

INDICE

1. FINALITA'.....	2
2. CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
3. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI	4
4. NORME GENERALI – MISURE DI PREVENZIONE - ESCLUSIONI.....	7
5. NOTIFICA DI CONDIZIONI METEO AVVERSE: TEMPORALE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE.....	11
5.1 Lettura dati CESI	11
5.2 Trasmissione dell'informazione meteorologica.....	12
6. RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA PASSEGGERI A BORDO	15
6.1 Limitazioni	15
6.2 Precauzioni prima del rifornimento.....	15
6.3 Precauzioni per il rifornimento.....	16
7. PROCEDURA RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO	18
7.1 Esclusioni	18
7.2 Attivazioni prima delle operazioni	18
7.3 Precauzioni prima del rifornimento	19
7.4 Precauzioni durante il rifornimento	21
8. GESTIONE EMERGENZE LEGATE AL RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA E CON PASSEGGERI A BORDO E/O IN INBARCO/SBARCO	24
8.1 Vapori in fusoliera.....	24
8.2 Sversamento	28
8.3 Grande sversamento	30
8.4 Principio di incendio	32
8.5 Eccezione Flusso ATTIVAZIONE EMERGENZA Manuale ROSSO (livelli GIALLO o ROSSO).....	33
9. FORMAZIONE HANDLER RIFORNIMENTO	35
9.1 Dettaglio corso qualificazione operatori rifornimento	35
10. FORMAZIONE PERSONALE OPERATIVO IN APRON.....	36
10.1 Linee guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operativo in Apron	
10.2 Programma formazione tipo handler assistenza rampa o altro operatore apron	36
11. ALLEGATI	Allegato 1 -
Planimetria relativa alle verifiche infrastrutturali di conformità delle piazzole destinate al rifornimento con pax, rispetto a quanto previsto dall'art.4 comma 5 del DM 30 giugno 2011.....	37
Allegato 2 – Check list per rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco	38
Allegato 3 - Scheda comunicazione programmazione voli.....	39
Allegato 4 – Zonizzazione delle scariche elettriche rilevate dal programma CESI SIRF	40

1. FINALITA'

La seguente "Procedura di rifornimento carburante" consente l'effettuazione in sicurezza delle operazioni di rifornimento carburante senza e con i passeggeri a bordo o durante le operazioni di imbarco/sbarco senza la presenza del presidio dei VV.F secondo quanto previsto nell'Emendamento 6 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e nel D.M. 30 giugno 2011.

La parte della procedura relativa al rifornimento con i passeggeri a bordo e/o durante lo sbarco e l'imbarco degli stessi senza la presenza dei VV.F. è stata sviluppata tenendo conto dell' analisi di sicurezza per l'individuazione delle piazzole e per la gestione dell'Apron compatibile con tali operazioni svolta per l'aeroporto di Fiumicino e recepisce le mitigazioni individuate.

Questa procedura contiene anche la parte relativa alle Gestione delle Emergenze che si attivano durante le operazioni di rifornimento a causa del verificarsi dei seguenti eventi: vapori all'interno della fusoliera, sversamento carburante e di principio incendio e/o incendio.

In sintesi le procedure definite dal presente documento:

- Disciplinano le prescrizioni tecniche e le precauzioni da osservarsi durante le operazioni di rifornimento di carburante agli aeromobili delle Compagnie di Navigazione Aerea senza o con passeggeri a bordo oppure in fase d'imbarco e sbarco degli stessi.
- Definiscono le responsabilità, gli ambiti di attività e le azioni dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di refuelling/defuelling.

ADR in caso del non rispetto della presente procedura può sospendere il rifornimento carburante e inviare comunicazione dell'inadempienza a ENAC Direzione Aeroportuale.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

Fermo restando le restrizioni imposte dal D.M. 30 giugno 2011, la presente procedura si applica:

- A tutti i processi di refuelling/defueling eseguiti nelle piazzole ritenute idonee da ADR;
- Ai vettori, agli Handler Rifornitori e agli Handler di Assistenza che abbiano presentato a ADR S.p.A. una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative a quanto disposto dal DM 30 Giugno 2011 (G.U. giugno 2011 n 169) ed al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Cap. 10).

L'applicazione è subordinata alle attività di seguito specificate:

- Formazione degli operatori di rifornimento qualificati e certificati dal C.N.VV.F,(vedi par. 8)
- Formazione degli Operatori in Apron per servizi sottobordo in caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco (vedi par. 9)

Riferimenti

- Regolamento ENAC per la Costruzione e L'esercizio degli Aeroporti, edizione 2, Emendamento N° 6 del 18/07/2011 (Cap.10; Paragrafo 6)
- D.M. 30 giugno 2011
- D.M. 30 settembre 1985, così come Modificato dal DM 11.03.1997 art. Unico.
- EU-OPS 1.305, Refuelling/defueling with passengers embarking, on board or disembarking
- Analisi di sicurezza per l'individuazione delle piazzole e per la gestione dell'apron compatibile con le operazioni di rifornimento di carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco (07/12/2011)
- Lettera ENAC Regolazione Centrale Regolazione Aeroporti prot.0137303 del 25/10/2011
- Piani di Emergenza Aeroportuale (Manuale Rosso)
- Linee Guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operativo in Apron – ENAC - Direzione Progetti prot. 0168076/IOP del 30/12/2011

3. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

Piazzale (Apron):	area specifica nell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione.
Responsabile del rifornimento:	Persona, individuata dall'Operatore Aereo, che svolge le attività di coordinamento e di sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento.
Operatore Aereo (O.A.):	Impresa di trasporto aereo commerciale, in possesso di Certificato di Operatore Aereo (COA) in corso di validità.
Handler rifornitore:	Società incaricata dall'Operatore Aereo per le operazioni di rifornimento degli aeromobili, in possesso della certificazione ENAC quale Prestatore di servizi di assistenza carburante.
Operatore di rifornimento:	Personale dell'Handler rifornitore addestrato a svolgere le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.
Operatore in apron per Servizi Sottobordo:	Personale appartenente a una Società di handling che svolge le operazioni di assistenza a terra del volo da rifornire.
Operatore di controllo:	Personale delle Società di Gestione che può svolgere attività di supervisione del volo da rifornire.
ASA (Aircraft Safety Area):	Area di sicurezza degli aeromobili. Delimita al suo interno un'area di divieto di parcheggio dei mezzi di rampa o di servizio.
ERA (Equipment Restriction Area):	Area di accesso limitato per i mezzi di rampa.
NPA (No Parking Area):	Area di divieto assoluto di sosta.
HRS (Hydrant Refueling System):	Sistema fisso di distribuzione del carburante da trasferirsi all'aeromobile mediante «dispenser».
Dispenser:	Apparecchiatura utilizzata per trasferire il carburante dai pozzetti H.R.S. all'aeromobile.
Autocisterna refueler	Autoveicolo dotato di cisterna e fornito degli equipaggiamenti fondamentali per le operazioni di rifornimento carburante.
Sversamento	Fuoriuscita di carburante di entità tale da non richiedere l'attivazione dell'Emergenza.

Grande Sversamento

Fuoriuscita di carburante che, per dimensione e posizione rispetto all'aeromobile, costituisca un pericolo per la sicurezza e richieda l'evacuazione dell'aeromobile stesso e l'attivazione dell'Emergenza.

Temporale sul campo

Indica un evento temporalesco che si trovi all'interno delle 3 miglia dal sedime aeroportuale

Zona di sicurezza:

Area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento.

Safety NET

La complessità delle operazioni di rifornimento richiede la costituzione di una rete di sicurezza "SAFETY NET" che con una corretta attribuzione di compiti e responsabilità garantisca livelli di safety adeguati alle esigenze operative dello scalo. In un siffatto contesto eventuali mancanze di uno dei soggetti coinvolti potranno essere compensate dal comportamento corretto attuato da tutti gli altri. I soggetti che contribuiscono a realizzare l'effettività degli obiettivi di sicurezza sono:

§ **Le Compagnie di Navigazione Aerea:** le quali individuano il Responsabile del Rifornimento per svolgere le attività di coordinamento e sorveglianza che garantisca l'osservanza delle procedure di rifornimento e il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile.

§ **Gli Operatori in Apron per servizi sottobordo** in ambito aeroportuale:

- Handler di Rifornimento
- Handler di assistenza a terra
- ADR Assistance
- Altri Operatori

Tutti in possesso delle previste certificazioni, devono garantire la puntuale osservanza di tutte norme di sicurezza e di formazione e addestramento continuo. In particolare, per le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, l'Handler rifornitore garantisce la presenza sotto bordo di personale in possesso della certificazione rilasciata dal C.N.VV.F come previsto dal D.M. mentre il personale degli Handler di assistenza dovrà entro il 30/06/2012, ricevere una formazione in accordo col programma ritenuto accettabile da ENAC e dal C.N.VV.F

§ **I Vigili del Fuoco (VV.F.):** costituiscono elemento fondamentale in relazione alle proprie funzioni istituzionali esplicitate con l'emanazione dei programmi di addestramento e con la certificazione dell'addestramento dei Prestatori di servizi di assistenza carburante, oltre l'attività ispettiva sul rispetto della propria disciplina tecnica inerente le operazioni di rifornimento agli aeromobili.

§ **Il Gestore Aeroportuale:** ADR S.p.A. titolare della concessione per la gestione aeroportuale, garantisce l'individuazione e la fruibilità delle piazzole per le operazioni di rifornimento, inoltre, assicura che nella piazzola ove si svolge il rifornimento o nelle immediate vicinanze della stessa siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza ed aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno.

§ **ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile:** Strumento essenziale per la corretta implementazione della safety net è la certificazione, estesa a tutte le organizzazioni che

operano sul piazzale (Gestore aeroportuale, Operatore Aereo e Prestatori di servizi di assistenza a terra) e che, sviluppano specifiche procedure operative e provvedono alla qualificazione e all'addestramento del proprio personale.

