

SEZIONE 15 - GESTIONE DELLA SAFETY SUL PIAZZALE

Riferimenti normativi

- Regolamento (UE) 139/2014
- EASA Guidance Material
- RCEA, Ed. 2 – emendamento 6 del 20/06/2011, Cap. 10 §6.
- Decreto 30 giugno 2011 del Ministro dell'interno "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili"
- EU-OPS 1.305 " Refuelling/Defuelling with passengers embarking, on board or disembarking.
- Analisi di sicurezza Aerdorica Safety Management System
- Accordo Aerdorica – ENAV – Allegato 3

15.1 PREVENZIONE E PROTEZIONE DAL JET BLAST

Con l'aeromobile in movimento, bisogna rispettare la seguente regola come distanza di sicurezza dietro al motore (vedi anche Sezione 16.2.6):

- con l'aeromobile con i motori in IDLE (aereo con motori in moto e fermo) bisogna rispettare una distanza dal motore pari alla lunghezza dell'a/m.
- con l'aeromobile in taxi e con i motori in PARTIAL POWER (cioè mentre sta rullando) bisogna rispettare una distanza dal motore pari al doppio della lunghezza dell'a/m oppure
- non si deve rimanere nella direzione del flusso dei motori dell'aeroplano

15.2 MISURE DI SAFETY DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE AGLI AEROMOBILI

La presente procedura definisce le modalità da adottare durante le fasi di rifornimento carburante (refuelling / defuelling) con o senza passeggeri a bordo o durante l'imbarco o sbarco degli stessi, ad aeromobili ad ala fissa e con peso massimo al decollo superiore a 5700 Kg. definendo le responsabilità, le azioni e le attività di ogni singolo soggetto coinvolto nelle singole operazioni Sono inoltre determinati i compiti assegnati ai singoli enti ed il flusso informativo fra gli stessi.

Durante le operazioni di rifornimento di carburante agli aeromobili, con o senza passeggeri a bordo oppure in fase di imbarco e sbarco devono essere osservate le seguenti prescrizioni tecniche e precauzioni che si applicano anche alle operazioni di aspirazione di carburante dai serbatoi degli aeromobili (de-fueling):

1. Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dall'Handler Rifornitore sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo 1;
2. L'Operatore aereo nomina il Responsabile di rifornimento;
3. Il rifornimento di carburante non può essere effettuato in assenza del Responsabile del rifornimento;

¹ Per i voli privati le operazioni di rifornimento sono effettuate sotto la responsabilità del pilota.

4. Durante le operazioni di rifornimento deve prevedersi intorno all'aeromobile una zona di sicurezza costituita da un'area circolare avente un raggio di 6 metri dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento, nella quale non devono trovarsi persone estranee alle operazioni di rifornimento, assistenza all'aeromobile e controllo delle operazioni;
5. Le operazioni di avvicinamento e allontanamento dei veicoli sottobordo devono avvenire con l'ausilio di un operatore a terra (guide person);
6. Per ogni operazione di rifornimento, l'Handler Rifornitore deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata per l'effettuazione delle operazioni stesse: l'adeguatezza dell'addestramento è attestata da apposito certificato con dettaglio delle date di scadenza biennali inviato da Handler Rifornitore, ai VVF ed al Gestore, che lo conserva unitamente ai documenti relativi alla certificazione del prestatore e al registro dei Prestatori; qualora il rifornimento di carburante venga eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala, è richiesta la presenza di almeno un Operatore di Rifornimento certificato per ciascun punto d'attacco;
7. 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;
8. Durante le operazioni di rifornimento devono essere lasciate libere le vie di fuga per favorire il rapido allontanamento del mezzo rifornitore;
9. Durante le operazioni di rifornimento l'Operatore Aereo e l'Handler Rifornitore dovranno adottare, per ciascuna tipologia di aeromobile, le misure necessarie, indicate nelle proprie procedure operative, affinché sia esclusa la possibilità di determinare inneschi di vapori di carburante da parte di impianti e apparecchiature presenti nella zona di rifornimento e dovranno provvedere, altresì, ad attuare le procedure per la messa a terra dell'aeromobile e dei relativi mezzi di rifornimento;
10. Durante le operazioni di rifornimento, nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione;
11. Durante il rifornimento dell'aeromobile, i mezzi di assistenza e le attrezzature devono essere posizionate in modo tale da:
 - Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso ed antincendio;
 - Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile;
 - Consentire il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento;
12. I mezzi di rifornimento devono essere muniti di estintori efficienti.
13. I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala, salvo quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo strettamente necessario alle operazioni.
14. La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala e 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;
15. Durante le operazioni di rifornimento, devono essere presenti, in prossimità della zona di sicurezza, presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione per una disponibilità complessiva 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"; Il rifornimento non può essere eseguito se i dispositivi antincendio previsti non sono utilizzabili per avaria o per indisponibilità.

