

### Disposizione

Oggetto: Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.  
Emendamento n. 6.

- Visto il D. Lgs. 27 luglio 1997 n. 250, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC);
- Visto in particolare il comma 5 dell'art. 4 del predetto D. Lgs. n. 250/1997 nella parte in cui prevede che il Direttore Generale adotti, in caso di urgenza, provvedimenti indifferibili per garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio, con l'obbligo di sottoporre gli stessi a ratifica del Consiglio di Amministrazione;
- Visto inoltre l'art. 7 comma 2 dello Statuto dell'Ente, approvato con D.M. 3 giugno 1999, che disciplina l'emanazione di provvedimenti ritenuti necessari per il conseguimento dei fini istituzionali;
- Visto il Codice della Navigazione, come riformato dal D. Lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e successive modificazioni ed integrazioni;
- Visto in particolare l'art. 690 del C.d.N. nella parte in cui prevede che ENAC, ferme restando le competenze di regolamentazione tecnica attribuite al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, determini le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi antincendio in ambito aeroportuale;
- Visto il "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" (Emendamento n. 5 all'Edizione 2, adottato il 23 settembre 2008), d'ora in avanti Regolamento, con il quale l'ENAC ha adottato la disciplina generale in tema di rifornimento degli aeromobili, nelle more della emanazione delle correlate norme e prescrizioni tecniche in tema di prevenzione e protezione incendio da parte del Ministero dell'Interno;
- Visto in particolare il Capitolo 10 Paragrafo 6 del Regolamento nelle parti in cui sono richiamate le disposizioni e prescrizioni del Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno;
- Rilevato che, allo scopo di pervenire ad una disciplina completa ed armonizzata delle procedure di rifornimento agli aeromobili, il Dipartimento dei VV.F. ha finalizzato il procedimento per l'emissione del nuovo D.M. "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili", che aggiorna il D.M. 30/09/85, ad oggi vigente in materia;
- Ritenuto peraltro che per allineare al meglio le previsioni dei prodotti normativi delle due Amministrazioni competenti, in particolare per gli aspetti relativi al primo intervento ed alle azioni da attuare in caso di emergenza, è necessario introdurre all'interno del Regolamento alcuni nuovi requisiti;



- Vista la conseguente proposta di Emendamento n. 6 al "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti";
- Vista la relazione predisposta dalla Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti d'intesa con la Direzione Regolazione Ambiente ed Aeroporti;
- Considerato che l'emissione del nuovo D.M. da parte del Ministero dell'Interno è prevista a far data dal 01/07/2011 e che è necessario adottare contestualmente le correlate previsioni dell'Emendamento 6 al Regolamento,

**Adotta in via d'urgenza**

Ai sensi dell'art. 4 comma 5 del D. Lgs. n. 250/97, l'Emendamento n. 6 al "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" che si allega alla presente disposizione e ne forma parte integrante.

Ai sensi dell'art. 4 comma 5 del D. Lgs. n. 250/97, il presente provvedimento è soggetto alla ratifica da parte del Consiglio di Amministrazione dell'ENAC nella prima seduta utile.

Alessio Quaranta

Tabella 5.1  
Categorie degli aeroporti ai fini del soccorso e della lotta antincendio

Categoria aeroporto (1)	Lunghezza fuori-tutto dell'aeromobile (2)	Larghezza massima della fusoliera (3)
1	da 0 m fino a 9 m esclusi	2 m
2	da 9 m fino a 12 m esclusi	2 m
3	da 12 m fino a 18 m esclusi	3 m
4	da 18 m fino a 24 m esclusi	4 m
5	da 24 m fino a 28 m esclusi	4 m
6	da 28 m fino a 39 m esclusi	5 m
7	da 39 m fino a 49 m esclusi	5 m
8	da 49 m fino a 61 m esclusi	7 m
9	da 61 m fino a 76 m esclusi	7 m
10	da 76 m fino a 90 m esclusi	8 m

5.3.6 Durante i periodi previsti di ridotta attività, il livello di protezione disponibile sarà non inferiore a quello necessario per la categoria più elevata dell'aeromobile che si prevede utilizzerà l'aeroporto durante quel periodo indipendentemente dal relativo numero di movimenti.

