

COMUNICAT DE PRESĂ

București, 26 octombrie 2026

Doar 12% dintre piloții europeni au încredere în sistemele de raportare a oboselii. Un nou studiu ridică semne de întrebare privind siguranța zborurilor

Un nou studiu european arată că oboseala operațională (*fatigue*) continuă să reprezinte un risc important pentru siguranța zborurilor, iar încrederea piloților în sistemele prin care pot raporta acest risc rămâne extrem de scăzută. La trei ani de la cercetarea precedentă, rezultatele nu indică îmbunătățiri semnificative.

În aviație, termenul *fatigue* nu se referă doar la senzația obișnuită de oboseală după o zi de muncă. Este o stare care poate apărea din cauza somnului insuficient, a programului prelungit sau neregulat, a activității în perioadele în care organismul ar trebui să se odihnească ori a volumului de muncă. Aceasta poate reduce vigilența, capacitatea de concentrare și timpul de reacție, afectând performanța profesională și siguranța operațiunilor de zbor.

Studiul *European Fatigue Survey 2.0*, realizat de Baines Simmons și prezentat de European Cockpit Association (ECA), a analizat răspunsurile a **7.198 de piloți din 32 de țări europene**, colectate în perioada august - septembrie 2026.

Principalele rezultate ale studiului:

- **11,9%** dintre respondenți au încredere în sistemul de raportare a oboselii utilizat de compania aeriană.
- **50,3%** consideră că riscurile asociate oboselii nu sunt gestionate corespunzător de compania lor.
- **76,8%** au experimentat cel puțin un episod de microsomn (micro sleep) în timpul operării aeronavei, în ultimele patru săptămâni.
- **69,1%** sunt îngrijorați, în diferite grade, de posibile consecințe negative dacă refuză prelungirea serviciului de zbor (flight duty time – FDP) prin procedura *Commander's Discretion*.
- **24,2%** declară că, de regulă, nu raportează atunci când oboseala îi face inapți pentru zbor și continuă să opereze.

Fatigue: un risc de siguranță care nu apare întotdeauna în rapoartele oficiale

Reglementările europene stabilesc limite privind timpul de zbor, serviciul și odihna echipajelor. Respectarea acestor limite nu elimină însă automat riscul de *fatigue*. De aceea, raportarea de către piloți reprezintă o componentă esențială a sistemelor de gestionare a riscurilor de siguranță.

Datele studiului indică o problemă mai profundă: numeroși piloți nu au suficientă încredere că raportările lor vor produce schimbări reale sau că pot declara oboseala fără consecințe profesionale.

FLIGHT PERSONNEL UNION ROMANIA (FPUR) este organizație afiliată la [European Cockpit Association \(ECA\)](#), [European Transport Workers' Federation \(ETF\)](#) și [International Transport Workers' Federation \(ITF\)](#).

Doar **11,3% dintre respondenți** consideră că raportările lor au condus la modificări operaționale menite să îmbunătățească siguranța.

„Poți avea cele mai bune proceduri de raportare, dar dacă piloții se tem să le folosească, sistemul nu funcționează. Când un pilot continuă să zboare deși este afectat de *fatigue*, riscul nu dispare doar pentru că nu a fost raportat. Rămâne la bord, alături de pasageri”, declară Mircea Constantin, secretar general FPU Romania.

FPU Romania a început să colecteze, la nivelul propriei comunități, informații privind raportările de *fatigue* și utilizarea procedurii *Commander's Discretion*. Organizația a primit inclusiv semnalări din partea echipajelor că unii angajați preferă să declare concediu medical (*sick leave*) în loc să raporteze *fatigue*, pentru a evita posibile consecințe sau investigații interne percepute ca intimidante.

În acest fel, problemele recurente din programarea zborurilor pot rămâne neidentificate și necorectate, iar datele disponibile operatorilor și autorităților nu reflectă întotdeauna amploarea reală a riscului.

De ce aceste rezultate sunt relevante și pentru România

Aviația europeană funcționează într-un sistem în care companiile aeriene pot avea aeronave și echipaje bazate într-o țară, dar pot opera în baza unui certificat de operator aerian (AOC) emis de autoritățile altui stat membru.

Studiul evidențiază diferențe importante între statele care emit aceste certificate, dar și între modelele de operare. Companiile low-cost și operatorii de tip ACMI (*wet lease*) înregistrează, în general, rezultate mai slabe la mai mulți indicatori privind gestionarea oboselii, încrederea în raportare și utilizarea procedurilor de prelungire a serviciului de zbor.

În ceea ce privește gestionarea riscului de *fatigue*, 71,5% dintre piloții care operează sub certificate AOC irlandeze și 65,2% dintre cei care operează sub certificate malteze consideră că acest risc nu este gestionat corespunzător. În schimb, rezultatele sunt mai favorabile pentru operatorii certificați în Țările de Jos și Finlanda. Aceste diferențe ridică întrebări importante despre modul în care sunt aplicate și supravegheate aceleași reguli europene, indiferent de țara în care se află baza operațională a echipajului.

Pentru FPU Romania, organizație membră ECA din 2023, rezultatele confirmă necesitatea unei abordări în care siguranța zborurilor, protecția echipajelor și dialogul dintre operatori, autorități și reprezentanții personalului navigant să fie tratate împreună.

Deși cercetarea a fost realizată în rândul piloților, *fatigue* reprezintă o preocupare relevantă și pentru personalul de cabină, care lucrează în aceleași condiții operaționale și are responsabilități directe privind siguranța pasagerilor.

FPU Romania consideră că rezultatele studiului trebuie să reprezinte un punct de plecare pentru îmbunătățirea culturii de raportare, evaluarea eficienței sistemelor de gestionare a *fatigue* și consolidarea cooperării dintre autoritățile aeronautice europene.

Siguranța zborurilor nu depinde doar de respectarea limitelor legale, ci și de capacitatea sistemului de a identifica și gestiona riscurile înainte ca acestea să producă incidente.

FLIGHT PERSONNEL UNION ROMANIA (FPUR) este organizație afiliată la [European Cockpit Association \(ECA\)](#), [European Transport Workers' Federation \(ETF\)](#) și [International Transport Workers' Federation \(ITF\)](#).



Despre studiu

European Fatigue Survey 2.0 a fost desfășurat între 4 august și 7 septembrie 2026, cu participarea a 7.198 de piloți din 32 de țări europene. Analiza a fost realizată de Baines Simmons pentru European Cockpit Association, organizația europeană care reprezintă interesele profesionale ale piloților.

Procentele prezentate reflectă răspunsurile participanților la cercetarea europeană și nu reprezintă statistici specifice României.

Raport și informații suplimentare: [European Fatigue Survey 2.0, Baines Simmons / European Cockpit Association](#), octombrie 2026.

Contact presă: office@fpu-romania.dk | +40 730 665652 | fpu-romania.dk

FLIGHT PERSONNEL UNION ROMANIA (FPUR) este organizație afiliată la European Cockpit Association (ECA), European Transport Workers' Federation (ETF) și International Transport Workers' Federation (ITF).