4. NORME GENERALI – MISURE DI PREVENZIONE - ESCLUSIONI

Norme Generali

Le operazioni di rifornimento avvengono sotto la **diretta responsabilità** dell'**Operatore Aereo**, attraverso la designazione di una persona qualificata denominata "**Responsabile del rifornimento**". L'Operatore Aereo deve essere in possesso di proprie procedure relative alle operazioni di rifornimento elaborate secondo il Regolamento CE 2407/92 e EUOPS 1.305.

Requisito essenziale per attivare per la prima volta la procedura di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco da parte di ciascun Operatore Aereo è la trasmissione formale ad ADR (Post Holder Area Movimento tramite Controllo Voli via fax) della Check list riportata in **Allegato 2**, compilata in tutte le sue parti e sottoscritta dal Responsabile dell'Operatore Aereo dello scalo di FCO. L'Operatore aereo è inoltre tenuto a mantenere aggiornato il documento inviando tempestivamente ogni eventuale variazione.

La responsabilità del Responsabile del Rifornimento non è delegabile, sono consentite le seguenti possibilità:

- In caso di **rifornimento con passeggeri**, talune attività di supervisione a terra delle operazioni di rifornimento possono essere svolte con il supporto di personale di handling che effettua i servizi di assistenza a terra per suo conto in base a specifici accordi contrattuali, oltreché da altro membro dell'equipaggio o personale ground dell'Operatore Aereo presente sotto bordo.
- In caso di rifornimento senza passeggeri a bordo l'Operatore Aereo e l'Handler Rifornitore possono concordare che le funzioni di supervisione del rifornimento siano svolte da personale qualificato dell'Handler Rifornitore (rif. R.C.E.A.)

Il "Responsabile del rifornimento", per le parti di sua competenza, ha il compito di coordinare e sorvegliare che durante la fase di rifornimento carburante sia rispettata la presente procedura e la normativa vigente applicabile.

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli **Handler rifornitori**, che **devono** essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure operative normali e di emergenza; inoltre devono assicurare la presenza di personale certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco (secondo quanto previsto dal D.M. 30/06/2011) e definito "**Operatore di rifornimento**."

Handler Rifornitore inoltre Garantisce:

- L'idoneità dei mezzi ai fini antincendio;
- La disponibilità della copia "Dichiarazione di adeguato addestramento" degli operatori sia sempre disponibile durante il rifornimento (cfr. RCEA cap. 10 par 6.2.3);
- Che almeno un operatore, incaricato dell'attività di refueling, sia adeguatamente formato e certificato per l'effettuazione delle operazioni di rifornimento;
- Che i mezzi di rifornimento siano dotati dei presidi antincendio in condizioni di efficienza con caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni vigenti.
- La presenza del personale necessario per ogni mezzo di rifornimento per assicurarne, qualora necessario, il rapido allontanamento e per ogni altra necessità di sicurezza.
- La presenza di almeno un operatore di rifornimento certificato per ciascun punto di attacco, qualora il rifornimento sia eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala. L'operatore dovrà avere con sé copia della certificazione del CNVVF.

Operatore in Apron per servizi sottobordo deve essere in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC e **Garantire**, ai fini antincendio:

- La formazione (entro il 30 giugno 2012), del proprio personale in accordo con un programma che fornisca adeguate nozioni sulla gestione dei rischi associati a tali operazioni. Il programma deve essere ritenuto accettabile dall'ENAC e dal C.N.V.V.F.;
- L'idoneità dei mezzi di assistenza.

Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate nel piazzale di sosta degli aeromobili all'interno delle aree **ERA/ASA** appositamente individuate e attrezzate.

Durante le operazioni è prevista un'area circolare di **sicurezza** avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento.

Particolari operazioni di handling:

E' consentito l'imbarco/sbarco di passeggeri ridotta mobilità tramite mezzo "Ambulift" (l'attività avrà inizio dal momento in cui saranno posizionati gli stabilizzatori del mezzo e terminerà alla loro rimozione), sullo stesso lato dell'aeromobile ove avvengono le operazioni di rifornimento, purché siano garantite le seguenti condizioni:

- Sia prevista dal vettore la procedura di evacuazione dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'aeromobile al momento dell'emergenza;
- Sia prevista da ADR Assistance la procedura di trasporto e riprotezione in zona sicura dei passeggeri e del personale operativo a bordo dell'ambulift al momento dell'emergenza;
- Nella fase di rifornimento carburante, occorre richiedere al Comandante l'autorizzazione all'attacco dell'ambulift all'eromobile;
- L'operatore del rifornimento sia avvisato prima dell'inizio delle operazioni di dell'effettuazione d'imbarchi/sbarchi di passeggeri con l'utilizzo dell'ambulift;
- L'attività d'imbarco/sbarco passeggeri ridotta mobilità tramite mezzo "Ambulift" deve essere svolta previo coordinamento tra il responsabile del rifornimento e l'handler di assistenza, in modo tale che sia garantito il contatto visivo tra responsabile del rifornimento e rifornitore;

All'interno dell'aeromobile, la gestione di eventuali emergenze è assicurata dal Vettore aereo.

Dotazioni fisse di piazzola

Durante le operazioni di rifornimento, in prossimità della Zona di Sicurezza, ADR (Post Holder manutenzione) assicura la presenza di presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a:

- 50 kg di polvere chimica secca di capacità estinguente non inferiore a «A-B1-C», e
- 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4».

come previsto nel D.M. 30 giugno 2011 (art.4 par.16).

Precauzioni

Ciascun operatore facente parte della Safety Net durante le operazioni di rifornimento deve rispettare le seguenti condizioni:

- Assenza di rifiuti, e/o scarti combustibili;
- Assenza di fiamme libere, sigarette, scintille provocate da urto di parti metalliche;
- Divieto di utilizzo di attrezzature elettroniche, se non siano certificate ATEX e autorizzate,
- Divieto di utilizzo di sostanze infiammabili (escluso carburante per rifornimento)
- Divieto di utilizzo di utensili e di altre apparecchiature funzionanti elettricamente in grado di produrre fiamme o scintille;
- Divieto di utilizzo di apparecchiature fotografiche con flash a filamenti o elettronici;
- Divieto di utilizzo di mezzi privi di idonei sistemi di protezione e schermaggio dello scarico

Esclusioni

Si riportano le principali limitazioni operative, che impediscono il rifornimento degli aeromobili o ne determinano l'interruzione:

- Assenza del Responsabile del rifornimento;
- Indisponibilità dei dispositivi antincendio previsti
- Presenza di estranei alle operazioni all'interno della zona di sicurezza;
- **Piazzola occupata da mezzi estranei all'attività di rampa;**
- Veicoli in transito o in sosta sotto l'ala, con l'eccezione di quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo necessario alle operazioni;
- Motrice dell'autocisterna in sosta sotto l'ala;
- Attrezzatura per il servizio di manutenzione in sosta a meno di 3 metri dagli sfiati dell'impianto combustibile dell'aeromobile;
- le attrezzature per il rifornimento, nonché gli sfiati dei serbatoi dell'aeromobile, non si trovino ad una distanza inferiore a 15 m da qualsiasi edificio, ad esclusione dei manufatti connessi con le pertinenti operazioni di scalo
- I mezzi di rifornimento non siano muniti di estintori efficienti.
- Assenza personale delle società di handling indispensabile ai fini del rifornimento
- Presenza di scariche elettriche da temporale sul campo, così come descritto al paragrafo 5 “Notifica di condizioni meteo avverse: temporale su campo o nelle sue immediate vicinanze”
- Presenza di lavori in corso/attività di manutenzione (cambio lampade alle torri d'illuminazione, riparazione di Attrezzature di Rampa, lavori di costruzione nuove strutture, ecc.), in prossimità della zona rifornimento;
- Funzionamento, anche per prova, di impianti radar nelle immediate vicinanze;
- Attivazione stati di pericolo (Emergenza o Incidente), per i piani di Emergenza Aeroportuale (Piano Emergenza Manuale Rosso “A”)

Ulteriori esclusioni della possibilità di rifornimento in caso di pax a bordo o in imbarco/sbarco

- Attivazione della procedura LVP (Low Visibility Procedure)
- Rifornimento sullo stesso lato dell'aeromobile dove avvengono le operazioni di rifornimento a meno di imbarco/sbarco tramite pontile;
- Carico/scarico di dangerous goods, e/o merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta il rispetto delle prescrizioni di cui al paragrafo C dell'Analisi di Sicurezza.
- Aeromobili fino a 20 posti.
- Superamento del numero massimo di **20 rifornimenti contemporanei**.
- Qualora la piazzola sia dotata di pozzetto di rifornimento carburante (PIT) esclusivamente sul lato sinistro dell'aeromobile, non è consentito il rifornimento tramite dispenser durante

le operazioni di imbarco/sbarco o con passeggeri a bordo. Il rifornimento potrà avvenire solo sul lato destro dell'aeromobile tramite autobotte.

- Mancata autorizzazione da parte del Comandante dell'aeromobile.
- Contemporaneità operazioni su due piazzole contigue.
- Assenza di Personale "Operatore Handler" per la gestione del flusso dei passeggeri.
- Presenza di ostacoli sul percorso pedonale
- Divieto di rifornimento con carburanti tipo AvGas oppure wide cut (es. Jet-B o equivalente) o loro miscela (rif. EU-OPS 1.305);
- Inoperatività sistema pulsanti di emergenza carburanti nelle piazzole dotate di sistema di distribuzione carburante.

ADR, a seguito dell'Analisi Sicurezza, ha escluso alcune piazzole per l'effettuazione delle operazioni di rifornimento e/o aspirazione carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco. L'elenco è riportato nei paragrafi 5 e 6.

Sospensione delle attività di rifornimento

Il CEA ADR (utenza 3022), in caso sia a conoscenza di una delle condizioni che escludono la possibilità di rifornimento carburante di cui al presente capitolo, **SOSPENDE** e **NON AUTORIZZA** le attività di rifornimento nelle piazzole coinvolte fino al ripristino delle condizioni di sicurezza.

