

PROCEDURA FUEL

Emesso da		Verificato da	
PH Movimento		Safety Manager	
Approvato da	Accountable Manager		

Revisione	Data	Descrizione
00	01/08/2017	Prima emissione

INDICE

1 SCOPO	3
2 CAMPO DI APPLICAZIONE	3
3 RESPONSABILITA'	3
4 DESTINATARI	3
5 RIFERIMENTI NORMATIVI	3
6 DEFINIZIONI	3
7 PREMESSA	4
8 DISPONIBILITÀ DI CARBURANTE, MODALITÀ ED ORARI DI SERVIZIO	5
9 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO AGLI AEROMOBILI – DISPOSIZIONI GENERALI	5
10 COMPITI E RESPONSABILITÀ	8
10.1 OPERATORE AEREO	8
10.2 RESPONSABILE RIFORNIMENTO:	9
10.3 HANDLER RIFORNITORE	9
10.4 GESTORE	10
10.5 ENAC	11
10.6 CORPO NAZIONALE VV.F.	12
10.7 PRESTATORI DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA	12
11 RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO	12
12 GESTIONE E COMUNICAZIONI EMERGENZE	14
12.1 SVERSAMENTO CARBURANTE DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DELL'AEROMOBILE	14
13 ALLEGATI	20

1 SCOPO

Dare informazioni riguardanti la disponibilità e qualità di carburante per aviazione sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa e stabilire le modalità di rifornimento anche in presenza di passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco.

2 CAMPO DI APPLICAZIONE

La procedura si applica ogni qual volta un aeromobile civile necessiti di rifornirsi di combustibile presso l'Aeroporto di Catania Fontanarossa.

3 RESPONSABILITÀ

PH MOV (per le sole parti di competenza del Gestore dell'Aeroporto)

4 DESTINATARI

Società Petrolifere

Vettori aerei

Handlers

5 RIFERIMENTI NORMATIVI

Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ed. corr.

Codice della Navigazione, Parte Aeronautica.

D.Lgs. 18 del 13.01.1999

Nota ENAC del 09.03.2000 prot. 2000/1032/DG

D.p.r. N. 445 del 28.12.2000

D.m. 30/9/85 e ss.mm.aa.

6 DEFINIZIONI

Responsabile del rifornimento: persona, individuata dall'Operatore aereo, che svolge attività di coordinamento e di sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento.

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: persona dell'Handler rifornitore addestrata a svolgere le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.

Autocisterna «Refueller»: autoveicolo dotato di cisterna e fornito degli equipaggiamenti fondamentali per le operazioni di rifornimento carburante.

Inizio rifornimento: momento in cui la manichetta per il rifornimento viene pressurizzata.

Termine del rifornimento: momento in cui la manichetta per il rifornimento viene staccata dall'aeromobile.

Operatore aereo o Esercente, Utente di aeroporto o Vettore (Air Operator, Airport User, Air Carrier, Operator): Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta, merci, da e per l'aeroporto considerato [D. Lgs 13 gennaio 1999, n.18] con o senza remunerazione. Vengono comprese nella categoria in oggetto anche le attività di Aviazione Generale e di Lavoro Aereo.

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, posta all'interno dell'ERA a protezione delle operazioni di rifornimento.

Piccolo sversamento: fuoriuscita carburante che occupi un'area inferiore a circa 4 mq, o minore di 20 litri;

Grande sversamento: fuoriuscita carburante che occupi un'area superiore a circa 4 mq, o maggiore di 20 litri;

7 PREMESSA

Nell'aeroporto di Catania Fontanarossa, S.A.C. non provvede né allo stoccaggio di carburante né al rifornimento diretto di carburante né provvede a fornire equipaggiamenti per la fornitura di carburante.

Il servizio di rifornimento del carburante agli aeromobili è effettuato da società di handling certificate da ENAC per lo svolgimento di tale servizio e garanti del rispetto ed applicazione della normativa vigente in materia.

È compito degli Handlers Rifornitori operanti c/o lo scalo di Catania Fontanarossa garantire il rispetto di tutta la normativa applicabile per quanto concerne la movimentazione e le operazioni di rifornimento degli aeromobili.

