

## 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.

17CE0135

