

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 139/16/COL

del 28 giugno 2016

che autorizza la Norvegia a derogare al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le disposizioni relative alla limitazione dei tempi di volo, per l'operatore aereo Widerøes Flyselskap AS [2016/2014]

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

visto l'atto di cui al punto 66n dell'allegato XIII dell'accordo SEE,

regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, modificato (di seguito «l'Atto»),

adattato all'accordo SEE dal relativo protocollo 1, in particolare l'articolo 14, paragrafo 7, dell'Atto,

visto il parere del comitato dei trasporti EFTA espresso il 10 giugno 2016,

vista la decisione n. 103/13/COL dell'Autorità di vigilanza EFTA (di seguito «l'Autorità») del 13 marzo 2013 che abilita il membro del collegio competente per i trasporti ad adottare determinate decisioni e misure (documento n. 578349),

considerando quanto segue:

La Norvegia ha notificato all'Autorità e all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito «l'Agenzia») la propria intenzione di concedere all'operatore aereo Widerøes Flyselskap AS una deroga alle disposizioni della norma ORO.FTL.210 a) dell'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ per quanto riguarda il numero massimo di ore totali durante le quali i membri d'equipaggio possono prestare servizio in un periodo di tempo di 7, 14 e 28 giorni consecutivi, tramite l'approvazione di un regime individuale di specificazione dei tempi di volo per l'operatore aereo.

Il regime individuale di volo proposto per l'operatore aereo è descritto come segue:

La durata totale del periodo durante il quale i membri dell'equipaggio possono prestare servizio non deve superare:

- (1) un limite di 70 ore di servizio che possono essere distribuite su sette giorni consecutivi in un arco di tempo di 14 giorni consecutivi (invece di 60 ore di servizio);
- (2) un limite di 90 ore di servizio nei 14 giorni consecutivi (invece di 110 ore di servizio);
- (3) un massimo di 180 ore di servizio nei 28 giorni consecutivi (invece di 190 ore di servizio), distribuite il più omogeneamente possibile in tale periodo.

Il proposto sistema di turni dell'operatore (7 giorni di servizio/7 giorni di riposo) per i piloti e il personale di bordo deriva dalle operazioni che svolge su tratte aeree da e per aeroporti regionali in Norvegia e dal fatto che i suoi membri d'equipaggio si recano dal proprio domicilio alle basi di servizio.

L'Autorità conclude, sulla base della valutazione dell'Agenzia, che la variazione potrebbe garantire un livello di sicurezza equivalente a quello conseguito mediante l'applicazione della norma ORO.FLT.210 a) dell'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012, se, in aggiunta alle misure di mitigazione proposte dal vettore ed elencate nella lettera della Norvegia del 9 dicembre 2015, sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato.

Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato dei trasporti EFTA,

⁽¹⁾ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Atto di cui al punto 66nf dell'allegato XIII dell'accordo SEE (regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 296 del 25.10.2012, pag. 1, modificato), adattato all'accordo SEE dal relativo protocollo 1.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Norvegia può concedere un'approvazione in deroga alla norma ORO.FTL.210 a) dell'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012, che autorizza l'operatore Widerøes Flyselskap AS ad applicare il seguente regime individuale di specificazione dei tempi di volo:

La durata totale del periodo durante il quale i membri dell'equipaggio possono prestare servizio non deve superare:

- i) un limite di 70 ore di servizio che possono essere distribuite su sette giorni consecutivi entro un arco di tempo di 14 giorni consecutivi;
- ii) un limite di 90 ore di servizio nei 14 giorni consecutivi; nonché
- iii) un massimo di 180 ore di servizio nei 28 giorni consecutivi, distribuite il più omogeneamente possibile in tale periodo,

se sono soddisfatte le condizioni di cui all'allegato e le misure di mitigazione descritte dalla Norvegia nella sua notifica del 9 dicembre 2015.

Articolo 2

Ciascuno Stato EFTA ha la facoltà di applicare le medesime misure di cui all'articolo 1, specificate all'allegato della presente decisione e soggette all'obbligo di notifica di cui all'articolo 14, paragrafo 6, dell'Atto.

