



Factsheet ABL

Voorvallen rond Pilot Fatigue

Terwijl het aantal gemelde voorvallen naar aanleiding van vermoeidheid van piloten ook in 2014 een stijgende trend vertoont, lijkt zich in 2015 een daling in te zetten. Roosterdruk wordt het vaakst genoemd als oorzaak van Pilot Fatigue (PF). De nieuwe regels voor arbeidstijden in de Commission Regulation (EU) No 83/2014 die op 18 februari 2016 in werking treedt, moeten het aantal PF-voorvallen verder terugdringen.

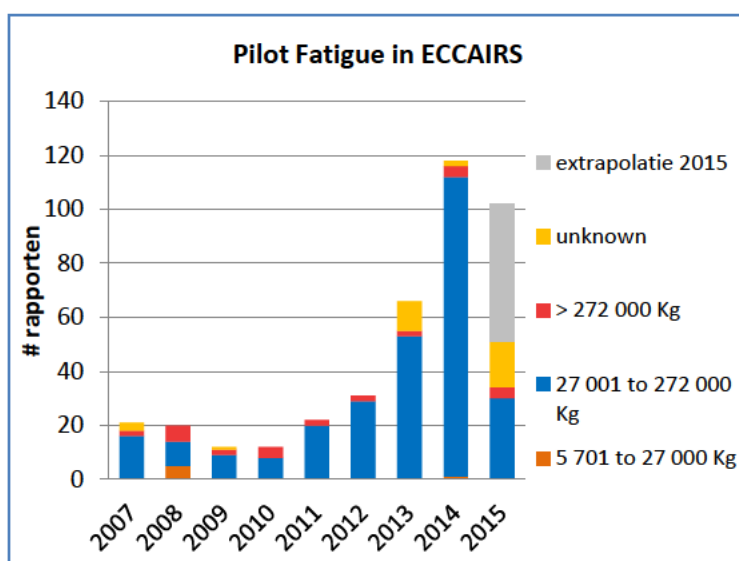
In de luchtvaart is veel aandacht voor vermoeidheidsklachten bij piloten. Er wordt vanuit verschillende hoeken onderzoek naar gedaan. In 2016 wordt nieuwe regelgeving van kracht (Commission Regulation (EU) No 83/2014) die de arbeidstijden nader regelt, rekening houdend met de jongste wetenschappelijke en technische bevindingen. De problematiek rond PF is complex van aard en onderwerp van meerdere onderzoeken. Conclusies vragen om details die in de vermoeidheidsmeldingen niet zijn opgenomen. Dit onderzoek gaat daarom niet verder dan de inventarisatie van de gemelde voorvallen.

Situatie

ABL heeft in 2013 gekeken naar de voorvallen rond vermoeidheid in de database. Daaruit bleek in de periode 2007-2013 een kleine 200 (van de ca. 80.000; 0,25%) voorvallen vermoeidheidsgebonden, met een duidelijke toename in de laatste jaren, vooral 2013. De voorvallen deden zich vooral voor in de categorie middelzware vliegtuigen, waarmee doorgaans meerdere sectoren (start-vluchtlanding) zonder tussentijdse slaapperiode worden gevlogen. De inhoud van de meldingen laat zien dat de werkdruk vooral in die situaties hoog is en tot vermoeidheidsmeldingen kunnen leiden.

Tegen de achtergrond van nieuwe arbeidstijdenregelgeving per 2016, heeft ABL de situatie rond pilot fatigue in 2015 opnieuw tegen

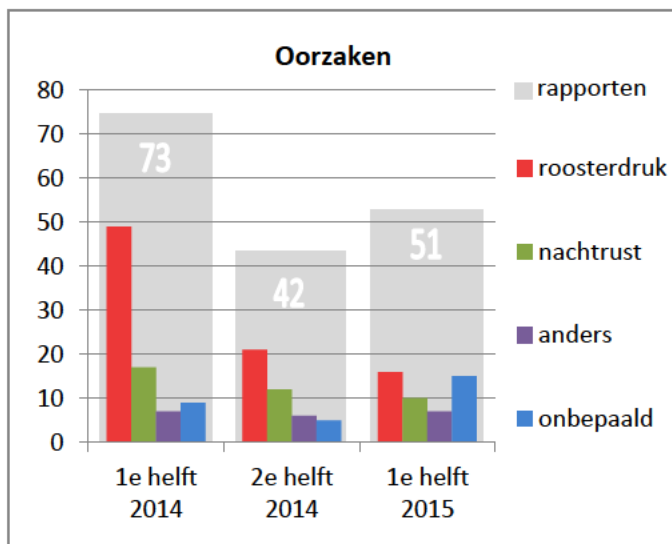
het licht gehouden voor de periode januari 2014 tot juni 2015. De stijgende trend heeft zich in 2014 doorgezet; op basis van het eerste half jaar van 2015 lijkt in dit jaar een daling ingezet.