16. Le operazioni di rifornimento non possono essere effettuate o, se già iniziate, devono essere interrotte in caso di:
- temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze
 - condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile;
 - vapori di carburante all'interno dell'aeromobile;
 - presenza di fiamme o uso di apparecchiature in grado di produrre scintille o fiamme;
 - durante la ricarica o il cambio di bombole di ossigeno o la ricarica, l'installazione o la rimozione delle batterie dell'aeromobile;
 - qualsiasi altro evento che possa dare adito a situazioni di pericolo;
 - indisponibilità del Servizio Antincendio aeroportuale;
17. Tutti i mezzi inclusi i GPU non possono essere connessi/disconnessi durante le operazioni di rifornimento carburante, come previsto dall'art.5 comma 5 del D.M. 30 giugno 2011;
18. All'interno della zona di sicurezza, durante il rifornimento di carburante:
- è vietato l'uso di cellulari, così come l'uso di flash fotografici.
 - è vietato trascinare scale o altri mezzi con ruote metalliche o che comunque striscino sul suolo qualora trainati;
 - è vietata la connessione/disconnessione di qualsiasi tipo di batterie, incluso il caso di sedie a rotelle;
 - è vietato il carico/scarico e la movimentazione di DGR.

Ogni Operatore Aereo che intende accreditarsi presso lo scalo di Ancona per le operazioni di rifornimento **con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco** deve preventivamente compilare l'apposito modulo di richiesta (**allegato A**), firmarlo e inviarlo al Gestore aeroportuale al seguente indirizzo: **ops@marcheairport.com** almeno 20 giorni prima dell'inizio dell'attività.

L'Operatore Aereo riceverà conferma dell'eventuale accreditamento presso lo scalo di Ancona.

In caso di voli sanitari e di emergenza o dirottamenti e voli non schedulati il rifornimento **con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco** può essere fornito da Aerdorica anche ad Operatori Aerei non accreditati su esplicita richiesta del Comandante del volo da effettuarsi con il modulo (**allegato A**).

Nel caso in cui le operazioni di rifornimento avvengano con la presenza di **passeggeri a bordo** oltre alle sopra citate prescrizioni devono essere osservate le seguenti ulteriori specifiche misure di sicurezza:

- Le porte usate normalmente per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri devono essere aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse ma non bloccate
- Le scale devono essere approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento
- Le porte e le scale devono essere libere e sgombre in modo da consentire il loro totale impiego in caso di emergenza e quindi di evacuazione dell'aereo
- Deve essere mantenuto, durante le operazioni di rifornimento, il costante contatto radio tra cabina di pilotaggio e la torre di controllo per eventuali attivazioni delle procedure di emergenza
- Deve essere sempre mantenuto il contatto tra il Responsabile del rifornimento e il personale dell'Handler Rifornitore; nel caso di impossibilità di contatto visivo dovranno essere utilizzati dispositivi radio

Nel caso in cui poi il rifornimento avvenga **durante le operazioni di sbarco/imbarco** passeggeri dovranno essere adottate ulteriori misure di sicurezza in aggiunta a tutte quelle riportate fino ad ora ed in particolare:

