Durante la seduta di apertura dei lavori (15 aprile) della 71a Conferenza IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Association), due dei temi più dibattuti sono stati la fatica operazionale e la just-culture nelle operazioni di linea; due fattori fondamentali nella vita professionale di un pilota. La fatica operazionale degli equipaggi, pur essendo una... conosciutissima potenziale minaccia alla sicurezza dei voli, è a tutt'oggi poco riconosciuta e mitigata nell'industria.

(

link

)

Le attuali nuove norme EASA/FTL introdotte per normare il massimo dell'attivitá di volo sono considerate dalle Associazioni professionali dei piloti eccessivamente estese e non sufficientemente protettive; vale la pena ricordare che sono state promulgate e spacciate come una grande conquista con il sostanziale avallo, presso la Comissione Europea, di ETF, l'organizzazione che riunisce le Organizzazioni sindacali generaliste dei trasporti (terra-mare-cielo)

A livello internazionale ICAO (con la collaborazione dei piloti di IFALPA) ha prodotto una serie di documenti che suggeriscono l'implementazione di un sistema di segnalazione-analisi-mitigazione dei fattori di rischio per la fatica operazionale chiamato FRMS (Fatigue Risk Management System): nell'ambito del Safety Management System di una Compagnia si raccolgono i riporti di fatica generati dai piloti per mezzo di ASR (o altri metodi similari), che vengono analizzati da un gruppo (FSAG) in cui sono presenti rappresentanti dei piloti e vengono quindi apportate le necessarie modifiche agli avvicendamenti considerati critici per la sicurezza. Questa procedura, nonostante sia stata promulgata da ICAO (Organizzazione riconosciuta dalla Convenzione di Chicago e quindi ente regolatore a livello

mondiale), accettata da EASA, ed implementata in molte compagnie europee, non ha ancora trovato applicazione in Italia.