Gli Handlers rifornitori assicurano agli Operatori Aerei un adeguato servizio di rifornimento di carburante mediante fornitura diretta dei prodotti con propri mezzi, provvedendo altresì che:

- Sia garantita la rispondenza del carburante erogato, ai livelli di qualità standard richiesti dalle specifiche normative di riferimento
- Sia sempre mantenuta una scorta minima di carburante, da determinarsi in percentuale della capacità complessiva del proprio deposito
- Fornisca immediata comunicazione ad AOS S.A.C., relativamente a qualunque situazione sia ritenuta potenzialmente a rischio, in relazione alla disponibilità di carburante

Qualora a fronte di eventi eccezionali la normale disponibilità di carburante non potesse essere garantita, è compito dell'Handler Rifornitore interessato notificare l'evento con almeno 48 ore di anticipo ad AOS il quale provvederà a richiedere l'emissione di apposito NOTAM, dandone contestuale informazione ad ENAC DA ed agli operatori ed enti interessati. Per quanto attiene il controllo di qualità sui carburanti erogati e la loro rispondenza alle specifiche tecnico/normative in

vigore, si ribadisce che questo è un onere a carico degli Handlers Rifornitori operanti sull'aeroporto di Catania Fontanarossa, i quali dovranno inviare con cadenza almeno trimestrale alla S.A.C. S.p.A. Area Movimento una specifica dichiarazione ai sensi del D.p.r. N. 445 del 28.12.2000 e successive modifiche e/o integrazioni, sia sull'avvenuto controllo qualità e sull'attività manutentiva effettuata dagli stessi sui depositi fissi sia sui relativi impianti di carico/distribuzione carburanti e sulle autobotti rifornitrici.

8 DISPONIBILITÀ DI CARBURANTE, MODALITÀ ED ORARI DI SERVIZIO

Le Società petrolifere garantiscono le seguenti modalità di fornitura fuel:

Tipo di carburante e olio	Jet A1
Capacità di rifornimento	Autobotti CARBOIL – WORLD FUEL SERVICES Disponibilità totale Jet A1: 1.300.000 litri
Rifornimento	☐ CARBOIL Jet A1: 1. Per voli schedulati AVBL H24 2. Per voli non schedulati: a. AVBL 0600-2300 (0500-2200) b. AVBL 2300-0600 (2200-0500). Le richieste devono essere coordinate entro le 1600 (1500) del giorno prima. ☐ WORLD FUEL SERVICES Jet A1: 1. Per voli schedulati AVBL H24 2. Per voli non schedulati: a. AVBL 0500-2300 (0400-2200) b. AVBL 2300-0500 (2200-0400). Le richieste devono essere coordinate entro le 1600 (1500) del giorno prima.
Per ulteriori approfondimenti si rimanda ad apposita pubblicazione aeronautica (AIP - Italia, AD 2 LICC 1-1 / 1-2).	

9 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO AGLI AEROMOBILI – DISPOSIZIONI GENERALI

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili s'intendono eseguite dall'**Handler Rifornitore** sotto la responsabilità dell'**Operatore Aereo**.

L' esercente dell'aeromobile deve assicurare la presenza di una persona competente, denominata **"Responsabile del Rifornimento"**, che garantisca l'osservanza delle procedure e sia in contatto con l'Operatore di rifornimento.

Il Responsabile del rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento e mantenere il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile e sottobordo.

L'esercente dell'aeromobile invierà, dopo aver verificato la disponibilità dei propri handlers nell'orario previsto di rifornimento, **preventivamente** comunicazione al Gestore in cui esplicita chiaramente il nominativo o la funzione di chi svolgerà l'attività di Responsabile del Rifornimento. Nel caso in cui dovessero essere utilizzati aeromobili di compagnia aeree diverse da quella per cui è stata presentata richiesta (ad es. Wet Lease in Short Notice), se il responsabile del rifornimento designato non fa parte della compagnia aerea che effettua la richiesta, bisognerà effettuare ulteriore comunicazione di sottoscrizione formale della presente procedura, da parte del legale rappresentante della compagnia per cui opera l'equipaggio.