Il CEA ADR (utenza 3022), in caso di temporali con scariche elettriche entro 3 nm dal sedime aeroportuale visualizzate tramite CESI SIRF, e/o attivazione del Manuale Rosso "A" (livello Giallo o Rosso), **SOSPENDE** tutte le attività di rifornimento e **NON AUTORIZZA** nuove attività di rifornimento **con i passeggeri a bordo**, fornendo tempestiva informazione in tal senso all'**Handler Rifornitore** e all'**Handler di Assistenza**, dedicati al volo/ai voli interessati, tramite i rispettivi Centri di Coordinamento.

Aggiornamento idoneità piazzole sosta aeromobili

ADR ha sviluppato un'analisi di sicurezza per l'individuazione delle piazzole compatibili con le operazioni di rifornimento di carburante con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, sulla base della quale è stata predisposta la presente procedura.

Sarà cura dei singoli Post Holder, ciascuno per le proprie competenze e nel rispetto delle normative, garantire la segnalazione al PH Area di Movimento e al Safety Manager di nuove condizioni di esclusione non comprese nell'analisi di sicurezza, anche attraverso l'applicazione della procedura SMS/10 "Verifica iniziativa airside".

In particolare si dovrà tenere conto delle seguenti possibili situazioni:

- Modifica del layout di una piazzola esistente (per esempio a causa di lavori o riconfigurazione);
- Penalizzazione delle infrastrutture e dei servizi di piazzola;
- Nuove realizzazioni di piazzole.

Tali informazioni saranno utilizzate dal Coordinamento di Scalo in fase di autorizzazione dei rifornimenti.

5. NOTIFICA DI CONDIZIONI METEO AVVERSE: TEMPORALE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE

La condizione di “temporale su campo” indica un evento temporalesco con scariche elettriche, che si trovi all’interno delle 3 miglia dal sedime aeroportuale.

Questa è la situazione in cui gli operatori aeroportuali, mezzi, risorse umane e passeggeri possono essere esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.

Sull’aeroporto di Fiumicino il Servizio di Meteorologia Aeronautica viene fornito da ENAV in accordo a quanto prescritto dal regolamento ENAC “Meteorologia per la Navigazione Aerea”, il quale prevede che le informazioni meteorologiche aeroportuali siano rese disponibili agli operatori ed ai membri di equipaggio di condotta per la pianificazione del volo e per l’ausilio alla navigazione degli aeromobili in volo. La rilevazione di un temporale viene pertanto effettuata dalla locale Stazione meteorologica considerando un’area estesa che comprende le direzioni di avvicinamento e di partenza.

Tale informazione non è idonea alla definizione esatta dei confini temporaleschi ed a discernere se l’evento sia entro o fuori le 3 miglia dal sedime aeroportuale; per questo motivo ADR ha siglato con CESI (Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano) un contratto di fornitura dati SIRF (Sistema Italiano Rilevamento Fulmini), per la rilevazione in tempo reale e per la localizzazione spaziale delle scariche elettriche sviluppatesi tra nubi e suolo.

In particolare l’Ente CESI SIRF fornisce informazioni esatte ed in tempo reale sull’orario e la localizzazione del temporale, compresa la georeferenziazione delle singole scariche.

5.1 Lettura dati CESI

Il programma CESI SIRF è in grado di rilevare attività temporalesca e di fornire orario e localizzazione geografica in modo dettagliato.

Esso fornisce infatti, informazioni sulla collocazione del temporale in atto rispetto al piazzale aeromobili, ovvero rileva la presenza di scariche elettriche e la loro posizione rilevandone le coordinate geografiche e visualizzandone la collocazione rispetto alle seguenti aree predefinite, che sono rappresentate in cerchi concentrici, **con centro coincidente con il manufatto della TWR**, e con raggio rispettivamente 3, 5, 10, 20 miglia nautiche. Pertanto è possibile leggere con esattezza la posizione della scarica rilevata rispetto alle aree predefinite e conseguentemente la sua presenza “sul campo”, vedi allegato 4.

0 - 3 miglia

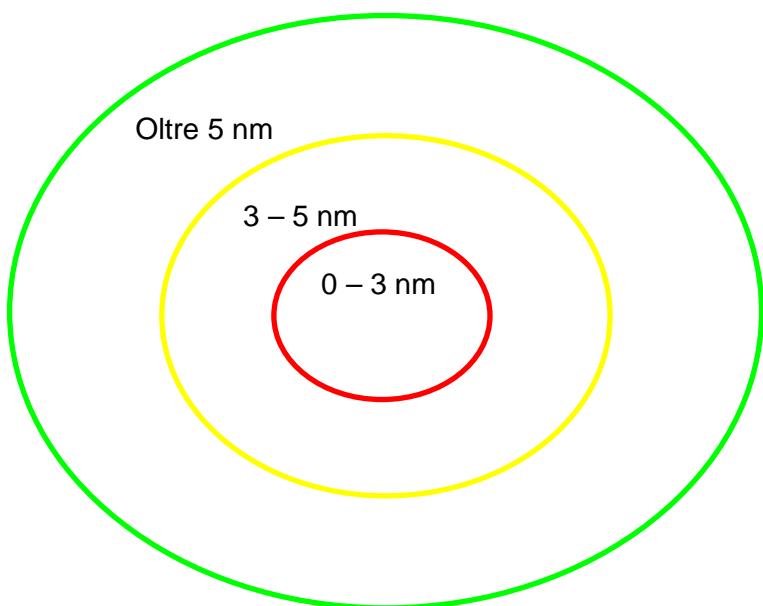
Dal sedime aeroportuale entro le 3 miglia di distanza da esso, ovvero se la scarica elettrica è rilevata in una posizione interna al cerchio più piccolo (area rossa).

3 - 5 miglia

Dalle 3 miglia dal sedime aeroportuale fino alle 5 miglia, se la scarica elettrica è rilevata in una posizione interna all’area del cerchio giallo, esclusa l’area rossa.

Oltre le 5 miglia

Oltre le 5 miglia dal sedime aeroportuale, se la scarica elettrica è rilevata in una posizione interna all’area del cerchio verde, escluse le aree gialla e rossa.



5.2 Trasmissione dell'informazione meteorologica

La Stazione Meteo ENAV comunica al **CEA ADR**, tramite avviso telefonico, l'informazione circa l'inizio e/o la fine dell'attività temporalesca sull'aeroporto o nelle sue vicinanze, così come riportata nei bollettini meteorologici di tipo Metar, Met Report e Special già disponibili all'utenza aeronautica per l'ausilio alla navigazione.

Il CEA ADR alla ricezione della presenza di temporale, tramite la visualizzazione dei dati CESI SIRF, legge la distanza delle scariche in atto rispetto al piazzale AA/MM

1. FASE DI PREALLERTA

Si attiva con la presenza almeno di una scarica elettrica rilevata dal CESI, tramite SIRF, tra le 3 e le 5 miglia (area gialla esclusa area rossa).

Il CEA ADR inoltra l'informazione, tramite Telex e messaggistica (analogia a quella utilizzata per il blocco/sblocco della procedura ACDM), a tutti gli operatori aeroportuali. Tale attività, di sola informazione, ha lo scopo di agevolare le tempistiche di realizzazione delle azioni da porre in esser qualora il temporale si avvicinasse al sedime entro le 3 miglia (area rossa).

2. FASE DI ALLERTA

Si attiva con la presenza di almeno una scarica temporalesca rilevata dal CESI, tramite SIRF, entro le 3 miglia (area rossa).

Il CEA ADR, alla visualizzazione di temporale su campo:

- Informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali, diffondendo i dati, tramite Telex e messaggistica (analogia a quella utilizzata per il blocco/sblocco della procedura ACDM), relativi alle condizioni meteorologiche avverse, indicando la distanza della scarica elettrica.
- sospende tutte le attività di rifornimento, precedentemente autorizzate e non autorizza nuove attività di rifornimento con i passeggeri a bordo; fornendo tempestiva informazione al

Responsabile del Rifornimento, all'Handler Rifornitore e di Assistenza dedicati al volo/ ai voli interessati tramite i rispettivi Centri di Coordinamento

Il **CEA ADR** verificherà l'evoluzione della situazione temporalesca, entro e fuori dalle 3 miglia, attraverso la lettura dei dati forniti dal CESI tramite il sistema SIRF, attivando di volta in volta le diverse procedure di allerta

3. CESSAZIONE ATTIVITÀ TEMPORALESCA

L'evento temporalesco con scariche elettriche può considerarsi concluso a partire dal trentesimo minuto dall'ultima scarica rilevata entro le 3 miglia. Tale dato viene rilevato dal **CEA ADR** e conseguentemente comunicato riportando l'orario dell'ultima scarica temporalesca.

4. NON DISPONIBILITÀ DEI DATI FORNITI DA CESI TRAMITE SIRF

Qualora a causa di malfunzionamenti o interruzione del passaggio dei dati, non fosse possibile accedere ai dati forniti da CESI tramite SIRF, il **CEA ADR** informerà, tramite Telex, tutti gli operatori aeroportuali dell'indisponibilità dei dati forniti da CESI SIRF.

Per la sospensione e la riattivazione del servizio di rifornimento, il **CEA ADR** inoltrerà l'informazione di inizio e termine dell'attività temporalesca fornita dal Servizio Meteo ENAV, che pur riguardando un'area più estesa costituisce comunque la soluzione più cautelativa nell'interesse della sicurezza delle operazioni di rifornimento.

NOTIFICA CONDIZIONI METEO AVVERSE

Stazione Meteo ENAV

informa CEA della presenza di temporale

ADR - CEA

visualizza i dati CESI SIRF e legge la distanza delle scariche elettriche in atto

**Evento
3 - 5 miglia**

**Evento
0 - 3 miglia**

**Non disponibilità dei
dati CESI SIRF**

**FASE DI PREALLERTA
ADR - CEA**

Informa tutti gli operatori aeroportuali.

