

Ein Richter entschied Zugunsten eines durch ein "fume event" schwer erkrankten Piloten.

Als der JetBlue Pilot, Capt. Andrew K. Myers im Januar 2017 einen "fume event", der seine Karriere beenden sollte, erlebte, lehnte die Fluggesellschaft seine Ansprüche ab. Am 31. Juli 2020 entschied jedoch das "**Oregon Workers' Compensation Board**" zu seinen Gunsten und warf der Fluggesellschaft vor, "mehr darauf bedacht zu sein, Flugzeuge in der Luft zu haben als auf die Sicherheit der Arbeiter".

"In diesem Fall ging es um mehr als ein halbes Dutzend komplexer Fragen, Tausende von Seiten mit Beweisstücken, zwei Tage Anhörungen und viele medizinische Gutachten, deren komplizierte Berichte durch Expertisen und Live-Zeugenaussagen konkretisiert wurden. Es ist einer der kompliziertesten Fälle mit denen ich in meinen 34 Jahren Arbeit zu tun hatte", schrieb Richter Darren Otto.

Hierzu hat Capt. Myers' **Anwalt Glen Lasken eine auf 42 Seiten** zusammengefasste Begründung geliefert, in der er jeden Widerspruch und jede (falsche) Behauptung der Gegenseite gründlich unter die Lupe nahm und anhand von vorliegendem medizinischem und technischen Beweismaterial widerlegte. Er verglich die Handhabung des Falles durch JetBlue damit, wie z.B. wie der Fall "Chernobyl" durch Behörden und Politik gehandhabt wurde, in dem auch alles vehement abgestritten wurde, Verzögerungstaktiken benutzt und Fakten verschleiert wurden, mit dem Effekt, dass noch mehr Schaden entstand.

In seinem Urteil ordnete der Richter an, dass alle Einsprüche von JetBlue abgewiesen werden und forderte die Fluggesellschaft auf, Captain Myers' Rechnungen über Hunderttausende von Dollar an Anwaltsgebühren zu bezahlen, sowie alle außerordentlichen Ausgaben und Kosten für Expertisen, Gutachten und Zeugenhonorare zu übernehmen und belegte die Fluglinie zusätzlich mit einer Strafe wegen der Ablehnung des Anspruchs.

Der Vorfall mit den giftigen Dämpfen, oder genauer gesagt, "akute Inhalation chemischer Substanzen", ereignete sich an Bord eines Airbus A320 und führte zu den verheerenden Gesundheitsproblemen von Captain Myers. Seine toxische Enzephalopathie, sowie eine neuronale kognitive Störung verursachten eine Konvergenzinsuffizienz und sakkadische Augenbewegungsstörung sowie starkes Zittern, Stottern, Verwirrung und Migräne.

Starker, unangenehmer Geruch in der Kabine

Am Tag vor dem Vorfall berichteten Flugbegleiter und Passagiere an Bord des Flugzeugs, welches von Captain Myers geflogen wurde, von einem starken, üblen Geruch in der Kabine während des Landeanflugs. Es wurde ein "fume event" gemeldet, welches durch Wartungsarbeiten behoben werden sollte.

Am nächsten Tag vor dem Start versuchten Captain Myers und sein Erster Offizier, Dirk Murray, die Quelle der Dämpfe durch drei Motorläufe zu isolieren. Während des ersten Laufs roch Captain Myers den üblen Geruch im ganzen Flugzeug, aber der Erste Offizier, der im Cockpit blieb, roch nichts. Während des zweiten Motorlaufs rochen beide einen

sehr offensichtlichen, stickigen, brennenden Geruch wie schmutzige Socken oder wie heisses Öl.

Beide bekamen sofort Kopfschmerzen, begannen zu husten und mussten das Flugzeug verlassen, um frische Luft zu schnappen. Captain Myers fiel auf der Fluggastbrücke um; ein Mechaniker rannte die Treppe zum Flugzeug hinauf und rief aus: "Oh mein Gott. Hier drinnen ist ja ein Dunstschleier."

Captain Myers und der Erste Offizier betraten das Flugzeug wieder, um einen dritten Motorlauf zu machen, wobei der Geruch immer noch stark war. Captain Myers hustete, seine Augen stachen und trännten, die rechte Seite seines Körpers zitterte stark und er hatte leichte Atemnot, Kopfschmerzen und akute Nebenhöhlenverstopfung. Er hatte auch eine Art Taubheitsgefühl im Unterarm und in der Hand.

Captain Myers schaltete nach dem dritten Versuch die Motoren ab und öffnete sofort die Fenster des Cockpits, um frische Luft zu schnappen. Captain Myers beriet sich mit dem Mechaniker, und bestätigte, dass wahrscheinlich heisses Öl durch eine Motordichtung in das Belüftungssystem ausgetreten sei. Der Flug wurde abgesagt und die beiden Piloten dead-head nach San Francisco geflogen.

