Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Informatieblad

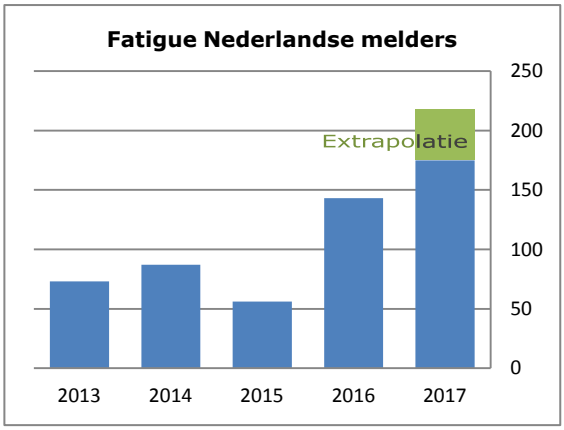
Luchtvaartvoorvallen als gevolg van vermoeidheid (fatigue) van piloten en cabinepersoneel

Hoewel het aantal meldingen van fatigue in de luchtvaart groeit, kan daarmee niet gesteld worden dat de ernst van de problematiek ook is toegenomen. De belangrijkste opgegeven reden voor fatigue wordt gelegd bij de zwaarte van dienstroosters.

De luchtvaartsector is verplicht voorvallen met een zeker veiligheidsrisico te melden bij de ILT[1]. Bij 374 van de 49.000 meldingen (periode jan 2015 - september 2017) speelt fatigue – vermoeidheid van luchtvarend personeel – een rol. Circa 80% van alle fatiguemeldingen gaat over piloten. De effecten van fatigue zijn meestal onschuldig, maar sommige effecten, zoals het missen van een aanwijzing van de verkeersleiding, kunnen grote gevolgen hebben. Fatigue is daarom een aanhoudende zorg voor de luchtvaartsector.

Sterke groei fatigue-meldingen

Na een aanvankelijke daling in 2015, lijkt de groei van het aantal fatigue-meldingen in 2016 zich ook in 2017 voort te zetten.



Meldingen fatigue zijn tot en met september bekend. In de grafiek is in groen een extrapolatie gemaakt om het vermoedelijke jaarbeeld 2017 zichtbaar te maken.

Mogelijke verklaringen voor fatigue

Vraag is wat de reden is van de toename van het aantal meldingen en of er sprake is van een verergering van de situatie?
Het absolute aantal fatiguemeldingen groeit verhoudingsgewijs sneller dan de groei van de Nederlandse luchtvaart. Dat wijst op een autonome verergering van de fatigue-problematiek. Echter, een andere verklaring kan gezocht worden in het effect van nieuwe regelgeving. Sinds voorjaar 2016 is de Richtlijn EU 83/2014 van kracht met voorschriften voor vliegroosters. Daardoor neemt de aandacht voor het melden van voorvallen in ieder geval tijdelijk toe (zonder dat sprake hoeft te zijn van een verergering van de problematiek). Er zijn drie aanwijzingen voor een aandachtseffect;

1. Vlak voor en direct na de inwerkingtreding van de richtlijn groeit het aantal fatigue-meldingen fors. Deze groei zet door in 2017.
2. Direct na de inwerkingtreding neemt het aantal meldingen met waarschuwing voor het risico van fatigue toe. Ook dit versterkt het aandachtseffect.
3. Een grote melder vraagt standaard bij elk gemeld intern voorval naar de mogelijkheid van fatigue.

[1] EU Regulation 376/2014

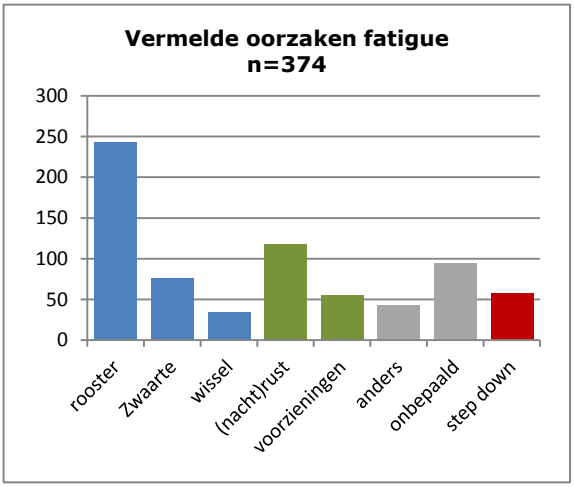
Omdat deze drie mogelijke aandachtseffecten niet kwantificeerbaar zijn, kan niet gesteld worden dat de problematiek van fatigue groter is geworden.

Dit neemt niet weg dat de sector maatregelen kan nemen om mogelijke gevallen van fatigue, en langs die weg het aantal meldingen, te reduceren.

Opgegeven redenen voor fatigue

- ***Dienstrooster*** In ruim de helft van die 374 voorvallen (periode jan 2015 - september 2017) met fatigue wordt een verband gelegd met het dienstrooster. De zwaarte van het rooster (vooral diensten van meer dan 4 dagen met meerdere vluchten per dag) wordt in een derde van die gevallen als oorzaak voor fatigue aangemerkt. In ruim 10% van die roostervoorvallen is specifiek de vroeg/laatwisseling binnen het rooster (verstoring van het bioritme) als oorzaak aangegeven.
- ***Rust (voorzieningen)*** Tekort aan (nacht)rust, meestal gedurende de dienst maar soms ook voorafgaand aan de eerste (vooral late) dienst, is in een derde van de voorvallen als oorzaak van fatigue aangeduid. Soms in combinatie met klachten over hotelkamers en rustvoorzieningen aan boord.
- ***Geen reden*** Bij een kwart van de fatigue-voorvallen werd geen reden opgegeven. In ruim 50 gevallen besloot tenminste één bemanningslid als gevolg van fatigue de dienst niet af te maken ("step down").
- ***Opvallend*** Uit de meldingen valt verder op te maken dat onvoorziene verstoringen (vertragingen ed.) een in de basis goed uitvoerbare dienst toch zeer vermoeiend kunnen maken.

De volgende grafiek geeft een indicatie van de belangrijkste oorzaken (soms zit overlap tussen de opgegeven oorzaken).



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.

ILT

Inspecteurs nemen de constateringen van ABL mee in hun eerstvolgende overleg met de partijen in de sector om te bezien op welke wijze deze maatregelen hebben genomen om de risico's op de vliegveiligheid te minimaliseren.

Dit is een publicatie van
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@InspectieLenT
@ILT_Luchtvaart

November 2017