Vermelde oorzaken

Opnieuw wordt roosterdruk veruit het meest genoemd als oorzaak voor vermoeidheid. Vooral roosters met meerdere sectoren en roosterwijzigingen worden als zodanig ervaren. Daarnaast mankeert het in de periode januari 2014 tot juni 2015 soms aan voldoende en goede voorafgaande nachtrust, vaak als gevolg van (dag)overnachtingen in lawaaiige of oncomfortabele hotels. De overige oorzaken zijn divers van aard (kleine aan-

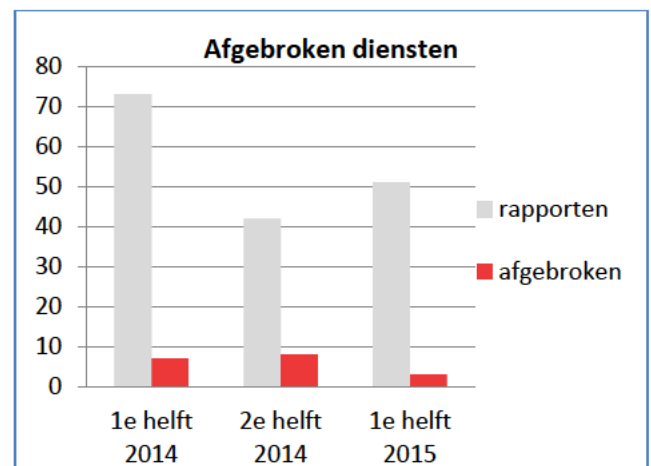
tallen, <10). Verbandhoudend met de roostering wordt een enkele keer de onmogelijkheid tot rusten gedurende de eigen vlucht of gedurende 'positioning flights' (vlucht waarmee een bemanning 'als passagiers' naar een vliegtuig wordt gebracht waarmee zij een vlucht gaan maken) als oorzaak aangegeven.



Vermelde effecten

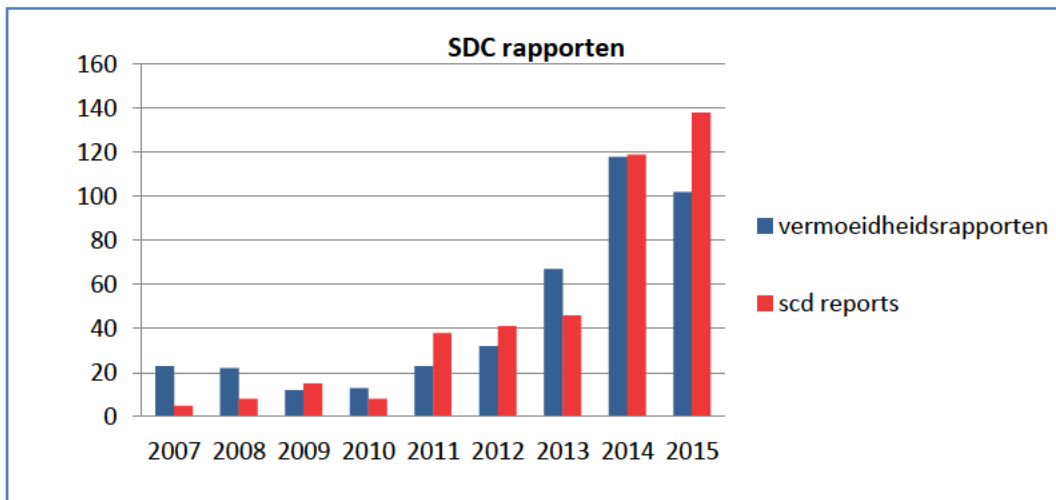
De in de inhoud aangegeven effecten van vermoeidheid zijn zeer divers, maar komen doorgaans neer op procedurefouten als gevolg van verminderde alertheid. Verkeerde volgordes, incomplete afhandeling, foute radionavigatieselecties en toestelinstellingen worden al dan niet in combinatie vermeld (kleine aantallen, <10). Soms moet tegen regelrechte slaap worden gevochten en het is een keer (2012) voorgekomen dat een lid van de flight crew kort in slaap is gevallen. Alle vermoeidheidsvoorvallen staan geclassificeerd als 'incident'; tot een 'serious incident'

of 'accident' hebben de vermoeidheidssituaties in 2014 niet geleid ('serious incidents' en 'accidents' 2015 nog niet in de database). Het is in de periode januari 2014 tot juni 2015 in totaal 18 keer voorgekomen dat (een lid van) de flight crew de lopende dienst vanwege vermoeidheid heeft afgebroken.



SCD-gebruik

Omdat over de gehele periode de roosterdruk (vooral bij roosterwijzigingen) veruit het vaakst als vermoeidheidsfactor wordt genoemd, is in deze analyse ook naar het SCD-gebruik (Subject to Captain's Decision) gekeken. Gezagvoerders hebben immers de bevoegdheid om binnen zekere grenzen roosters gedurende de uitvoering aan te passen. Het SCD-gebruik correspondeert grofweg met de mate waarin de roosterdruk als vermoeidheidsveroorzakend wordt gemeld.



Nieuwe regelgeving

Per 18 februari 2016 treedt Commission Regulation (EU) No 83/2014 in werking, die de arbeidstijden voor piloten en cabinepersoneel betreft. In de nieuwe voorschriften is rekening gehouden met de jongste wetenschappelijke en technische bevindingen. De maatregel beoogt een afname van het aantal vermoeidheidsmeldingen als gevolg van roosterindelingen. Mogelijk vermindert ook het gebruik van SDC en zal naar verwachting het aantal afgebroken diensten terug lopen.

ABL

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) is onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het ABL registreert en analyseert de verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Doel van het ABL is om, samen met de sector, vroegtijdig trends te signaleren zodat betrokken partijen acties kunnen ondernemen om de vliegveiligheid te verbeteren. Het doen van meldingen aan het ABL is dan ook essentieel. Periodiek rapporteert het ABL aan de sector over de uitkomsten van trendanalyses en de acties die hieruit volgen.

Dit is een publicatie van:

Inspectie Leefomgeving en Transport
 Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
 T 088 489 00 00
www.ilent.nl

September 2015