#### 5.4 EQUIPAGGIAMENTO DI SOCCORSO

Sui veicoli di soccorso e lotta antincendio deve essere predisposto un equipaggiamento di soccorso commisurato al livello di protezione aeroportuale previsto secondo i requisiti emanati dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile. I veicoli di soccorso e le relative dotazioni devono essere adeguati alla configurazione dell'aeroporto.

#### 5.5 TEMPI DI RISPOSTA

5.5.1 L'obiettivo operativo del servizio di soccorso e lotta antincendio è quello di assicurare un tempo di risposta ~~non superiore ai~~ di due minuti, e comunque non superiore a tre minuti, in ogni parte della pista di volo, e non superiore ai tre minuti in ogni altra parte dell'area di movimento, in condizioni ottimali di visibilità e delle superfici da percorrere.

5.5.2 Per soddisfare l'obiettivo operativo quanto più possibile in condizioni di visibilità non ottimali, è necessario che i veicoli di soccorso e lotta antincendio dispongano di una mappa a griglia dell'aeroporto e delle aree limitrofe e ove richiesto, dalle condizioni orografiche ed ambientali, e di adeguati sistemi tecnologici di guida

5.5.3 Si definisce tempo di risposta l'intervallo temporale che intercorre tra l'inoltro della chiamata al servizio di soccorso e lotta antincendio ed il tempo impiegato dal primo veicolo per raggiungere un'idonea posizione per l'applicazione dell'agente estinguente ad un rateo pari ad almeno al 50% del rateo di scarico previsto per la categoria dell'aeroporto.



## 5. INCURSIONI DI PISTA

5.1 Si definisce incursione di pista (runway incursion) qualsiasi evento che si possa verificare su di una superficie aeroportuale che coinvolge la erronea presenza di un aeromobile, veicolo o persona nell'area protetta della superficie destinata per l'atterraggio o per il decollo dell'aereo.

Per area protetta si intende un'area che comprende anche parti della via di rullaggio localizzata tra le runway-holding positions in vigore e la pista in uso.

Il verificarsi di incursioni di pista è soggetto a segnalazioni obbligatorie secondo quanto riportato nel Capitolo 1 paragrafo 5.7 e 6.1.5.

Ai fini dell'analisi degli eventi, diversi dall'incidente (accident), gli stessi sono classificati in base alla loro gravità secondo le seguenti categorie:

- "serious incident"
- "major incident"
- "significant incident"
- "no safety effect"
- "not determined".

## 6. RIFORNIMENTO DEGLI AEROMOBILI

### 6.1 Generalità

Nel presente paragrafo sono disciplinate responsabilità, ambito di attività ed azioni dei diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di rifornimento degli aeromobili.

Sono altresì evidenziate le competenze del Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile che provvede, ai fini della prevenzione e protezione incendi, all'emanazione di prescrizioni tecniche e precauzioni da osservare durante il rifornimento degli aeromobili.

Tali operazioni, in particolare nei casi di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, presentano un livello di complessità, anche per la contemporanea presenza di più soggetti coinvolti nelle operazioni di assistenza a terra, che richiede un approccio armonizzato delle attività.

Pertanto è necessaria la costituzione di una rete di sicurezza - "safety net", che mediante una corretta attribuzione di compiti e responsabilità consenta di mantenere un adeguato livello di sicurezza delle operazioni senza penalizzare le esigenze di operatività aeroportuale. In un siffatto contesto eventuali mancanze di uno dei soggetti coinvolti potranno essere compensate dal comportamento proceduralmente corretto attuato da tutti gli altri.

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, proprio in virtù del processo di certificazione e di mantenimento della stessa, sviluppano specifiche procedure operative e provvedono alla qualificazione e all'addestramento continuo del proprio personale, rispondendo a standard tecnico-operativi validi in ambito internazionale.