**CESSAZIONE
DELL'EVENTO?**

NO

**FASE DI ALLERTA
ADR - CEA**

- informa tutti gli operatori aeroportuali
- sospende tutte le attività di rifornimento con passeggeri a bordo e non autorizza nuove attività di rifornimento con i passeggeri a bordo

OPERATORI

Attivano le azioni previste dal proprio piano operativo di "temporale sul campo".

ADR - CEA

Per la sospensione e la riattivazione del servizio di rifornimento, inoltre l'informazione, tramite Telex, a tutti gli operatori aeroportuali, di inizio e termine dell'attività temporalesca così come fornita dal Servizio Meteo ENAV

**CESSAZIONE
DELL'EVENTO?**

Sì

**CESSAZIONE
DELL'EVENTO?**

Sì

NO

**CESSAZIONE EVENTO
ADR - CEA**

Comunica conclusione evento (30' dopo ultima scarica)

ADR - CEA

Verifica l'evoluzione situazione temporalesca, attivando di volta in volta le diverse procedure di allerta.

6. RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA PASSEGGERI A BORDO

La procedura di seguito riportata non può essere applicata in presenza di almeno una delle limitazioni operative descritte nel paragrafo 4.

6.1 Limitazioni

Piazzole 801: non è consentito il rifornimento con autobotte sul lato sinistro dell'a/m.

Piazzole 332 e 333: a causa di non conformità delle posizioni dei pulsanti di emergenza non sono consentite operazioni di rifornimento tramite dispenser.

6.2 Precauzioni prima del rifornimento

Responsabile del Rifornimento (con la collaborazione della Safety NET)

Verifica:

- La presenza nelle vicinanze della piazzola dei presidi antincendio previsti dal D.M. 30.06.2011 (integri e accessibili);
- Che nessun mezzo e/o personale estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, si trovi all'interno della zona di sicurezza;
- Che la motrice dell'autocisterna non sia in sosta sotto l'ala;
- Che i mezzi di assistenza e le attrezzature siano posizionati in modo tale da:
 - Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso e antincendio;
 - Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile;
 - Assicurare il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento.
- Eventuali condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile;
- Che non siano in funzione trasmettitore HF, trasponder e radar di bordo dell'aeromobile per evitare l'innescio dei vapori di carburante;
- Che i tacchi fermo aeromobili siano alloggiati come previsto dall'Operatore Aereo;
- Che i motori dell'aeromobile (APU escluso) siano spenti per autorizzare il rifornimento;
- Non installazione o rimozione delle batterie dell'aeromobile, né azioni di collegamenti, di disconnessioni o di inserimenti di apparati per la loro ricarica, compresi GPU e spina 400Hz;

Garantisce, per le parti di sua competenza

- Che il rifornimento **non sia effettuato** in presenza di impedimenti di cui al cap. 4, controindicazioni derivante dalle suddette verifiche, su segnalazione della Safety NET o nei casi di emergenza descritti nel cap. 7.

Attiva

- Le operazioni di rifornimento con il proprio Handler Rifornitore

Handler Rifornitore

Verifica, a supporto del Responsabile del Rifornimento nell'ottica del Safety Net, che:

- Siano presenti i presidi antincendio;
- I pulsanti di emergenza del sistema di erogazione automatico (nel caso di rifornimento con dispenser) siano raggiungibili
- Nell'area di sicurezza non si trovino personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile;

- Che la motrice dell'autocisterna non sia in sosta sotto l'ala;
- L'accesso da parte di eventuali mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- Ogni mezzo rifornitore sia presidiato dal personale necessario ad assicurarne il rapido allontanamento in caso di emergenza e per ogni altra necessità di sicurezza)
- Siano disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo rifornitore.

Informa

- Tempestivamente il Responsabile del Rifornimento in caso di situazioni impreviste che risultino ostative

Prestatori servizi assistenza a terra (Handler Rifornimento e Handler Assistenza)

Assicurano che:

- I propri mezzi, apparecchiature e utensili, utilizzati nella zona di rifornimento, non producano fiamme o scintille o, in ogni caso, situazioni di rischio incendio;
- Tutto il proprio personale, operante nella zona di rifornimento, durante la fase di refueling non abbia con sé ovvero utilizzi fiammiferi, accendini o altre apparecchiature in grado di produrre scintille, né apparati elettronici (inclusi cellulari) ad altri utensili funzionanti elettricamente salvo che non siano certificati ATEX e che sia rispettato il divieto di fumare e di effettuare attività correlabili con un rischio di incendio.
- L'assenza di utilizzo di apparecchiature fotografiche con flash a filamenti o elettronici;
- I mezzi siano dotati di idonei sistemi di protezione e schermaggio dello scarico

Informano

- Tempestivamente il Responsabile del Rifornimento in caso di **situazioni impreviste** che risultino ostative.

6.3 Precauzioni per il rifornimento

Responsabile del Rifornimento

Garantisce, per le parti di sua competenza:

- La verifica della presenza delle condizioni idonee a procedere all'effettuazione dell'erogazione;
- La rimozione di eventuali veicoli o attrezzature di ostacolo prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento;

Assicura costantemente, con il supporto della Safety NET:

- L'assenza di personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile;
- Che l'eventuale accesso dei mezzi di soccorso e/o la rapida evacuazione del personale dell'operatore o di altri Handler eventualmente a bordo dell'aeromobile non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- Il rapido allontanamento del mezzo dell'Handler Rifornitore senza impedimenti.

Interviene

- Per far interrompere tempestivamente le operazioni di rifornimento in presenza degli impedimenti di cui al cap.4, ricadenti sotto la sua responsabilità, oppure se dovessero

essere rese note controindicazioni o situazioni ostative non previste o nei casi di emergenza descritti nel cap. 7.

- Per coordinare la rapida evacuazione, in caso di necessità, del personale eventualmente a bordo dell'aeromobile.

La gestione delle emergenze relative a: vapori in fusoliera, sversamento e principio di incendio è descritta al cap. 8

7. PROCEDURA RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO

La procedura di seguito riportata non può essere applicata in presenza di almeno una delle limitazioni operative descritte ne paragrafo 4.

7.1 Esclusioni

I voli parcheggiati sulle seguenti piazzole di sosta aeromobili:
207, 208, 209, 210, 408, 609, 610, 611, 612, 613, 801.

7.1.1 Limitazioni

Presso le piazzole **332 e 333** non sono consentite operazioni di rifornimento tramite dispenser.

7.2 Attivazioni prima delle operazioni

Operatore Aereo

Oltre le proprie procedure per il rifornimento carburante elaborate e certificate secondo il Regolamento CE 2407/92.

Applica le disposizioni per il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco secondo la norma EU-OPS 1.305 o similari, che definiscono:

- I compiti e la competenza dell'equipaggio;
- Le attività a bordo compatibili con le operazioni di rifornimento;
- Le informazioni ai passeggeri;
- L'uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi e uso delle cinture di sicurezza;
- L'uso delle uscite di emergenza e degli eventuali scivoli
- L'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di altri pericoli;

Invia giornalmente al **Coordinamento di Scalo ADR (CLD)** la programmazione prevista per le **operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo** o in fase di **imbarco/sbarco**

Coordinamento di Scalo ADR (CLD utenza 06-6595-3986)

Riceve giornalmente dall'**Operatore Aereo** la programmazione prevista per le **operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo** o in fase di **imbarco/sbarco** (via email; vedi schema allegato)

Trasmette giornalmente al coordinamento dei VV.F. (via fax al n.ro 06-6501-0176, via email all'indirizzo *dist.rm20.fiumicino@vigilfuoco.it* o tramite altro mezzo informatico) l'elenco dei voli che hanno richiesto per il giorno successivo il rifornimento carburante con i passeggeri a bordo

Assicura, tramite Supervisione SAR di ISE, il controllo della disponibilità e la funzionalità degli estintori posizionati nelle piazzole

Verifica, dopo aver ricevuto richiesta dall'Operatore Aereo per l'assistenza al rifornimento carburante, la compatibilità della richiesta relativamente a:

- La posizione di sosta assegnata;

- Le dotazioni antincendio della piazzola assegnata;
- Le esclusioni vigenti al momento;
- Le limitazioni operative (per esempio presenza del PIT solo a sinistra o indisponibilità del pulsante di emergenza,
- Presenza di rifornimenti contemporanei nelle piazzole attigue.

Avvisa il coordinamento dei VV.F. comunicando vettore/volo, tipologia aeromobile, piazzola assegnata e ora prevista di inizio rifornimento.

Non autorizza o interrompe l'operazione di rifornimento in caso di situazione di impedimento comunicate dai VV.F. o in caso sia a conoscenza di impedimenti di cui al cap. 4 o nei casi di emergenza descritti nel cap. 8

Compila il report con gli orari di richiesta e l'orario del termine d'intervento (vedi **schema allegato 3**).

