafür trägt die BG.



## SICHTWEISE DER BG VERKEHR

Grundsätzlich bestreitet die BG Verkehr nicht, dass kontaminierte Kabinenluft einen kurzzeitigen Effekt auf die Gesundheit haben kann. Dennoch sagt sie, dass „ein [...] kausaler Zusammenhang [...] für länger anhaltende Gesundheitsbeschwerden bisher nicht festgestellt werden“ konnte. Kurzeitige Arbeitsunfähigkeit im Zusammenhang mit Fume-Events ist also anerkannt - langfristige bisher nicht.

Im vergangenen Jahr hatten Vertreter der VC ein gemeinsames Treffen mit der Berufsgenossenschaft Verkehr, um Fragen rund um das BG-Biomonitoring zu klären. Leider ist es bisher nicht gelungen, das aus Sicht der VC für eine Studie zwingend erforderliche Studiendesign zu erhalten. Da immer noch diverse Fragen offen sind, kann die VC derzeit keine Empfehlung für das Biomonitoring der BG aussprechen. Wir werden aber weiter versuchen, Antworten von der BG zu bekommen, die uns eine umfangreiche Analyse der Studie ermöglichen. Ob sich je-

mand bereits am Monitoring beteiligen möchte, muss jeder für sich entscheiden. Um eine lückenlose Dokumentation im Sinne eines Arbeitsunfalls sicherzustellen, ist eine Teilnahme aber wohl erforderlich. Das Bio-Monitoring der BG Verkehr sieht vor, dass Blut und Urin in einer von der BG ausgewiesenen Klinik abgenommen, und in einem speziellen Labor auf Giftstoffe untersucht werden. Nur so besteht die Chance, rückwirkend Anspruch auf Entschädigung geltend zu machen.

Wir hoffen, dass es in naher Zukunft weitere Anlaufstellen zu dieser Problematik gibt, die auch in der Lage sind, diagnostische Untersuchungen mit einzubinden. Bis dahin empfehlen wir, sich unbedingt an das in unserem Online-Guide veröffentlichte Verfahren zu halten und es ggf. aktiv einzufordern. Es ist in der Vergangenheit leider mehrmals vorgekommen, dass Ärzte in den von einer von der BG ausgewiesenen Klinik die (Biomonitoring-)Studie nicht kennen. Deshalb ist es wichtig, gemäß Guide zu verfahren.

Auch wenn wir es begrüßen, dass die BG Verkehr die Initiative ergriffen hat, das Biomonitoring deutschlandweit anzubieten, können die Ergebnisse nur bewertet werden, wenn sie an eine so genannte Studienhypothese geknüpft werden. Damit legen Wissenschaftler vorab fest, ab wann Studienergebnisse als problematisch zu betrachten sind. Eine solche Studienhypothese hat die BG Verkehr bis heute noch nicht aufgestellt, was wir als kritisch bewerten.

## ZU GUTER LETZT

Wir leben von Erfahrungsberichten, die wir alle vor Ort machen und bitten deshalb darum, uns Erfahrungen per Mail mitzuteilen: [feedback.fhe@vcockpit.de](mailto:feedback.fhe@vcockpit.de)

Was hat gut geklappt? Wo gibt es Verbesserungsbedarf? Wo gab es Komplikationen?

Auch alle weiteren Informationen und Hinweise rund ums Thema kontaminierte Kabinenluft sammeln wir gerne unter dieser Adresse.