Durante le operazioni di rifornimento di carburante, il responsabile del rifornimento dovrà garantire l'osservanza delle misure di sicurezza di seguito riportate:

1. Il rifornimento di carburante agli aeromobili **non può essere eseguito in assenza del Responsabile del rifornimento.**
2. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate nel piazzale di sosta degli aeromobili "Apron" all'interno delle aree **ERA** appositamente individuate e attrezzate.
3. Durante le operazioni di rifornimento sarà garantita intorno all'aeromobile una zona di sicurezza costituita da un'area circolare avente un raggio di **metri 6** dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento. Il *Responsabile del rifornimento* deve garantire che nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo si trovi all'interno della predetta zona di sicurezza.
4. Le attrezzature per il rifornimento di carburante e gli sfiati dei serbatoi dell'aeromobile non devono trovarsi ad una distanza inferiore a **metri 15** da qualsiasi edificio, ad esclusione dei manufatti connessi con le pertinenti operazioni di scalo.
5. Non è consentito il rifornimento contemporaneo di due aeromobili posti in piazzole di sosta **ERA** contigue nel caso in cui entrambi gli aeromobili siano con passeggeri a bordo o in fase di imbarco e sbarco. Il Gestore aeroportuale e i Responsabili del rifornimento si coordinano per assicurare la corretta attuazione di tale disposizione.
6. Ogni mezzo rifornitore deve essere presidiato dal personale dell'Handler rifornitore necessario ad assicurarne il rapido allontanamento in caso di emergenza e per ogni altra necessità di sicurezza.
7. 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.

8. Il rifornimento di carburante per mezzo di autocisterna «Refueller» è effettuato con la presenza di un operatore di rifornimento certificato.
9. Durante le operazioni di rifornimento nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione.
10. Non è possibile avviare **l'APU** o **collegare/scollegare/avviare** la **GPU**, durante le operazioni di rifornimento; qualora sia necessario fornire alimentazione elettrica all'aeromobile tramite APU/GPU, bisognerà interrompere le operazioni di rifornimento fino all'avvenuto riavvio/collegamento dell'APU/GPU.
11. I veicoli di rifornimento, assistenza e controllo e le attrezzature devono essere posti in modo tale da consentire:
 - a) il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio;
 - b) la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile;
 - c) il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
12. I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili, salvo quelli del rifornimento e solo se la loro presenza è indispensabile per le operazioni di rifornimento di carburante, di oli lubrificanti ed idraulici. Nel caso di rifornimento con autocisterna:
 - a) la parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala;
 - b) l'attrezzatura utilizzata per il servizio di manutenzione deve essere collocata ad una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili.
13. Tutti i mezzi rifornitori operanti nella zona di sicurezza devono essere muniti di estintori in perfetta efficienza.
14. Durante le operazioni di rifornimento, in prossimità della zona di sicurezza, devono essere presenti, a cura del Gestore dell'aeroporto, presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca e 50 litri di schiuma.

Per ogni operazione di rifornimento *l'handler rifornitore* deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata ed in possesso di apposita certificazione rilasciata dal C.N.VV.F. per l'effettuazione delle operazioni stesse.

Il personale addetto al rifornimento di carburante dell'aeromobile, oltre ad eseguire le specifiche procedure di competenza di cui sopra, deve:

1. indossare gli indumenti ad alta visibilità e la cuffia per la protezione dell'udito;
2. verificare la presenza di blocchi alle ruote (tacchi) prima d'iniziare a rifornire il velivolo;

3. verificare che dalle ruote del carrello non fuoriesca fumo verosimilmente provocato dal surriscaldamento dei ceppi freni;
4. mettere in atto tutte le misure di sicurezza previste per la corretta esecuzione dell'operazione di rifornimento (collegamento equipotenziale, etc.)

Il Responsabile del Rifornimento:

1. informa il personale sottobordo circa la possibilità di sospendere le attività di handling se durante le operazioni di rifornimento si ha ragione di ritenere che sia più sicuro;
2. interrompe il rifornimento durante i forti temporali con scariche elettriche;
3. in caso di principio d'incendio o di incendio attiva il Piano di Emergenza Aeroportuale;
4. in caso di spandimento di carburante, si applica quanto previsto al punto 12.1 (Sversamento carburante durante le operazioni di rifornimento dell'aeromobile).

10 COMPITI E RESPONSABILITÀ

La complessità delle operazioni di rifornimento, determinata anche dalla contemporanea presenza sottobordo di più soggetti coinvolti sia nelle operazioni di rifornimento, sia nelle operazioni di assistenza a terra, rende necessario un approccio armonizzato a tutte le attività per garantire il costante mantenimento delle condizioni di sicurezza. A tal fine si identifica con l'espressione "Safety net" il sistema che, attraverso una razionale attribuzione di responsabilità, consente di raggiungere i maggiori standard di sicurezza durante le operazioni di rifornimento.