Vigili del Fuoco

In caso di impedimento, **richiedono** a CLD (utenza 06-6595-3986) l'**interruzione delle operazioni di rifornimento**

7.3 Precauzioni prima del rifornimento

Operatore Aereo

Verifica che siano confermate le condizioni atte al rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco autorizzate dal Coordinamento Scalo ADR (disponibilità a/m, ovvero rotazione a/m)

Informa i propri passeggeri, tramite annunci sonori o specifica cartellonistica presente al gate d'imbarco, che *"Al fine di agevolare l'operazione di rifornimento carburante, durante la fase di refueling i cellulari siano spenti e nessuno fumi o effettui operazioni correlabili con un rischio d'incendio"*

Responsabile del rifornimento, con la collaborazione della Safety NET,

Verifica:

- La presenza nelle vicinanze della piazzola dei presidi antincendio previsti dal D.M. 30.06.2011.
- Che nessun mezzo e/o personale estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, si trovi all'interno della zona di sicurezza;
- Che i mezzi di assistenza e le attrezzature siano posizionati in modo tale da:
 - Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso e antincendio;
 - Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile;
 - Assicurare il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento.
 - Che la motrice dell'autocisterna non sia in sosta sotto l'ala.
- Condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile;

- Non siano in funzione trasmettitore HF, trasponder e radar di bordo dell'aeromobile per evitare l'innesto dei vapori di carburante;
- I tacchi fermo aeromobili siano alloggiati così come previsto dall'Operatore Aereo;
- I motori dell'aeromobile (APU escluso) siano spenti per autorizzare il rifornimento;
- Il funzionamento del contatto fonico con il personale di bordo (Cockpit)¹;
- Sia attiva nel cockpit la frequenza DELIVERY (in orario diurno) o GROUND (dalle ore 23.00LT alle ore 07.00LT) per l'attivazione della emergenza secondo il Piano Aeroportuale
- Che siano predisposti i seguenti dispositivi d'evacuazione:
 - Porte per l'imbarco e sbarco dei passeggeri aperte; in caso le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, possono essere chiuse, ma non bloccate;
 - Scale o pontili d'imbarco approntati presso le porte in uso;
 - Uscite dotate di scale incorporate, se non servite da pontili d'imbarco o da scale mobili, devono essere approntate per l'uso;
 - Porte, scale o pontili d'imbarco in uso non ostruite, per consentire il libero impiego in caso di emergenza.;
 - "scivoli" se previsti dal Manuale Operativo dell'Operatore Aereo
- Che siano osservate nella "Zona di rifornimento" le seguenti ulteriori misure di sicurezza:
 - Non accensione/spegnimento di motori durante il refueling o in presenza di sversamento di carburante;
 - Non installazione o rimozione delle batterie dell'aeromobile, né azioni di collegamenti, di disconnessioni o di inserimenti di apparati per la loro ricarica, compresi GPU e spina 400Hz;

Garantisce:

- Che il rifornimento **non sia effettuato** in presenza di impedimenti di cui al cap. 4, ricadenti sotto la sua responsabilità o nei casi di emergenza descritti nel cap. 8 a lui comunicati
- L'efficace comunicazione con l'Handler Rifornitore sotto bordo e la comunicazione due vie con il personale di bordo (Cockpit)
- Il contatto (visivo o con idonei dispositivi radio) con il personale dell'Handler Rifornitore

Attiva le operazioni di rifornimento con il proprio Handler Rifornitore.

Handler Rifornitore

Verifica, a supporto del Responsabile del Rifornimento e nell'ottica del Safety Net, che:

- Siano presenti i presidi antincendio; la piazzola sia dotata degli estintori (di capacità non inferiori a 50 kg a polvere chimica secca e 50 litri di schiuma)
- i pulsanti di emergenza del sistema di erogazione automatico (dove presente) siano raggiungibili
- Nell'area di sicurezza non si trovino personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile;

¹ La comunicazione a due vie prevista dal Regolamento ENAC (cap.10 punto 6.3.2), che deve essere garantita dall'operatore aereo, viene stabilita grazie al sistema di intercomunicazione del velivolo od altro mezzo adeguato; qualora lo consenta la tipologia di aeromobile interessato, potrà pertanto essere utilizzato, come mezzo alternativo di rispondenza, anche il contatto visivo continuo tra il responsabile del rifornimento e l'agente di rampa e/o il personale dell'handler rifornitore (nota ENAC del 17/02/2012)

- Che la motrice dell'autocisterna non sia in sosta sotto l'ala.
- L'accesso da parte di eventuali mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- Il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature (A tale scopo il personale dell'Handler rifornitore, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, si dovrà accertare che siano rese disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo rifornitore, inoltre ogni mezzo rifornitore deve essere presidiato dal personale necessario ad assicurarne il rapido allontanamento in caso di emergenza e per ogni altra necessità di sicurezza).
- Il mezzo adibito allo sbarco/imbarco passeggeri con ridotte mobilità (PRM), non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature (a tale scopo il personale dell'Handler rifornitore, prima dell'inizio delle operazioni, si dovrà accertare che siano rese disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo);
- § L'ambulift, dovrà essere assistito dal personale di rampa dell'handler nelle fasi di avvicinamento e allontanamento dall'aeromobile;

Informa tempestivamente il Responsabile del Rifornimento in caso di **situazioni impreviste** che risultino ostative.

Prestatori servizi assistenza a terra (Handler di Rifornimento e Handler di Assistenza)

Assicurano che:

- I propri mezzi, apparecchiature e utensili, utilizzati nella zona di rifornimento, non producono fiamme o scintille o, in ogni caso, situazioni di rischio incendio;
- Tutto il proprio personale, operante nella zona di rifornimento, durante la fase di refueling non abbia con sé ovvero utilizzi fiammiferi, accendini o altre apparecchiature in grado di produrre scintille, né apparati elettronici (inclusi cellulari) ad altri utensili funzionanti elettricamente salvo che non siano certificati ATEX e che sia rispettato il divieto di fumare e di effettuare attività correlabili con un rischio di incendio.

Informano tempestivamente il Responsabile del Rifornimento in caso di **situazioni impreviste** che risultino ostative

7.4 Precauzioni durante il rifornimento

Responsabile del Rifornimento

Garantisce:

- La verifica della presenza delle condizioni previste in questa procedura e nella normativa in vigore, per le parti di sua competenza, prima di procedere all'effettuazione dell'erogazione;
- La rimozione di eventuali veicoli o attrezzature di ostacolo prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento;

Assicura costantemente, con il supporto della Safety NET:

- L'assenza di personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile;
- Il coordinamento delle attività d'imbarco e sbarco dei passeggeri a ridotta mobilità con l'utilizzo di mezzi ambulift dal lato del rifornimento di carburante;

- Che l'eventuale accesso dei mezzi di soccorso e/o la rapida evacuazione dei passeggeri, del personale dell'operatore o di altri Handler eventualmente a bordo dell'aeromobile non siano impediti dalla presenza di veicoli o attrezzi;
- Il rapido allontanamento del mezzo dell'Handler Rifornitore senza impedimenti

interviene

- Per far interrompere le operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità dei VV.F. per sopravvenienti emergenze all'interno del sedime aeroportuale, qualora informato;
- Per far interrompere tempestivamente le operazioni di rifornimento in presenza degli impedimenti di cui al cap.4, se dovessero essere rese note controindicazioni o situazioni ostative non previste o nei casi di emergenza descritti nel cap. 7.
- Per coordinare la rapida evacuazione, in caso di necessità, del personale eventualmente a bordo dell'aeromobile.

Assicura che:

- Le scale siano state posizionate correttamente per tutta la durata del rifornimento
- Gli **Assistenti di Volo informino** i passeggeri di **NON Allacciare le cinture di sicurezza** di non usare telefoni cellulari e apparecchiature elettroniche durante le operazioni di rifornimento, anche tramite annuncio di bordo.

Delegato del Responsabile di rifornimento per le funzioni di Supervisione (indicate dall'Operatore Aereo nell'Allegato 2)

Assicura che:

- I passeggeri si trovino sempre fuori dall'area di sicurezza e che rispettino il divieto di fumo.
- Siano presenti le condizioni di sicurezza affinché i passeggeri possano essere opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento o con le altre operazioni di assistenza a terra.
- Il percorso dei passeggeri non sia ostruito da mezzi o attrezzi.
- I delimitatori (tensor), se previsti dall'Operatore Aereo, siano stati posizionati correttamente per garantire che i passeggeri non interferiscono con le operazioni di rifornimento seguendo il percorso pedonale
- Le scale siano state posizionate correttamente per tutta la durata del rifornimento
- Ci sia personale sufficiente a garantire il flusso dei passeggeri in modo ordinato, all'interno del percorso pedonale, dall'aeromobile fino al terminal arrivi (solo in caso di sbarco a piedi) e per sorvegliare i loro movimenti e se necessario farli scortare a piccoli gruppi nei loro movimenti da e verso l'a/m.
- Tutti i mezzi e le attrezzi per l'imbarco/sbarco dei bagagli siano approntati prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento.

Addetto rampa

Assicura, in relazione al DM 30/06/2011, che:

- i passeggeri siano opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento, che comunque non possono interessare i serbatoi lato salita/discesa passeggeri a meno di imbarco sbarco tramite pontile, o con le altre operazioni di assistenza a terra;
- il percorso da seguire sia chiaramente indicato;

- i movimenti dei passeggeri siano ordinati e ove necessario siano scortati a piccoli gruppi nei loro movimenti da e verso l'aeromobile
- L'ambulift, dovrà essere assistito dal personale di rampa dell'handler nelle fasi di avvicinamento e allontanamento dall'aeromobile;

Comunica a CLD-Coordinamento di Scalo (utenza 06-6595-3986), l'inizio e la fine del rifornimento.

Coordinamento di Scalo ADR (CLD utenza 06-6595-3986)

- **Riceve** dall' Addetto Rampa l'informazione dell'inizio e della fine delle operazioni di rifornimento.

La gestione delle emergenze, relative a: vapori in fusoliera, sversamento e principio di incendio è descritta al cap. 8

8. GESTIONE EMERGENZE LEGATE AL RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA E CON PASSEGGERI A BORDO E/O IN INBARCO/SBARCO

Premessa

Tutto il personale presente sottobordo, nelle more dell'intervento dei VV.F. e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, utilizzando i mezzi di estinzione disponibili ove la situazione lo consenta.

Riduzione del potenziale di soccorso

A seguito di una emergenza connessa alle operazioni di rifornimento, qualora l'impiego di personale e mezzi antincendio comporti la riduzione del potenziale di soccorso, il responsabile dei VVF dovrà darne comunicazione al Gestore aeroportuale per l'applicazione, ai sensi dell'art. 705 del Codice della navigazione, delle necessarie misure interdittive di carattere temporaneo.