Ein technischer Bericht vom 22. Februar 2017 bestätigte, dass die APU des Flugzeugs Risse aufwies und Öl mit Ölverunreinigungen in die Leitungen auslief - welches das Dunstereignis verursachte.

Nachwirkungen

Als er in San Francisco ankam, versuchte Captain Myers zu joggen, konnte aber wegen Atembeschwerden nicht laufen. Er kehrte zu seinem Ausgangspunkt zurück, weil er verwirrt war und sich nicht mehr erinnern konnte, in welchem Hotel er übernachtet hatte. Er lief herum, bis er ein anderes Besatzungsmitglied von JetBlue sah. Captain Myers kehrte dann in sein Zimmer zurück, rief den Besatzungsdienst an und sagte, er wisse nicht, ob es ihm gut genug ginge, um am nächsten Tag zu fliegen. Er sprach mit einem Arzt und beschrieb den "fume event", seine Symptome und seine Verwirrung. Der Arzt sagte, er solle zusehen so viel frische Luft zu bekommen wie möglich und Wasser zu trinken, und meinte es müsste ihm am nächsten Morgen wieder besser gehen. Am nächsten Tag fühlte er sich viel besser - er hatte immer noch Kopfschmerzen, aber keine anderen Symptome mehr.

Während des Fluges von San Francisco nach New York - der sein letzter werden sollte - flog der Erste Offizier Dirk Murray das Flugzeug, und Captain Myers bediente die Funkgeräte. In der Hälfte des Fluges bekam er wieder starke Kopfschmerzen.

In den folgenden Monaten erlebte Captain Myers eine Flut von Symptomen am ganzen Körper und besuchte Dutzende von Ärzten und Spezialisten, die ihn langwierigen Tests unterzogen. Drei verschiedene Ärzte kamen zu dem Schluss, dass die Probleme von Captain Myers alle auf den Vorfall mit dem toxischen Rauch zurückzuführen waren.

Im Dezember unterzog sich Capt. Myers seiner halbjährlichen Untersuchung beim FAA Medical Examiner Dr. Bass, der sich weigerte, ein ärztliches Zeugnis auszustellen, und erklärte, dass "*sein tragischer Vorfall im Zusammenhang mit der Inhalation von giftigem*

Rauch im Januar 2017 ihn unfähig gemacht habe, in seiner Funktion [als Flugkapitän] zu arbeiten".

Monate später, im März, führte der Toxikologe Professor Mohamed Abou-Donia der Duke University/USA, einen Serum-Autoantikörpertest durch, um festzustellen ob Myers eine Nervenschädigung hatte. Er bestätigte, dass Capt. Meyers eine "chemisch bedingte Verletzung des Nervensystems" habe, mit daraus resultierenden neurologischen Problemen.

Im Oktober 2018 - mehr als anderthalb Jahre nach dem "fume event" - diagnostizierte Dr. med. Vivian Ugalde eine toxische Enzephalopathie, kognitive Defizite, chronische Kopfschmerzen, Dyspnoe, Migräne, paradoxe Stimmbandbewegungen bei der Atmung und vestibuläres Ungleichgewicht. Darüber hinaus war sie der Ansicht, dass Capt. Meyers' anhaltende kognitive, neurologische und pulmonale Beschwerden mit einer Restbeeinträchtigung zusammenhängen und er nicht in der Lage war, seinen Job als Pilot wieder aufzunehmen.

Zu dieser Zeit hatte Capt. Myers weiterhin täglich anhaltende Kopfschmerzen, häufige Schwindelanfälle, die mehrmals in der Woche zu Stürzen führten; er hatte Sehprobleme mit Doppelvision und Schwierigkeiten bei der Konzentration beim Lesen, Atembeschwerden, die seine körperliche Aktivität einschränkten, kognitive Defizite und eine erhebliche Müdigkeit. Während eines typischen Tages machte er Übungen zur körperlichen Stärkung, zur Kognition, zur Sprache, zum Sehen und zu Gleichgewichtsproblemen. Er nahm auch etwa ein Dutzend Medikamente ein, um diese Probleme zu lindern, während er mit Sprachtherapie, Physiotherapie, Beschäftigungstherapie und Beratung zur psychischen Gesundheit weitermachte.

Trotz alledem bestritt JetBlue im Februar 2019, zwei Jahre nach dem "fume event", die Kompensierbarkeit der toxischen Enzephalopathie von Capt. Myer mit der Begründung, dass "der Zustand nicht existierte und falls doch, der Arbeitsunfall keine wesentliche Ursache für diesen Zustand sei".

Anwalt Glen Lasken Plädoyer/Begründungen:

https://www.aerotoxicteam.com/uploads/6/0/3/8/6038702/usa_fumes_breakthrough.pdf

Urteil: Oregon Workers' Compensation Board

https://www.aerotoxicteam.com/uploads/6/0/3/8/6038702/usa_fumes_breakthrough_2.pdf