1. In caso di rifornimento con passeggeri a bordo e durante le operazioni di sbarco/imbarco passeggeri è necessario avvisare preventivamente i VVF, pertanto gli operatori aerei dovranno informare l'handler dell'esigenza. Quest'ultimo a sua volta dovrà avvisare l'ufficio operativo di scalo che provvederà a darne comunicazione via mail ai VVF. L'ufficio operativo di scalo verificherà la richiesta pervenuta in relazione alle prescrizioni e alle limitazioni della presente procedura.
2. Tutte le attrezzature utilizzate per le operazioni di sbarco ed imbarco passeggeri e per il carico e scarico di bagagli, merce e posta dovranno essere approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento
3. I passeggeri devono essere instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento. I percorsi che dovranno seguire dovranno essere pertanto chiaramente indicati. A tal fine dovrà essere preventivamente individuato, tra il personale Aerdorica, un responsabile delle operazioni di assistenza a terra che avrà il compito di sorvegliare i movimenti dei passeggeri e di scortarli da e verso l'aeromobile. Soprattutto durante le operazioni di imbarco i passeggeri verranno scortati verso l'aeromobile a piccoli gruppi.
4. Dovrà essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco/sbarco, causa rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale.
5. Non è consentito l'imbarco e lo sbarco di disabili con mezzo elevatore (WCHS/WCHC) durante le operazioni di rifornimento con passeggeri in fase di sbarco/imbarco.

15.2.1 Limitazioni operative

Non è consentito il rifornimento contemporaneo di 2 aeromobili posti in piazzole di sosta contigue, nel caso in cui entrambi gli aeromobili siano con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco. La priorità incondizionata nel rifornimento spetta ai voli di emergenza/sanitari e ai voli di Stato. Per gli altri voli i rifornimenti vengono gestiti come da accordo commerciale tra vettore e Handler Rifornitore sulla base dell'ordine di richiesta.

15.2.2. Limitazioni degli stands

Stand 11

Durante il rifornimento allo stand 11, l'aereo allo stand 12 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 12 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 12

Durante il rifornimento allo stand 12, l'aereo allo stand 13 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 13 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 13

Durante il rifornimento allo stand 13, l'aereo allo stand 12 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 12 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso) ed anche l'aereo allo stand 14 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 14 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 14

Durante il rifornimento allo stand 14, l'aereo allo stand 21 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 21 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 21

Durante il rifornimento allo stand 21, l'aereo allo stand 22 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 22 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 22

Durante il rifornimento allo stand 22, l'aereo allo stand 31/31A non può muovere (NO READY) mentre lo stand 31/31A risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 31/31A

Durante il rifornimento allo stand 31/31A, l'aereo allo stand 22 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 22 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso) ed anche l'aereo allo stand 32 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 32 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 32/32A

Durante il rifornimento allo stand 32 e 32A non sussistono alcune limitazioni per gli stand attigui 31 e 33.

Stand 33/33A

Durante il rifornimento allo stand 33 non sussistono alcune limitazioni per lo stand attiguo 32 e per la porzione di veicolare interessata mentre durante il rifornimento allo stand 33A lo stand 32A è autorizzato alle operazioni di push back con accensione dei motori sulla Tango

Stand 41

Durante il rifornimento allo stand 41, l'aereo allo stand 42 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 42 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 42

Durante il rifornimento allo stand 42, l'aereo allo stand 43 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 43 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 43

Durante il rifornimento allo stand 43, l'aereo allo stand 44 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 44 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 44

Durante il rifornimento allo stand 44, l'elicottero allo stand 51 non può muovere (NO READY) mentre lo stand 51 risulta INIBITO se la piazzola è libera (non consentito l'ingresso).

Stand 51- Piazzola sosta Elicotteri nessuna limitazione.

15.2.3 Rifornimento Apron 3

Le operazioni di rifornimento dovranno soddisfare quanto prescritto dal D.M. del 30.06.2011 ed in particolare :

- che le attrezzature per il rifornimento, nonché gli sfiati dei serbatoi dell'aeromobile, si trovino ad una distanza non inferiore a 15 metri da qualsiasi edificio circostante;
- che il posizionamento dell'autobotte sia tale da ottenere la più immediata via di fuga e l'apparato motore del mezzo non sosti sotto l'ala dell'aeromobile;
- che la Safety net (zona di sicurezza) abbia un'area circolare con raggio di 6 metri tenuta libera dai serbatoi, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati;
- che in tempi rapidi possa essere attuata la procedura di evacuazione dei passeggeri dalla piazzola di sosta verso il terminal o i punti di raccolta previsti nel piano di evacuazione;

- il posizionamento dei presidi antincendio, a norma dell'art. 4, comma 16 del DM 30.06.2011 ossia dotazione di nr. 2 estintori da 50 kg ciascuno (uno a polvere chimica secca con capacità estinguente non inferiore a A-B1-C, l'altro a schiuma con capacità estinguente non inferiore a A-B4;
- i mezzi e le attrezzature di handling siano posizionate in modo da permettere libero accesso all'aeromobile dei mezzi di soccorso e la rapida evacuazione delle persone a bordo.