Il **CEA ADR** (utenza 06-6595-3022), in caso di temporali con scariche elettriche entro 3 nm dal sedime aeroportuale visualizzate tramite CESI SIRF e/o di attivazione del Manuale Rosso "A" (livello Giallo o Rosso), **SOSPENDE** tutte le attività di rifornimento e **NON AUTORIZZA** nuove attività di rifornimento con i passeggeri a bordo, fornendo tempestiva informazione in tal senso all'Handler Rifornitore e all'Handler di Assistenza, dedicati al volo/ai voli interessati, tramite i rispettivi Centri di Coordinamento.

Il **CEA ADR** (utenza 06-6595-3022), in caso di attivazione della procedura LVP **SOSPENDE** tutte le attività di rifornimento con i passeggeri a bordo e **NON NE AUTORIZZA** di nuove fornendo tempestiva informazione in tal senso all'Handler Rifornitore e all'Handler di Assistenza dedicati al volo/ai voli interessati per tramite dei rispettivi Centri di Coordinamento.

Il **CEA ADR** (utenza 3022), nel caso sia a conoscenza di una delle condizioni che escludono la possibilità di rifornire di cui al cap. 4, **SOSPENDE** e **NON NE AUTORIZZA** le attività di rifornimento nelle piazzole coinvolte fino al ripristino delle condizioni di sicurezza, fornendo tempestiva informazione in tal senso all'Handler Rifornitore e all'Handler di Assistenza dedicati al volo/ai voli interessati tramite i rispettivi Centri di Coordinamento

8.1 VAPORI IN FUSOLIERA

Il componente della **Safety Net** che rileva vapori in fusoliera **avvisa** immediatamente il Responsabile del Rifornimento.

Responsabile del Rifornimento (anche informato dalla SAFETY NET)

Ordina:

- La cessazione dell'operazione di refueling, fino alla risoluzione del problema;
- L'interruzione dell'eventuale pulizia interna dell'aeromobile a mezzo di apparecchi elettrici

Richiede al CEA AdR l'intervento dei VVF, comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia
- Vettore, numero volo, tipo aeromobile,
- Numero della piazzola
- Entità presunta dei vapori

Qualora ritenesse che l'evento sia configurabile al caso di emergenza incidente aereo, richiede direttamente o per tramite del membro dell'equipaggio di condotta presente in cockpit, l'intervento dei VV.F. contattando la torre di controllo in frequenza, specificando:

- Tipo di anomalia
- Vettore, numero volo, tipo aeromobile,
- Numero della piazzola
- Entità presunta dei vapori

Interrompe le attività in caso d'imbarco in corso.

Allerta i componenti dell'equipaggio e il personale presente a bordo in previsione di una possibile evacuazione/sbarco;

Attiva le specifiche procedure antincendio per eventuali interventi di emergenza in caso di innesco, nel caso che i VV.F. non siano ancora presenti sottobordo.

Valuta la necessità di provvedere all'evacuazione/sbarco, dei passeggeri (se presenti) e del personale a bordo dell'aeromobile secondo le procedure della CNA. e, nel caso:

- Richiede (se necessario) l'immediata disponibilità dei mezzi per lo sbarco dei passeggeri e del personale e garantisce il libero accesso agli stessi;
- Provvede all'allontanamento dei passeggeri, del personale presente a bordo e delle persone presenti sottobordo verso una zona sicura;

Autorizza il ripristino delle operazioni al termine della bonifica.

CEA ADR (utenza 06-6595-3022)

Riceve la comunicazione dal Responsabile di rifornimento dell'evento in corso presso:

- Numero della piazzola
- Entità presunta dei vapori

Attiva tramite linea telefonica la sala operativa dei VV.F, comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia
- Vettore, numero volo, tipo aeromobile,
- Numero della piazzola
- Entità presunta dei vapori

Coordina con il Supervisore ISE la presenza di un **Addetto SAR** in piazzola per il controllo delle eventuali operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Mantiene il costante contatto con il Responsabile del Rifornimento o anche per il tramite di un suo delegato presente sottobordo (es. tecnico di CNA, agente rampa), e con **Addetto SAR** al fine di ricevere le informazioni sull'evoluzione della situazione.

Vigili del Fuoco

Attivati dal CEA ADR, dell'evento in corso (vapori in fusoliera), la **sala operativa dei Vigili del Fuoco**, attiva il **MANUALE VERDE LIVELLO VERDE**.

Invia sul posto un'unità, per valutare la segnalazione, effettuando un sopralluogo nell'area interessata, secondo le proprie procedure interne, verificando l'attendibilità ed il grado di pericolosità della stessa;

In base ai risultati del sopralluogo, determinerà la fine del **LIVELLO VERDE MANUALE VERDE** oppure la necessità di elevare il tipo di livello.

In entrambi i casi informerà gli Enti in precedenza allertati con il sistema primario, per le azioni di competenza.

Attivati dalla TWR, Intervengono per quanto di competenza secondo quanto previsto dal **MANUALE ROSSO**;

Comunicano all'Addetto SAR il termine intervento per la verifica di agibilità dell'area.

Dichiarano la possibilità di riprendere le attività in sicurezza.

Addetto SAR

Supervisiona le operazioni sotto bordo,

Dichiara l'agibilità dell'area, dopo la valutazione dei VV.F.

Comunica l'agibilità della piazzola al COE/ADR utenza 3022.

Nel caso ci sia un pericolo per i passeggeri, il personale e/o l'aeromobile:

Il responsabile del rifornimento:

Richiede, per il tramite del membro dell'equipaggio di condotta presente in cockpit, attivazione del Piano di Emergenza aeroportuale tramite il cockpit, contattando la torre di controllo sulla DELIVERY (in orario diurno) o GROUND (dalle ore 23.00LT alle ore 07.00LT) dichiarando: **MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY, FUEL FUMES IN FUSELAGE, REQUEST FIRE BRIGADE ASSISTANCE** e specificando

- Vettore, numero del volo tipo aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Entità presunta dei vapori.

Interrompe le eventuali attività di imbarco in corso

Attiva l'equipaggio per l'evacuazione dell'aeromobile secondo le procedure della CNA;

Richiede l'immediata disponibilità dei mezzi per lo sbarco dei passeggeri (se presenti) e del personale e garantisce il libero accesso agli stessi;

Provvede all'allontanamento dei passeggeri, del personale presente a bordo e delle persone presenti sottobordo verso una zona sicura;

Attiva le procedure antincendio previste nel Manuale Operativo dell'aeromobile per eventuali interventi di emergenza in caso d'innesto, ove i VV.F. non siano ancora presenti sottobordo.

Autorizza il ripristino delle operazioni al termine del contrasto o gestione.

Autorizza il ripristino delle operazioni standard di assistenza non appena cessate le operazioni di bonifica della piazzola e ottenuta l'agibilità da SAR.

TWR - ENAV

Attiva la Procedura Manuale Rosso A “Livello Giallo”

Mantiene il costante contatto con il personale di condotta (rifornimento con passeggeri a bordo) o con VV.F. (dai quali riceve l'input di attivare il manuale rosso, livello giallo in caso di rifornimento senza passeggeri a bordo), **per eventuale attivazione livello ROSSO**

CEA ADR (utenza 06-6595-3022)

Attiva tutto quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale

Informa DA/ENAC o suo Reperibile

Coordina con il Supervisore ISE la presenza di un **Addetto SAR** in piazzola per il controllo delle operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Mantiene i contatti con l'Addetto SAR per l'aggiornamento della situazione.

Dichiara la fine emergenza secondo Piano di Emergenza Aeroportuale.

Vigili del Fuoco

Intervengono per quanto di loro competenza;

Provvedono alla messa in sicurezza dell'area interessata;

Sovrintendono alle eventuali operazioni di bonifica.

Dichiarano la fine dell'evento, autorizzando le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni nell'area stessa o la necessità della movimentazione, in un'area sicura indicata dal Gestore Aeroportuale.

Comunicano all'Addetto SAR il termine intervento per la verifica di agibilità dell'area.

Addetto di rampa (se presente)

Supervisiona l'evacuazione/sbarco dall'aeromobile per la parte di sua competenza.

Addetto SAR

Supervisiona le operazioni di evacuazione e bonifica.

Dichiara l'agibilità dell'area, dopo la valutazione dei VV.F.

Comunica l'agibilità della piazzola al CEA/ADR utenza 06-6595-3022.

8.2 SVERSAMENTO

Il componente della **Safety Net** che rileva lo sversamento **avvisa** immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Handler Rifornitore.

Handler Rifornitore

Interrompe immediatamente il rifornimento,

Avvisa il Responsabile del Rifornimento

Valuta la necessità di allontanare il proprio mezzo e le proprie attrezzature;

Attiva le misure di sicurezza e di primo intervento, applicando le procedure specifiche vigenti, in ragione dell'evento (tipologia, entità, etc.).

Responsabile del Rifornimento

Valuta che la fuoriuscita di carburante sia di entità tale da richiedere l'attivazione di allarme, richiede al CEA AdR l'intervento dei VV.F. **comunicando le seguenti informazioni:**

- Tipo di anomalia
- Vettore, numero volo, tipo aeromobile,
- Numero della piazzola
- Entità presunta e area interessata dallo sversamento

Interrompe le eventuali attività di imbarco in corso

Allerta i componenti dell'equipaggio e il personale eventualmente presente a bordo in previsione di un'eventuale evacuazione;

Valuta la necessità di provvedere all'evacuazione/sbarco dei passeggeri (se presenti) e del personale a bordo dell'aeromobile secondo le procedure della CNA. e, nel caso:

- Richiede l'immediata disponibilità dei mezzi per lo sbarco dei passeggeri e del personale e garantisce il libero accesso agli stessi;

Provvede all'allontanamento dei passeggeri (se presenti), del personale presente a bordo e delle persone presenti sottobordo verso una zona sicura;

Attiva le procedure antincendio per eventuali interventi di emergenza in caso di innesco, ove i VV.F. non siano ancora presenti sottobordo.

Autorizza il ripristino delle operazioni standard di assistenza non appena cessate le operazioni di bonifica della piazzola e ottenuta l'agibilità da SAR.