Articolo 3

La Norvegia è destinataria della presente decisione. Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Articolo 4

La presente decisione è notificata alla Norvegia, all'Islanda e al Liechtenstein.

Fatto a Bruxelles, il 28 giugno 2016

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR

Membro del collegio

Carsten ZATSCHLER

Direttore

ALLEGATO

CONDIZIONI CUI È SUBORDINATA L'APPLICAZIONE DELLA DEROGA

- i) L'operatore opera in regime di gestione del rischio di affaticamento (FRM) in conformità della norma ORO.FTL.120 dell'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 e monitora costantemente l'efficacia delle misure di mitigazione proposte. La gestione del rischio di affaticamento (FRM) è approvata dall'autorità dell'aviazione civile norvegese al più tardi entro il 1° gennaio 2017.
 - ii) L'operatore consegue le tappe principali del suo piano di attuazione della gestione del rischio di affaticamento, come illustrato all'autorità dell'aviazione civile norvegese nella sua richiesta di deroga.
 - iii) L'operatore fornisce all'autorità dell'aviazione civile norvegese una verifica basata su dati degli elementi personalizzati del suo regime individuale di specificazione dei tempi di volo (ad esempio l'orario di entrata in servizio e il servizio post-volo), in particolare nel caso in cui questi abbiano un impatto sul periodo di riposo a disposizione.
 - iv) L'operatore include il monitoraggio di eventi legati al controllo dei dati di volo (FDM) come elemento utile per avviare ulteriori indagini nelle procedure di FRM reattiva.
 - v) L'operatore dimostra che il suo sistema di segnalazione dell'affaticamento progredisce verso una fase più proattiva entro i primi 24 mesi dall'approvazione della deroga. Le fasi fondamentali per la valutazione del sistema di segnalazione dell'affaticamento dell'operatore sono incluse nel programma di sorveglianza complessivo per l'operatore.
 - vi) L'autorità dell'aviazione civile norvegese monitora attentamente e costantemente in che modo la procedura della FRM dell'operatore per la garanzia della sicurezza riconosce e riduce i potenziali rischi di affaticamento che insorgono nei primi 24 mesi della deroga. Successivamente, l'efficacia della FRM dell'operatore deve essere monitorata dalle autorità dell'aviazione civile norvegese nel quadro delle attività di sorveglianza continua.
 - vii) L'autorità dell'aviazione civile norvegese garantisce lo svolgimento di un'adeguata valutazione scientifica degli effetti della deroga concessa entro i primi 24 mesi dall'approvazione della deroga. Tale valutazione analizza i dati relativi all'affaticamento dell'equipaggio di cabina e di volo prendendo in esame almeno due fonti di dati oggettivi (ad esempio il test di vigilanza psicomotoria -PVT- e l'actigrafia) per verificare l'efficacia delle misure di mitigazione proposte, e deve includere almeno:
 - gli effetti dell'affaticamento cumulativo di elevati carichi di lavoro provenienti da un numero elevato di settori, e
 - l'impatto delle ore di lavoro straordinario sull'affaticamento cumulativo al fine di fornire elementi utili a definire un limite prescrittivo efficace per il ricorso al lavoro straordinario.
- La valutazione esamina gli effetti di un numero non inferiore a quattro blocchi consecutivi di cicli di servizio e riposo durante i periodi di picco operativo avvenuti nell'ambito della deroga e tiene conto dei risultati della FRM dell'operatore, nonché di tutti i dati scientifici e del quadro normativo disponibili nel momento in cui viene condotta.
- viii) Una relazione sugli effetti della deroga concessa, accompagnata dalla valutazione di cui al paragrafo (vii), è presentata all'Autorità e all'Agenzia entro due anni dall'applicazione della deroga.
 - ix) L'Autorità, assistita dall'Agenzia, procede ad un riesame della deroga concessa alla luce della relazione e della valutazione summenzionate e si riserva il diritto di modificare, sospendere o revocare la deroga se lo ritiene opportuno, alla luce degli elementi di prova disponibili in tale fase.