15.2.4 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:

Operatore Aereo

- a) deve individuare il Responsabile del Rifornimento.
- b) deve integrare le procedure di rifornimento con le specifiche disposizioni applicabili al caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in corso di imbarco/sbarco secondo la norma EU-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking", all'ultimo emendamento applicabile.
- c) nelle procedure dell'Operatore Aereo, devono essere trattati:
 1. i compiti e la responsabilità dell'equipaggio;
 2. le attività di bordo compatibili con le operazioni di rifornimento;
 3. le informazioni ai passeggeri;
 4. l'uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi ed uso delle cinture di sicurezza;
 5. l'uso delle uscite di emergenza;
 6. l'interruzione delle operazioni di rifornimento in presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di altri pericoli;
 7. l'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio Antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale;

Deve garantire che durante le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo sia attiva una comunicazione a due vie tra il Responsabile del rifornimento ed un membro dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile.

Il Responsabile del Rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza sottobordo per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento. Stabilisce e mantiene il contatto con il personale dell'Handler Rifornitore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile e provvede all'attivazione delle procedure di emergenza in caso di necessità informando e segnalando prontamente il responsabile delle operazioni di assistenza a terra.

In particolare il Responsabile del Rifornimento, direttamente o anche attraverso un suo delegato, deve assicurare che:

- a) siano presenti i presidi antincendio previsti;
- b) personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino nell'area interessata dal rifornimento (zona di sicurezza – 6 m);
- c) l'accesso all'area di rifornimento da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- d) in caso di necessità sia garantita la rapida evacuazione dei passeggeri, del personale dell'Operatore Aereo o di altri Handler eventualmente a bordo dell'aeromobile;
- e) il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature.

In caso di sversamento che possa rappresentare un rischio per la sicurezza, in ragione dell'entità e delle condizioni al contorno, o di principio d'incendio, il Responsabile del Rifornimento ha l'obbligo di allertare il personale di bordo ed attivare il Servizio Antincendio aeroportuale con comunicazione via radio alla Torre di Controllo.

Handler Rifornitore

L'Handler Rifornitore deve essere in possesso di certificazione, rilasciata dall'ENAC, che attesti l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza.

Per ogni operazione di rifornimento:

- deve assicurare la presenza di almeno una persona addestrata per l'effettuazione delle operazioni stesse
- verifica che il mezzo per il rifornimento sia dotato dei presidi antincendio in condizioni di efficienza
- si deve accertare che siano disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento dell'autobotte
- riceve dal Responsabile del rifornimento l'autorizzazione a procedere con il rifornimento si accerta che venga stabilita una comunicazione a due vie (visiva o via radio) con il Responsabile del rifornimento durante le operazioni di rifornimento.

In caso di incendio o di sversamento di carburante, ha l'obbligo di interrompere immediatamente il rifornimento e di avvisare il Responsabile del Rifornimento.

Conseguentemente, in ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, ecc.) 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.

In caso di sversamenti deve provvedere alla relativa pulizia e al conseguente smaltimento dei materiali secondo la legislazione in vigore.

Aerdorica

Compiti del Gestore

E' responsabile dell'analisi di sicurezza riguardante le operazioni di rifornimento presso lo scalo, in base alla quale provvede alla verifica e ottimizzazione delle piazzole di sosta abilitate al rifornimento e alla definizione di procedure a garanzia della safety sullo scalo nel rispetto della regolamentazione vigente

E' responsabile del mantenimento in efficienza dei dispositivi antincendio. Al riguardo, tramite apposite verifiche da parte degli addetti all'ufficio operativo (**allegato B**), assicura la presenza di:

- 2 estintori nella piazzola di rifornimento con le seguenti caratteristiche:
- 1 estintore con disponibilità complessiva non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca con capacità estinguente non inferiore a "A-B1-C";
- 1 estintore con disponibilità complessiva a 50 litri di schiuma con capacità estinguente non inferiore a "A-B4".