CEA ADR (utenza 06-6595-3022)

Riceve la comunicazione dal Responsabile di rifornimento dell'evento in corso presso:

- Numero della piazzola
- Entità presunta dello sversamento

Attiva tramite linea telefonica la sala operativa dei VV.F, comunicando le seguenti informazioni:

- Tipo di anomalia
- Vettore, numero volo, tipo aeromobile,
- Numero della piazzola
- Entità presunta dello sversamento

Coordina con il Supervisore ISE la presenza di un **Addetto SAR** in piazzola per il controllo delle eventuali operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Mantiene il costante contatto con il Responsabile del Rifornimento o anche per il tramite di un suo delegato presente sottobordo (es. tecnico di CNA, agente rampa), e con **Addetto SAR** al fine di ricevere le informazioni sull'evoluzione della situazione.

Vigili del Fuoco

Attivati dal CEA ADR, dell'evento in corso (sversamento carburante), la **sala operativa dei Vigili del Fuoco**, attiva il **MANUALE VERDE LIVELLO VERDE**.

Invia sul posto un'unità, per valutare la segnalazione, effettuando un sopralluogo nell'area interessata, secondo le proprie procedure interne, verificando l'attendibilità ed il grado di pericolosità della stessa;

In base ai risultati del sopralluogo, determinerà la fine del **LIVELLO VERDE MANUALE VERDE** oppure la necessità di elevare il tipo di livello.

In entrambi i casi informerà gli Enti in precedenza allertati con il sistema primario, per le azioni di competenza.

Limitano l'estensione dello spandimento attraverso opportune misure di contenimento, assorbimento, sconfinamento, neutralizzazione, ecc...

Provvedono alla diluizione del carburante tramite lavaggio dell'area interessata;

Sovrintendono alle operazioni di bonifica

Dichiarano la fine dell'evento, autorizzando le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni nell'area stessa o la necessità della movimentazione dell'aeromobile in un'area sicura indicata dal Gestore Aeroportuale.

Comunicano all'Addetto SAR il termine intervento per la verifica di agibilità dell'area.

Addetto SAR

Contatta il personale per la bonifica con materiale assorbente specifico,

Supervisiona le operazioni di assorbimento.

Dichiara l'agibilità dell'area, dopo la valutazione dei VV.F.

Comunica l'agibilità della piazzola al CEA/ADR utenza 06-6595-3022.

8.3 Grande sversamento

Responsabile del Rifornimento

Valuta che lo sversamento di carburante, per dimensione e posizione rispetto all'aeromobile costituisca un pericolo per la sicurezza e richieda l'evacuazione/sbarco dell'aeromobile e l'attivazione dell'Emergenza aeroportuale;

Per il tramite del membro dell'equipaggio di condotta presente in cockpit, richiede attivazione Emergenza Manuale ROSSO "A", livello GIALLO tramite il cockpit, contattando la torre di controllo sulla frequenza DELIVERY (in orario diurno) o GROUND (dalle ore 23.00LT alle ore 07.00LT) dichiarando: **MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY, FUEL SPILL, REQUEST FIRE BRIGADE ASSISTANCE** e specificando:

- Vettore, numero del volo tipo aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Tipologia di evento, entità presunta/area interessata dello sversamento.

Interrompe le attività in caso di imbarco in corso

Attiva l'equipaggio per l'evacuazione dell'aeromobile secondo le procedure della CNA;

Richiede l'immediata disponibilità dei mezzi per lo sbarco dei passeggeri (se presenti) e del personale e garantisce il libero accesso agli stessi;

Provvede all'allontanamento dei passeggeri, del personale presente a bordo e delle persone presenti sottobordo verso una zona sicura;

Attiva le procedure antincendio per eventuali interventi di emergenza in caso di innesco, ove i VV.F. non siano ancora presenti sottobordo.

Autorizza il ripristino delle operazioni al termine del contrasto o gestione.

Autorizza il ripristino delle operazioni standard di assistenza non appena cessate le operazioni di bonifica della piazzola e ottenuta l'agibilità da SAR.

TWR - ENAV

Attiva la Procedura Manuale Rosso A "Livello Giallo"

Mantiene il costante contatto con il personale di condotta (rifornimento con passeggeri a bordo) o con VV.F. (dai quali riceve l'input di attivare il manuale rosso, livello giallo in caso di rifornimento senza passeggeri a bordo), **per eventuale attivazione livello ROSSO**

Handler Rifornitore

Interrompe immediatamente il rifornimento

Avvisa il Responsabile del Rifornimento;

Valuta la necessità di allontanare il proprio mezzo e le proprie attrezzature;

Attiva le misure di sicurezza e di primo intervento, applicando le procedure specifiche vigenti, in ragione dell'evento (tipologia, entità, etc.).

Attiva il pulsante di "Blocco di emergenza carburante" che interrompe il sistema di erogazione sull'intera rete SERAM aeroportuale, in caso di erogazione con PIT a terra (pipe line SERAM) **e di grave fuoriuscita di carburante dal pozetto** stesso (il ripristino del sistema di erogazione avverrà a seguito di ispezione visiva del personale SERAM);

CEA ADR (utenza 06-6595-3022)

Attiva tutto quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale

Informa DA/ENAC o suo Reperibile

Coordina con il Supervisore ISE la presenza di un **Addetto SAR** in piazzola per il controllo delle operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Mantiene i contatti con l'Addetto SAR per l'aggiornamento della situazione.

Dichiara la fine emergenza secondo Piano di Emergenza Aeroportuale.

Vigili del Fuoco

Limitano l'estensione dello spandimento attraverso opportune misure di contenimento, assorbimento, sconfinamento, neutralizzazione, ecc.

Provvedono alla diluizione del carburante tramite lavaggio dell'area interessata;

Sovrintendono alle operazioni di bonifica

Dichiarano la fine dell'evento, autorizzando le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni nell'area stessa o la necessità della movimentazione dell'aeromobile in un'area sicura indicata dal Gestore Aeroportuale.

Comunicano all'Addetto SAR il termine intervento per la verifica di agibilità dell'area.

Addetto SAR

Contatta il personale per la bonifica con materiale assorbente specifico,

Supervisiona le operazioni di assorbimento,

Dichiara l'agibilità dell'area, dopo la valutazione dei VV.F.

Comunica l'agibilità della piazzola al COE/ADR (utenza 3022)

8.4 Principio di incendio

Safety Net

Il componente del Safety Net che rileva l'incendio avvisa immediatamente il Responsabile del Rifornimento e l'Handler Rifornitore .

Handler Rifornitore

Interrompe immediatamente il rifornimento,

Attiva il pulsante di “Blocco di emergenza carburante” che interrompe il sistema di erogazione sull’intera rete SERAM aeroportuale, in caso di erogazione con PIT a terra (pipe line SERAM) **e di grave fuoriuscita di carburante dal pozzetto** stesso (il ripristino del sistema di erogazione avverrà a seguito di ispezione visiva da parte di SERAM);

Avvisa il Responsabile del Rifornimento

Valuta se allontanare il/i proprio/i mezzo/i ed attrezzature,

Adotta le misure di sicurezza di primo intervento idonee secondo le procedure.

Responsabile del rifornimento

Per il tramite del membro dell’equipaggio di condotta presente in cockpit, richiede attivazione Manuale Rosso A “Livello Rosso” contattando la torre di controllo sulla frequenza DELIVERY (in orario diurno) o GROUND (dalle ore 23.00LT alle ore 07.00LT) dichiarando: **MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY, FIRE DURING REFUELLING** e specificando:

- Vettore, numero del volo tipo aeromobile;
- Numero della piazzola;
- Entità presunta/area interessata dello sversamento.

Interrompe le eventuali attività in caso di imbarco in corso

Attiva le procedure di evacuazione/sbarco dell'aeromobile.

Provvede all'allontanamento tempestivo del personale presente a bordo e sottobordo verso una zona protetta.

Dispone che eventuali mezzi a motore non investiti dal carburante siano allontanati e successivamente disattivati.

TWR - ENAV

Attiva la Procedura Manuale Rosso A “Livello Rosso”

Mantiene il costante contatto con il personale di condotta (rifornimento con passeggeri a bordo) o con VV.F. (dai quali riceve l'input su linea telefonica diretta di attivare il manuale rosso in caso di rifornimento senza passeggeri a bordo).

Vigili del Fuoco

Normalizzano la situazione nel minor tempo possibile.

Attivano l'evacuazione delle aree del Terminal potenzialmente a rischio perché contigue alla zona in cui è in corso l'incendio.

Coordinano le operazioni di bonifica al termine dell'emergenza.

Comunicano la fine dello stato di emergenza a COE/ADR utenza 3022

CEA ADR (utenza 06-6595-3022)

Attiva tutto quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale

Informa DA/ENAC o suo Reperibile

Coordina con il Supervisore ISE la presenza di un **Addetto SAR** in piazzola per il controllo delle operazioni di evacuazione e della bonifica dell'area.

Mantiene i contatti con l'Addetto SAR per l'aggiornamento della situazione.

Dichiara il fine emergenza secondo Piano di Emergenza Aeroportuale

Addetto SAR

Contatta il personale per la bonifica con materiale assorbente specifico,

Supervisiona le operazioni di assorbimento.

Dichiara l'agibilità dell'area, dopo la valutazione dei VV.F.

Comunica l'agibilità della piazzola al COE/ADR (utenza 06-6595-3022)

8.5 ATTIVAZIONE EMERGENZA Manuale ROSSO (livelli GIALLO o ROSSO) IN CASO DI MANCANZA DI PERSONALE IN CONTATTO RADIO CON LA TWR

In caso di Rifornimento carburante SENZA passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, qualora:

- Il Vettore abbia indicato (previo accordo sottoscritto) che le funzioni di supervisione del Responsabile del Rifornimento siano svolte dall'Handler Rifornitore.
- Il ruolo di Responsabile del Rifornimento sia svolto da personale dell'Operatore non abilitato all'uso della radio di bordo o la stessa non risulti utilizzabile

Il soggetto di cui sopra:

Richiede l'attivazione dell'emergenza tramite telefonata ai VV.F. (tel. 06-6595-4444) specificando:

- Tipologia di evento;
- Vettore, numero del volo; tipo aeromobile
- Numero della piazzola;
- Entità presunta/area interessata dell'evento.