Di seguito sono individuati i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della "Safety net" e ne sono indicati i compiti e le responsabilità:

10.1 OPERATORE AEREO

1. Compila ed invia a S.A.C. – Area di Movimento (movement@aeroporto.catania.it), il modulo *"Richiesta inserimento presso l'elenco ufficiale degli Operatori Aerei che possono effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo scalo di CTA"*.
2. Deve individuare e comunicare formalmente al Gestore il Responsabile del rifornimento presso lo scalo di Catania Fontanarossa.
3. Deve integrare le procedure di rifornimento con le specifiche disposizioni applicabili al caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco secondo la norma EU-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking", o similari.

In particolare, nelle procedure dell'Operatore Aereo, devono essere trattati:

- a) i compiti e la consistenza dell'equipaggio;
- b) le attività di bordo compatibili con le operazioni di rifornimento;
- c) le informazioni ai passeggeri;
- d) l'uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi ed uso delle cinture di sicurezza;
- e) l'uso delle uscite di emergenza;

- f) l'interruzione delle operazioni di rifornimento in presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di altri pericoli;
 - g) l'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale.
4. Deve garantire che durante le operazioni di rifornimento sia attiva una **comunicazione a due vie** tra il Responsabile del rifornimento ed un membro dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile presente a bordo.
 5. Deve garantire che sia attiva una **comunicazione a due vie** tra l'operatore di rifornimento e il responsabile del rifornimento.
 6. Deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco (al gate) e/o sbarco (a bordo), causa il rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale. Per la fase di imbarco l'operatore aereo delegherà il prestatore dei servizi a terra.

10.2 RESPONSABILE RIFORNIMENTO:

Il Responsabile del rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento, il contatto con il personale dell'Handler rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile nonché l'attivazione delle procedure di emergenza secondo quanto specificato dal Regolamento ENAC.

In particolare il Responsabile del Rifornimento deve assicurare che:

- a) siano presenti ed in stato di perfetta efficienza i presidi antincendio previsti;
- b) personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino all'interno della zona di sicurezza (cfr. Definizioni);
- c) l'accesso all'area di rifornimento da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- d) sia garantita la rapida evacuazione del personale dell'operatore o di altri Handlers eventualmente a bordo dell'aeromobile;
- e) il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature.

Nel caso di principio d'incendio o di spargimento di carburante, ritenuto significativo, il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare il personale presente a bordo dell'aeromobile che dovrà, a sua volta, informare TWR che provvederà ad attivare il Piano di Emergenza Aeroportuale secondo quanto previsto nella fase di "Incidente" su Apron, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto. L'attivazione del PEA comporta l'interruzione di tutte le operazioni.

10.3 HANDLER RIFORNITORE

1. Deve essere in possesso di certificazione, rilasciata dall'ENAC secondo i propri regolamenti, che attesti l'adequatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza. La qualificazione del personale e l'idoneità dei mezzi, ai fini antincendio, sono stabilite secondo quanto prescritto dal C.N.VV.F.;

2. Il personale dell'Handler rifornitore che opera sottobordo deve essere in possesso di certificazione rilasciata dal C.N.VV.F.;
3. Per ogni operazione di rifornimento l'Handler rifornitore deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata per la effettuazione delle operazioni stesse. L'adeguatezza dell'addestramento è attestata da apposita dichiarazione del Responsabile dell'Handler, inviata al Gestore. Nel caso di principio d'incendio o di spargimento di carburante, l'Handler rifornitore ha l'obbligo di interrompere immediatamente il rifornimento, allertando il Responsabile del Rifornimento;
4. In ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, ecc.) l'Handler rifornitore valuta la necessità di allontanare i propri mezzi ed attrezzature, nonché le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili presso lo stand, ove la situazione lo consenta;
5. 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;
6. L'Handler rifornitore deve prevedere, all'interno del proprio Manuale Operativo, una procedura conforme alle disposizioni del presente paragrafo che disciplini le modalità dell'interruzione del servizio in caso di emergenza e le conseguenti azioni da intraprendere in coordinamento con l'Operatore Aereo.
7. Interrompe, se già iniziate, le operazioni di rifornimento durante i forti temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze;
8. Annota, per ciascuna operazione di rifornimento effettuata, i seguenti dati:
 - ✓ Ora inizio rifornimento;
 - ✓ Ora fine rifornimento;
 - ✓ Operatore Aereo;
 - ✓ Tipo di Aeromobile;
 - ✓ Registrazione;
 - ✓ Stand utilizzato;
 - ✓ Nominativo del Responsabile del Rifornimento;
 - ✓ Se il rifornimento è avvenuto con o senza passeggeri a bordo o durante la fase d'imbarco, sbarco.