In caso di necessità di evacuazione, assicura l'indirizzamento dei passeggeri verso i punti di raccolta: i passeggeri saranno diretti verso il terminal arrivi o partenze nella direzione opposta a quella del vento. Provvede affinché siano avvisati i VVF ogni qualvolta venga richiesto un servizio di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco / sbarco, comunicando tramite l'Ufficio Operativo di Scalo via e-mail la tipologia di aeromobile, lo stand e l'ora effettiva di inizio del rifornimento. Verifica che le richieste di rifornimento con passeggeri a bordo siano compatibili con le limitazioni e le procedure in vigore e da conferma della possibilità di svolgimento delle operazioni (allegato B).

Applica le necessarie misure interdittive di carattere temporaneo nel caso in cui, a seguito di chiamata di emergenza connessa ad operazioni di rifornimento, riceva dal Responsabile del servizio antincendio comunicazione della riduzione del potenziale di soccorso associato alla categoria antincendio dell'aeroporto.

Compiti dell'Handler

Deve essere in possesso delle certificazioni richieste dalla normativa vigente per operare in qualità di Handler. Il personale deve essere inoltre formato 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.

Assicura tramite l'ufficio operativo di scalo che tutte le apparecchiature ed attrezzature per l'imbarco/sbarco dei passeggeri e dei bagagli siano approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento (art.5 comma 5b D.M. 30 giugno 2011) e 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.

Valuta la necessità di allontanare i propri mezzi e attrezzature coordinandosi con il Responsabile del Rifornimento e i VVF qualora si verifichi uno sversamento o un principio di incendio.

Tutto il personale presente sottobordo per l'effettuazione di servizi di assistenza deve concorrere, nelle more dell'intervento dei VVF e nei limiti delle proprie capacità, alla gestione di eventuali emergenze connesse con le operazioni di rifornimento, attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili in piazzola, ove la situazione lo consenta.

Nell'ambito delle attività di handling elabora procedure in grado di assicurare quanto segue:

- Individua all'interno dell'ufficio operativo di scalo un responsabile delle operazioni di rampa. Tale responsabile provvede affinché i passeggeri siano instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento. Il percorso da seguire deve essere pertanto chiaramente indicato. Il suddetto responsabile sorveglia i passeggeri nel loro movimento da e verso l'aeromobile. Il suddetto responsabile informa VVF e l'ufficio operativo di scalo del verificarsi di sversamenti che non comportino l'attivazione del Piano di emergenza aeroportuale fornisce supporto all'handler rifornitore negli interventi di rimozione del carburante sversato con il materiale assorbente a disposizione;

- le scale in uso non devono essere ostruite, per consentire il libero impiego in caso d'emergenza;
- deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco/sbarco, causa rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale.
- Il Responsabile delle operazioni di rampa comunica all'ufficio operativo di scalo:
 - la richiesta di effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo o durante lo sbarco/imbarco;
 - il numero del volo;
 - l'orario previsto di inizio rifornimento;
 - l'orario di fine rifornimento.

Qualora, in attuazione di quanto sopra indicato, il Responsabile delle operazioni di rampa riceva comunicazione da parte dell'ufficio operativo di scalo dell'impossibilità di procedere con le operazioni, ad es. a causa di altro rifornimento previsto o in corso sugli stand adiacenti, le operazioni non potranno essere autorizzate se non a seguito di una nuova richiesta.

In base alla valutazione dei rischi relativa alla procedura in oggetto è stato definito il numero minimo di addetti Aerdorica che devono essere presenti durante le operazioni di rifornimento:

- ✓ RIFORNIMENTO CARBURANTE E RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO:
NESSUNA UNITA' AERDORICA
- ✓ RIFORNIMENTO CARBURANTE IN FASE DI SBARCO/IMBARCO:
1 UNITA' AERDORICA = UN RESPONSABILE OPERAZIONI ASSISTENZA TERRA (RAMPA)

Corpo Nazionale V.V.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 per i provvedimenti di competenza.

Ha il compito di effettuare la formazione e la successiva verifica, tramite esame, delle qualificazioni degli Operatori di Rifornimento, nonché l'attività di recurrent training periodica.

A seguito di chiamata di emergenza, connessa ad operazioni di rifornimento, qualora l'impiego a tale scopo di personale e mezzi antincendio comporti la riduzione del potenziale di soccorso associato alla categoria antincendio dell'aeroporto, il Responsabile del servizio antincendio deve darne comunicazione al Gestore aeroportuale per l'applicazione, ai sensi dell'art. 705 del Codice della navigazione, delle necessarie misure interdittive di carattere temporaneo.