Avvisa immediatamente il CEA/ADR (utenza 06-6595-3022) e il proprio Duty Manager al fine di fornire un riscontro ufficiale e tracciabile di un'attività con implicazioni di sicurezza.

I compiti e le responsabilità dei componenti della Safety Net in caso di attivazione dell'Emergenza restano invariati rispetto a quanto indicato nei rispettivi paragrafi.

9. FORMAZIONE HANDLER RIFORNIMENTO

Le presenti disposizioni non sono sostitutive degli obblighi di formazione, ex D.M. 10/03/1988, del personale da parte del datore di lavoro in esito alla valutazione dei rischi richiesta dal D.L. 81/08.

Gli operatori di rifornimento sono qualificati e certificati dal C.N.VV.F. a seguito della frequenza e del superamento dell'esame finale del corso di formazione tenuto secondo il programma di "Qualificazione Operatori di Rifornimento". I corsi di qualificazione, di aggiornamento e gli esami per la certificazione degli operatori tenuti dal C.N.VV.F. sono resi a pagamento, secondo le modalità e le tariffe previste dalla normativa vigente per le attività di formazione ed esami.

Handler Rifornitore

Assicura

- Il possesso delle previste certificazioni rilasciate dall'Enac e dal C.N.VV.F.;
- La qualificazione del personale e l'idoneità dei mezzi ai fini antincendio;
- La disponibilità della "Dichiarazione di adeguatezza dell'addestramento" durante le operazioni di rifornimento
- La puntuale osservanza di tutte norme di sicurezza, di formazione e di addestramento continuo.

Verifica

- La piena conoscenza e comprensione della presente procedura da parte di tutte le risorse coinvolte nel processo per adottare tutte le azioni di prevenzione e un'adeguata reazione in caso di situazioni anomale o di emergenza.

Vigili del Fuoco

- **Effettuano** i corsi di qualificazione, di aggiornamento e gli esami per la certificazione degli operatori di rifornimento

9.1 Dettaglio corso qualificazione operatori rifornimento

1° giorno: Quadro normativo sulle operazioni di rifornimento carburanti agli aeromobili:

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (cap.10 c.6)
- Prescrizioni tecniche operazioni di rifornimento; Norme UE e ICAO.

Chimica e fisica dell'incendio:

- Principi della combustione; Le principali cause di incendio in relazione allo specifico ambiente di lavoro; Le sostanze estinguenti; I rischi alle persone e all'ambiente; Accorgimenti comportamentali per prevenire gli incendi;
- L'importanza delle verifiche e delle manutenzioni sui presidi antincendio.

2° giorno: Liquidi infiammabili:

- Generalità; Carburanti; Carburanti per uso aeronautico; Depositi oli minerali;

Estitguenti:

- Acqua; Schiuma; Polvere; CO2

3° giorno: Procedure operative:

- Assistenza per le operazioni di rifornimento carburanti con passeggeri a bordo.

Procedure operative in casi di incidente:

- Sversamento carburante; Incendio durante il rifornimento di carburante;
- Modalità di evacuazione; Collaborazione con i Vigili del fuoco in caso di intervento.

4° giorno: Esercitazioni a fuoco con utilizzo di estinguenti e simulazione delle procedure

operative;

Verifica dell'apprendimento teorico - pratico dei moduli oggetto del corso.

10. FORMAZIONE PERSONALE OPERATIVO IN APRON

Le presenti disposizioni e regole non sono sostitutive degli obblighi di formazione, ex D.M. 10/03/1988, del personale da parte del datore di lavoro in esito alla valutazione dei rischi richiesta dal D. Lgs. 81/08.

In data 30/12/2011 la Direzione Progetti di ENAC con la nota prot. 0168076/IOP ha indicato ai Gestori Aeroportuali, ad Assaereo, a Ibar, Assohandler le "Linee Guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operativo in Apron", in cui sono indicati i contenuti minimi della formazione che ciascun handler, in qualità anche di datore di lavoro, dovrà fornire al proprio personale che opera nell'area apron durante le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco. Un programma di formazione del proprio personale predisposto dall'handler in conformità alle Linee Guida è ritenuto rispondente al requisito dettato dal Capitolo 10 punto 6.3.5 del Regolamento ENAC. Conseguentemente, senza la necessità di una preventiva approvazione da parte di ENAC e C.N.VV.F., l'handler erogherà i corsi di formazione entro e non oltre il 30/06/2012, come stabilito nel citato punto 6.3.5

10.1 Linee guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operativo in Apron

Premessa

La formazione del personale che opera in area APRON durante le operazioni di rifornimento agli aeromobili costituisce l'elemento imprescindibile per :

- La mitigazione dei rischi associati alle operazioni;
- La corretta gestione delle procedure di emergenza in casi incidentali.

ENAC e C.N.VV.F. hanno stabilito congiuntamente il programma tipo riportante i contenuti minimi della formazione che ogni fornitore di servizi di assistenza a terra (handler), in qualità anche di datore di lavoro, dovrà fornire al proprio personale che opera in area APRON per servizi sottobordo durante le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.

L'handler articolerà il programma di formazione del proprio personale tenendo conto:

- a. Delle frequenze e categorie dei servizi forniti all'Operatore Aereo;
- b. Delle previsioni di cui al D.M. 30.06.2011 e al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Capitolo 10, par. 6);
- c. Delle procedure operative predisposte in sede locale ai fini dell'attuazione delle previsioni di cui al punto precedente;
- d. Dei corsi di formazione svolti dal proprio personale in forza all'art. 37 del D.L. 81/08 con particolare riferimento a quelli espletati ai sensi del D.M. 10.03.1998.

10.2 Programma formazione tipo handler assistenza rampa o altro operatore apron

1. Conoscenza dell'art. 4 (misure di prevenzione e divieti) del D.M. 30.06.2011
2. Conoscenza dell'art. 5 (rifornimento carburanti aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di imbarco e sbarco) del D.M. 30.06.2011
3. Concettualizzazione del "safety net"
4. Attivazione delle procedure di emergenza per incidenti sull'APRON
5. Conoscenza dei dispositivi di allertamento, di blocco di emergenza degli impianti e dei presidi antincendi presenti sugli APRON
6. Principi basici di chimica e di fisica dell'incendio
7. Tipologia dei carburanti aeronautici.
8. Coordinamento per lo svolgimento delle attività di imbarco/sbarco di passeggeri a ridotta mobilità tramite mezzo ambulift

11. ALLEGATI

Allegato 1 - Pianimetria relativa alle verifiche infrastrutturali di conformità delle piazzole destinate al rifornimento con pax, rispetto a quanto previsto dall'art.4 comma 5 del DM 30 giugno 2011.



Allegato 2 – Check list per rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco

Operatore Aereo: La società garantisce di rispettare le disposizioni contenute nelle procedure di rifornimento carburante aeromobili vigenti sullo scalo		Handler Rifornitore: La società garantisce di rispettare le disposizioni contenute nelle procedure di rifornimento carburante aeromobili vigenti sullo scalo
Responsabile del Rifornimento	Operatore Aereo: Funzione/Ruolo:	
Delegato del "Responsabile del Rifornimento" per le funzioni di supervisione	Azienda: Funzione/Ruolo: Attività delegate:	
	Azienda: Funzione/Ruolo: Attività delegate:	
	Attività PRM tramite Ambulift sbarco: <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO imbarco <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	
Collegamento radio con "TWR" durante il rifornimento con passeggeri a bordo	<input type="checkbox"/> SI	
Collegamento attivo tra cabina e personale in rampa via headset	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

Data: **Timbro e firma (Operatore Aereo):**

La presente scheda deve essere inviata ai seguenti riferimenti ADR: Coordinamento di Scalo e-mail **capoareacl@adr.it** (oppure fax 06/65953978) e Capo Scalo **csf@adr.it** (oppure fax 06/65955001) ed in copia agli Handler Rifornitore e Handler di Assistenza indicati nella stessa.

Allegato 3 - Scheda comunicazione programmazione voli.

PROCEDURA RIFORNIMENTO CARBURANTE AAMM CON PASSEGGERI A BORDO utenza ADR/CLD 06 6595-3986; fax/mail SALA OPERATIVA VV.F. fax 06 65010176; mail: dist.rm20.fiumicino@vigilfuoco.it		ESCLUSIONI: AAMM FINO A 20 POSTI - SBARCO/IMBARCO PAX'PRM' CON AMBULIFT STESSO LATO RIFORNIMENTO AEROMOBILE - ATTIVAZIONE PROCEDURA LVP							
CONDIZIONI: MASSIMO INTERVENTI CONTEMPORANEI = nr.10 STAND ABILITATI - MAI CONTIGUI .									
*STAND ESCLUSI: 207 208 209 210 408 608 609 610 611 612 613 801									
*STAND ABILITATI MA CON LIMITAZIONE (NON CONSENTE OPERAZIONI CON DISPENSER): 332 333									
*STAND PENALIZZATI IN DATA:									
PROGRAMMAZIONE PREVISTA PER IL GIORNO PREVISTA FERI (LEGGE ALLEGATO 2 CHECK LIST)	VETTORE (vedi ALLEGATO 2 CHECK LIST) VOLO IN PARTENZA AC TYPE REGISTRAZIONE	STAND PROGRAMMATO* ORA PREVISTA RIFORNIMENTO - ORARIO SCHEDUOLATO DEL VOLO IN ARRIVO.	STAND ASSEGNAZIONE COMUNICAZIONE ASSIGNATO A VVF	RESPONSABILE DEL RIFORNIMENTO COORDINAMENTO DI SCALO COMUNICA A INFIMA INIZIO E TERMINI OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO	NOTE				

Allegato 4 – Zonizzazione delle scariche elettriche rilevate dal programma CESI – SIRF.