10.4 GESTORE

1. Ai fini di prevenzione e di primo intervento in caso di incendio del carburante, il Gestore deve assicurare che nella piazzola ove si svolge il rifornimento o nelle immediate vicinanze della stessa siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza di 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» secondo quanto prescritto dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno;

2. Il Gestore ha effettuato apposite valutazioni e ha verificato, condividendole con il locale distaccamento aeroportuale, l' idoneità delle piazzole di sosta aa/mm abilitate al rifornimento con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco ai fini dell'intervento antincendio, tenendo conto di fattori quali l'ubicazione rispetto alla stazione antincendio, la presenza nelle immediate vicinanze di dotazioni di estinguente pronte all'uso per il primo intervento, la posizione reciproca delle piazzole dedicate, etc.;
3. Il Gestore ha elaborato un apposito Risk Assessment nel quale sono indicati i rischi connessi alle operazioni di rifornimento carburante con e senza pax on board e le mitigazioni poste in essere;
4. Il Gestore invia, in tempo utile, al distaccamento aeroportuale, via mail all'indirizzo dist.ct05.aeroporto@vigilfuoco.it, o in alternativa via FAX al numero 095 7231472, la programmazione giornaliera dell'attività di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco;
5. Il Gestore avvisa i VVF ogni qualvolta venga richiesto un servizio di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco utilizzando una delle seguenti metodologie:
 - a. Via telematica con visione su monitor dedicato posizionato presso il distaccamento, o in caso di indisponibilità;
 - b. Via telefono (int. 412);comunicando:
 - la tipologia di aeromobile,
 - la Compagnia aerea,
 - lo stand
 - l'ora effettiva di inizio del rifornimento comunicata dall'Handler.

Il Gestore aeroportuale deve comunicare agli Operatori Aerei la sospensione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale (in presenza di stati di allarme, emergenza, incidente e/o su richiesta dei VVF);

6. In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale il Gestore non può autorizzare l'inizio delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco e, qualora in corso, le stesse dovranno essere interrotte fino al ripristino del servizio antincendio aeroportuale, comunicato dai VVF.
7. Riceve le richieste compilate sul modulo "Richiesta inserimento presso l'elenco ufficiale degli Operatori Aerei che possono effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco presso lo scalo di CTA"

10.5 ENAC

Esercita sui soggetti certificati e sulle operazioni di rifornimento attività di vigilanza secondo i propri Regolamenti e disposizioni attuative. L'attività di vigilanza è finalizzata alla verifica del

rispetto delle norme e delle procedure approvate, secondo programmi ispettivi su base ordinaria e/o straordinaria.

10.6 CORPO NAZIONALE VV.F.

Esercita attività ispettive sull'osservanza delle prescrizioni tecniche da osservarsi durante le operazioni di rifornimento nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali. Ferme restando le facoltà del C.N.VV.F. in tema di sanzioni, le violazioni alle prescrizioni sono comunicate all'ENAC ed al Gestore per i provvedimenti di competenza.

Ha il compito di effettuare, su richiesta, la formazione e la successiva verifica, tramite esame, della qualificazione degli operatori di rifornimento, nonché l'attività di refresh periodica. In caso di accertata inosservanza, secondo quanto previsto all'art. 7 del D.M. 30 giugno 2011 provvederanno, ove si rendesse necessario, a far sospendere le operazioni di rifornimento di carburante.

Il Responsabile del rifornimento, secondo quanto previsto dall'art. 3 del D.M. 30 giugno 2011, prima della ripresa dell'attività di rifornimento, dovrà garantire il ripristino delle condizioni di sicurezza.