15.2.5 Procedure da adottare in caso di sversamento di carburante

In caso di sversamento di carburante l'Handler Rifornitore deve allertare immediatamente il Responsabile del Rifornimento.

In caso di principio di incendio o di sversamento che possa rappresentare un rischio per la sicurezza, in ragione dell'entità e delle condizioni al contorno, devono essere seguite le modalità previste per l'attivazione del Piano di emergenza aeroportuale in caso di incidente aereo, che prevedono la comunicazione dello stato di emergenza alla TWR.

In ogni caso, anche quando a giudizio del Responsabile del rifornimento non si ritenga necessario attivare il Piano di Emergenza data la modesta entità degli sversamenti e l'assenza di condizioni di rischio, è fatto obbligo al responsabile delle operazioni di rampa di informare prontamente i Vigili del Fuoco aeroportuali, e, non appena possibile, l'ufficio operativo di scalo.

Fermo restando ogni eventuale adempimento da porre in atto in attuazione delle procedure di emergenza di ciascun operatore ed in attuazione del Piano di Emergenza Aeroportuale o su richiesta dei Vigili del Fuoco a seguito del relativo intervento, in caso di sversamento deve essere attuato quanto segue.

L'Handler Rifornitore è responsabile del controllo, della pulizia e dello smaltimento secondo le leggi vigenti di ogni sversamento di carburante che si verifichi nelle operazioni di rifornimento.

Il Responsabile delle operazioni di rampa è tenuto a collaborare per consentire lo svolgimento delle procedure di pulizia.

In particolare, il Responsabile delle operazioni di rampa:

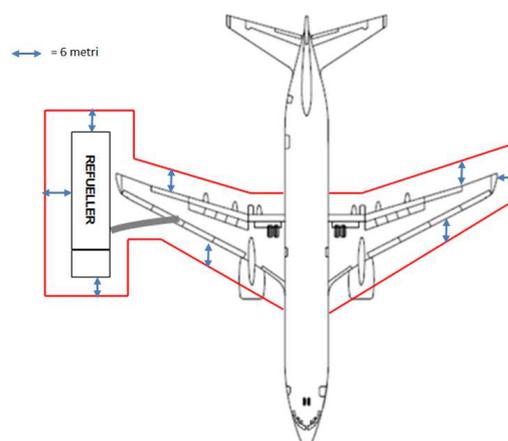
- deve intervenire a supporto dell'Handler rifornitore con il materiale assorbente a propria disposizione;
- deve avvisare l'ufficio operativo di scalo dell'accaduto.

A seguito di uno sversamento e delle associate operazioni di pulizia, tutte le possibili fonti di innesco devono essere rimosse o prevenute. Tutti gli sversamenti devono essere immediatamente controllati e contenuti con idoneo materiale assorbente. Il materiale assorbente deve essere prontamente disponibile nell'area di rifornimento secondo modalità che lo rendano utilizzabile da parte del personale.

In nessun caso gli sversamenti devono essere smaltiti tramite la rete di smaltimento delle acque meteoriche di piazzale.

Ogni sversamento deve essere oggetto di apposito reporting e documentazione nell'ambito del reporting system del SMS aeroportuale.

Zona di sicurezza (Safety net)



La figura riproduce la zona di sicurezza di 6 metri; dal momento che ogni tipo di aeromobile può presentare gli sfiati e i serbatoi in posizioni differenti, è necessario che il Responsabile del Rifornimento esegua una verifica puntuale di volta in volta e ne dia comunicazione all' Operatore di Rifornimento e all'addetto di rampa presente sottobordo nel caso in cui la zona di sicurezza non corrisponda a quella della figura sopra rappresentata

15.3 PREVENZIONE FOD, INCLUSA PULIZIA DEL PIAZZALE

Un oggetto, anche di piccole dimensioni, abbandonato sull'area di movimento può:

- essere risucchiato da un motore a getto provocando seri danni;
- può essere scagliato come un "proiettile" se presente nella jet blast area;
- conficcarsi nei pneumatici di aeromobili e veicoli provocando ingenti danni.

Per queste ragioni è severamente vietato abbandonare oggetti di qualsiasi dimensione in airside o contaminare le superfici dell'area di Movimento con fango, terra, ecc.