10.7 PRESTATORI DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

Devono essere in possesso delle certificazioni richieste dalla normativa vigente per operare in qualità di Handler.

Devono formare il proprio personale sulla base di quanto previsto dalle Linee Guida per la Predisposizione del programma del corso di formazione del personale operante in Apron – Rifornimento carburante agli aeromobili, emessi da ENAC e dal Ministero dell'Interno.

Assicurano che i mezzi utilizzati sottobordo siano in condizioni di efficienza e che non producano fiamme o scintille o, in ogni caso, situazioni di rischio incendio.

11 RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO

Per le operazioni di rifornimento di un aeromobile con i passeggeri che si stanno imbarcando, o sono a bordo o stanno sbarcando, oltre al rispetto di quanto previsto al precedente paragrafo, devono essere poste in atto le seguenti azioni da parte dei diversi soggetti coinvolti.

S.A.C., per il tramite di Risk Assessment condiviso dai VV.F. e da ENAC D.O., ha individuato le piazzole di sosta aa/mm che danno la garanzia di operare in sicurezza. A tal fine si è suddiviso il piazzale in dieci aree ed all'interno di ogni area si sono individuate una o più piazzole da adibire a tale attività.

Prima dell'inizio dell'operazione di rifornimento, **AOS S.A.C.**, ricevuta con un anticipo di almeno 24 ore la comunicazione da parte dell'Operatore Aereo (per i voli che prevedono il rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco sbarco per tutta la stagionalità, potrà essere effettuata una sola volta all'inizio della stagionalità stessa) e verificata la compatibilità di tale operazione con la piazzola assegnata all'aeromobile, avvisa il Servizio Antincendio Aeroportuale comunicando la tipologia d'aeromobile, la compagnia aerea, il numero della piazzola e l'ora di inizio del rifornimento.

AOS S.A.C. invierà all'Operatore Aereo, conferma della possibilità di effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco.

Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, il **Responsabile del Rifornimento**, dopo aver ottenuto l'approvazione di AOS S.A.C. (al numero **095.7239136** anche per il tramite del proprio handler) a procedere con le operazioni di rifornimento, verificherà che siano stati predisposti i dispositivi di evacuazione e attuate le indicazioni di seguito elencate:

- a) le porte usate normalmente per l'imbarco/sbarco dei passeggeri devono essere aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse, ma non bloccate; in caso di utilizzo di pontile di imbarco, la porta posteriore dovrà essere approntata quale uscita di sicurezza per i passeggeri e/o il personale imbarcato.
- b) le scale o i pontili d'imbarco devono essere approntati presso le porte in uso;
- c) le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da pontili d'imbarco o da scale mobili, devono essere approntate per l'uso;
- d) le porte, le scale o i pontili d'imbarco in uso non devono essere ostruiti, per consentire il libero impiego in caso d'emergenza;
- e) deve essere mantenuto, durante le operazioni di rifornimento, il contatto radio tra la cabina di pilotaggio e la torre di controllo per eventuali attivazioni delle procedure di emergenza;
- f) deve essere mantenuto il contatto visivo tra il **Responsabile del rifornimento** e il personale **addetto al rifornimento** oppure, nel caso di impossibilità del contatto visivo, gli handlers e l'operatore aereo dovranno dotarsi di idonei dispositivi radio.

Qualora durante le operazioni di rifornimento di carburante sia in atto l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, devono essere osservate le seguenti ulteriori misure di sicurezza a carico dell'handler che effettua le operazioni di assistenza a terra:

- a) i passeggeri devono essere 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 deve essere chiaramente indicato e il responsabile delle operazioni di assistenza deve poter sorvegliare i movimenti dei passeggeri ovvero farli scortare a piccoli gruppi nei loro movimenti da e verso l'aeromobile;
- b) tutte le apparecchiature ed attrezzature per l'imbarco/sbarco dei passeggeri e dei bagagli debbono essere approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento;
- c) non è possibile effettuare le operazioni di imbarco di un PRM durante le operazioni di rifornimento con i passeggeri a bordo e/o durante la fase di imbarco sbarco,
- d) deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco (al gate) e/o sbarco (a bordo), causa il rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale.

L'effettuazione del rifornimento può avvenire, in presenza del Responsabile del Rifornimento, solo dopo l'approvazione di S.A.C. AOS e l'assenso del comandante dell'aeromobile o suo delegato.

In caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale, le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco non possono iniziare e devono comunque essere interrotte qualora già avviate. Tale evenienza è comunicata dal Gestore aeroportuale (AOS S.A.C.) agli Operatori Aerei per il tramite dell'handler di servizio, via radio sulla frequenza Apron 449.225 Mhz.

L'Handler rifornitore deve prevedere, all'interno del proprio Manuale Operativo, una procedura che disciplini le modalità dell'interruzione del servizio in caso di emergenza e le conseguenti azioni da intraprendere in coordinamento con l'Operatore Aereo.

Il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare l'equipaggio di condotta per l'avvio dell'evacuazione di emergenza dell'aeromobile e per l'attivazione del Servizio Antincendio aeroportuale. L'evacuazione di emergenza avviene sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo che deve garantire la pronta disponibilità dei mezzi per lo sbarco, scale e/o pontili, ed il libero accesso agli stessi.

Al termine delle operazioni di rifornimento, il Responsabile del Rifornimento informerà AOS che girerà l'informazione, senza ritardo, ai VV.F.

12 GESTIONE E COMUNICAZIONI EMERGENZE

Eventuali situazioni di emergenza presso il deposito carburante vengono gestite con l'applicazione di specifici piani di emergenza a cura del personale WORLD FUEL SERVICES e CARBOIL.

All'insorgere di eventuali situazioni anomale e di emergenza che vedono coinvolti i depositi carburanti e/o le normali attività di rifornimento aa/mm, oltre alle attività di allertamento previste nei propri piani d'emergenza, la Società rifornitrice dovrà fornire ad AOS S.A.C. informazioni dettagliate circa:

- situazione anomala o di emergenza in corso,
- azione correttiva prevista, e relativi tempi di rientro,
- fine situazione anomala o di emergenza.

12.1 SVERSAMENTO CARBURANTE DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DELL'AEROMOBILE

In caso di fuoruscita carburante che occupi un'area superiore a circa 4 mq, o maggiore di 20 litri, o che nell'opinione del Responsabile del Rifornimento o dell'addetto al rifornimento carburante possa costituire pericolo:

1. *l'addetto al rifornimento*, oltre ad eseguire le procedure predisposte dalla società erogatrice, deve:
 - interrompere le operazioni di rifornimento (se in atto) ed operare per circoscrivere l'area;

- informare il Vettore della fuoriuscita di carburante,
- 2. *il Responsabile del Rifornimento* deve:
 - Se lo sversamento avviene nella semiala opposta all'attacco della bocchetta di rifornimento, avvisare immediatamente l'addetto al rifornimento;
 - provvedere a far interrompere immediatamente il rifornimento;
 - valutare la necessità di allontanare mezzi ed attrezzature, nonché le misure di sicurezza e di primo intervento da adottare;
 - allertare il personale presente a bordo dell'aeromobile che dovrà, a sua volta, informare TWR che provvederà ad attivare il Piano di Emergenza Aeroportuale secondo quanto previsto nella fase di "Incidente" su Apron, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto.
 - impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area interessata dallo sversamento di carburante e condurle in zona sicura;
 - valutare l'eventuale sospensione delle attività di handling, richiedendo altresì a questi, l'allertamento dell'AOS;
- 3. *VV.F.*, informati dell'avvenimento prenderanno in gestione l'evento, provvederanno alla messa in sicurezza dell'area affinché sia possibile procedere alla successiva attività di bonifica a cura di S.A.C.;
- 4. *ADI*, informato da AOS o da ascolto radio, provvederà:
 - a presidiare l'area, per il monitoraggio delle condizioni d'uso della stessa e fornitura eventuale proprio supporto;
 - a comunicare la successiva agibilità della piazzola di sosta.
- 5. *AOS*, provvederà a segnalare l'evento ad ENAC, ENAV, Safety Manager, PH MOV, PH MAN e il Servizio Ambiente.

Appositi provvedimenti verranno adottati per la tutela ambientale (vedasi "Regolamento di Scalo" ed. corr.).

EVENTO	OPERATORE COINVOLTO	AZIONE
Sversamento (> 4 mq o > 20 l)	Handler Rifornitore	Interrompere le operazioni
	Responsabile del Rifornimento	Informa TWR che provvederà ad attivare il Piano di Emergenza Aeroportuale
	Responsabile del Rifornimento	Impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area e condurli in zona

sicura.