Chiunque rinvenga materiale che potrebbe essere riconducibile alla struttura di un aereo, dovrà informare l'Ufficio Operativo di Scalo Aerdorica e la Torre di Controllo.

Tutti gli operatori hanno l'obbligo di non abbandonare qualsiasi oggetto in area di movimento. La raccolta di FOD è responsabilità di tutti (Rif. Sezione 9 par.9.5).

15.4 VERIFICA DEL RISPETTO DELLE PROCEDURE DI SAFETY DA PARTE DEL PERSONALE OPERANTE SUL PIAZZALE

L'attività è volta a garantire che tutte le disposizioni normative vigenti siano rispettate al fine di evitare di incidenti, inconvenienti o e sanzioni.

L'attività di verifica si basa sull'analisi delle procedure da parte del Compliance Monitoring Manager per assicurare il rispetto di quanto previsto dalla norma. In altri termini, l'attività di verifica della *compliance* si esaurisce nel prendere atto che determinate procedure siano effettivamente poste in essere, esprimendo un giudizio qualitativo sul grado di applicazione delle procedure medesime e fornendo, in merito, un report all'Accountable Manager.

Durante la normale operatività, l'attività di verifica è svolta dai Capiscalo di Servizio in coerenza con le loro funzioni in quanto diretti responsabili del coordinamento delle attività operative quotidiane.

Ad essi spetta il compito di promuovere la cultura del controllo nelle aree di propria responsabilità, assicurandosi che tutto il personale afferente alla Struttura sia adeguatamente coinvolto e istruito relativamente agli specifici compiti, al fine di garantire un elevato grado di *compliance* alle previsioni normative e regolamentari.

15.4.1 Modalità di verifica

Le visite e i riscontri periodici (di norma semestrali) sono effettuati sulla base di una griglia di rilevazione (*check list*) comprendente le procedure sottoposte a verifica di *compliance*. Per ciascuna procedura esaminata, è espressa una valutazione qualitativa del grado di aderenza della procedura posta in atto alle previsioni normative o regolamentari.

PARTE E – SEZ. 15 - ALLEGATO A

Compagnia Aerea/Airline company name: _____

Aircraft Operator Certificate (AOC) number : _____

Il Vettore richiede di effettuare il rifornimento con passeggeri a bordo e/o in imbarco e sbarco presso lo scalo di AOI e dichiara di:

The Carrier hereby requests refuelling with passengers embarking, on board or disembarking at AOI and declares :

- aver preventivamente condiviso la procedura di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco / sbarco con Aerdorica con cui ha stipulato o intende stipulare il contratto di handling e assicura che sia in possesso dei requisiti e delle risorse necessarie per supportare il Vettore

To partake of Refueling procedure with passengers embarking, on board or disembarking with Aerdorica and to have made or going to make Handling Agreement with Aerdorica and to possess all required skills and means

- di accettare la procedura di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco / sbarco presente nel Manuale di Aeroporto dell'Aeroporto di Ancona-Falconara (in allegato)

To accept the Refueling procedure with passengers embarking, on board or disembarking published on Ancona-Falconara Airport Manual (attached)

- che il responsabile del rifornimento corrisponde con la figura di:

- Comandante
- Pilota
- Tecnico Qualificato

- That Head of Supply at Ancona-Falconara Airport is identified as: .*

- Captain*
- Co-pilot*
- Qualified Technician*

Firma del legale rappresentante *Signature on behalf of company* _____

PARTE E - SEZ. 15- ALLEGATO B

CHECK LIST – Rifornamento carburante

Ufficio Operativo di Scalo (nome e cognome) _____

volo/data _____

1	Verifica che la Compagnia sia nell'elenco degli Operatori aerei accreditati sullo scalo	<input type="checkbox"/>
2	Verifica il rispetto delle limitazioni degli stand attigui	<input type="checkbox"/>
3	Verifica che non siano previsti concomitanti rifornimenti con pax a bordo negli stand attigui	<input type="checkbox"/>
4	Avvisa i VVF al centralino (245) specificando volo, tipo a/m, ora di inizio, stand	<input type="checkbox"/>
5	Verifica che non siano previsti per l'orario del rifornimento temporali con scariche elettriche	<input type="checkbox"/>
6	Verifica che siano presenti 2 estintori sottobordo	<input type="checkbox"/>