In caso di fuoriuscita carburante che occupi un'area inferiore a circa 4 mq, o minore a 20 litri, sempreché nell'opinione del personale operativo o dell'addetto al rifornimento carburante non possa costituire pericolo:

1. *l'addetto al rifornimento*, oltre ad eseguire le procedure predisposte dalla società erogatrice, deve:
 - interrompere le operazioni di rifornimento (se in atto) ed operare per circoscrivere lo sversamento;
 - informare il Vettore della fuoriuscita di carburante.
2. *il Responsabile del Rifornimento* deve:
 - richiedere l'intervento di **S.A.C. (AOS**, nominativo radio: **Apron** - frequenza 440,450 Mhz, telefono **095.7239136**);
 - impedire, con la collaborazione del personale di rampa presente, l'accesso di persone e mezzi nell'area interessata dallo sversamento di carburante e condurle in zona sicura;
3. *MAS*, informato da AOS, provvederà alla rimozione del carburante versato mediante l'utilizzo di elementi assorbenti, addebitandone i costi alla società direttamente responsabile;
4. *ADI* provvederà a comunicare la successiva agibilità della piazzola di sosta.
5. *AOS* provvederà a segnalare l'evento ad ENAC, ENAV, Safety Manager, PH MOV, PH MAN e il Servizio Ambiente.

Appositi provvedimenti verranno adottati per la tutela ambientale (vedasi "Regolamento di Scalo" ed. corr.).

EVENTO	OPERATORE COINVOLTO	AZIONE
Sversamento (< 4 mq o < 20 l)	Handler Rifornitore	Interrompere le operazioni
	Responsabile del Rifornimento	Contattare AOS
	Responsabile del Rifornimento	Impedire l'accesso di persone e mezzi nell'area e condurli in zona sicura.

Per l'effettuazione del Risk Assessment si è separata l'attività di rifornimento degli aeromobili con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco da quella senza passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco.

Per quanto attiene il rifornimento senza passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco, gli stand sono muniti di presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca e 50 litri di schiuma, tranne per il piazzale di Aviazione Generale (ex Pentagono) dove, secondo l'art.4 comma 17/b del DM 30 giugno 2011, sono stati posizionati estintori portatili di capacità non inferiore a 12 Kg di polvere chimica secca in quanto in esso si svolge traffico aereo con velivoli di massa massima al decollo non superiore a 5.700 kg o con meno di 10 posti passeggeri.

Per quanto riguarda l'individuazione degli stand da dedicare all'attività di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco, si è tenuto in considerazione il layout aeroportuale, il tempo di intervento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, la configurazione degli aircraft stand, il pregresso storico delle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco con la presenza dei VV.F. sottobordo e la posizione rispetto il Distaccamento Aeroportuale dei VV.F.

In tale valutazione si è ritenuto opportuno dividere il piazzale aeromobili in dieci settori, individuando all'interno di ognuno di essi le piazzole disponibili all'attività di che trattasi. I criteri utilizzati hanno permesso di individuare i seguenti stand da abilitare alle operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco:

Settore	Aircraft stand	Provisions
1	318	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	319	Aree ESA libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	320	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	321	Aree ESA libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
2	327	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	328	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);

3	312	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	313	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	314	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
4	332	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
5	335	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	336	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
6	323	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	324	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	325	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	326	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
7	316	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	317	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
8	333	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
9	337	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);

	338	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	339	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
10	300	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	301	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);
	302	Aree ESA dal lato del Rifornimento libere da mezzi (sotto la responsabilità del Responsabile del Rifornimento);

In ogni caso non sarà possibile effettuare più di cinque rifornimenti con passeggeri a bordo e/o in imbarco/sbarco contemporaneamente. In caso di evento che coinvolga il Servizio Antincendio aeroportuale, tutte le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte immediatamente

13 ALLEGATI

PLAFUE01	Planimetria Generale
PLAFUE02	Planimetria Settori 1 - 6
PLAFUE03	Planimetria Settore 2
PLAFUE04	Planimetria Settori 3 - 7
PLAFUE05	Planimetria Settori 4 - 8
PLAFUE06	Planimetria Settori 5 - 9
PLAFUE07	Planimetria Settore 10