Da considerarsi parte della safety net è inoltre la formazione del personale che opera nei servizi di assistenza a terra in tema di gestione dei rischi associati alle operazioni di rifornimento e relative procedure di emergenza.

Ulteriore fondamentale elemento della safety net è costituito dall'esercizio delle funzioni istituzionali svolte dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.), in ordine all'emanazione dei programmi di addestramento ed alla certificazione del personale dei Prestatori di servizi di assistenza carburante (di seguito definiti Handler rifornitori), nonché all'attività ispettiva sul rispetto della propria disciplina tecnica inerente le operazioni di rifornimento agli aeromobili.

## 6.2 Rifornimento senza passeggeri a bordo

6.2.1 Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dall'Handler rifornitore sotto la responsabilità dell'Operatore Aereo, che garantisce la supervisione di tali operazioni mediante la presenza di proprio personale di seguito individuato quale Responsabile del rifornimento.

Le prescrizioni tecniche per l'effettuazione del rifornimento degli aeromobili sono stabilite dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno con proprie disposizioni.

6.2.2 Ai fini della corretta effettuazione delle operazioni di rifornimento l'Operatore Aereo deve dotarsi di procedure ad hoc elaborate secondo le previsioni dei Regolamenti di certificazione ad esso applicabili di cui al Regolamento (CE) n. 2407/92. Deve inoltre individuare il Responsabile del 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.

In particolare il Responsabile del rifornimento deve assicurare che:

- siano presenti i presidi antincendio di cui al successivo punto 6.2.4;
- personale e mezzi estranei alle operazioni di assistenza all'aeromobile non si trovino nell'area interessata dal rifornimento;
- l'accesso da parte dei mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature;
- sia garantita la rapida evacuazione del personale dell'operatore o di altri handler eventualmente a bordo dell'aeromobile;
- il rapido allontanamento del mezzo rifornitore non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature.

Per le sole operazioni di cui al presente paragrafo 6.2, l'Operatore Aereo e l'Handler rifornitore possono concordare che le funzioni di supervisione del rifornimento vengano svolte da personale qualificato dell'Handler rifornitore.

In tal caso l'accordo sarà corredato di apposita procedura in cui sono dettagliate le azioni, di cui al successivo punto 6.2.5, da attuarsi in caso di principio d'incendio o di grande spargimento di carburante.

6.2.3 L'Handler rifornitore deve essere in possesso di certificazione, rilasciata dall'ENAC secondo i propri regolamenti, che attesti l'adeguatezza 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..

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. La dichiarazione deve essere disponibile durante le operazioni di rifornimento.

~~Dal 31 dicembre 2009 il~~ Il personale di cui al precedente comma deve essere in possesso di certificazione rilasciata dal C.N.VV.F..

6.2.4 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 ed aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno.

6.2.5 Nel caso di principio d'incendio o di un grande spargimento di carburante, l'Handler rifornitore ha l'obbligo di interrompere immediatamente il rifornimento.



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.

Il Responsabile del rifornimento ha l'obbligo di allertare il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile ed attivare il Servizio Antincendio aeroportuale secondo le procedure in uso presso l'aeroporto, fornendo immediata indicazione del tipo d'evento e la piazzola dove esso è avvenuto.

Per l'attuazione delle misure di cui ai commi precedenti i soggetti coinvolti devono elaborare apposite procedure da inserire nei propri Manuali operativi.

### **6.3 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 delle previsioni di cui al precedente paragrafo 6.2, devono essere poste in atto le seguenti azioni da parte dei diversi soggetti coinvolti.

6.3.1 Il Gestore deve provvedere all'ottimizzazione 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 alle stazioni antincendio, la presenza nelle immediate vicinanze di dotazioni di estinguente pronte all'uso per il primo intervento, la posizione reciproca delle piazzole dedicate, etc.

Deve inoltre elaborare un'apposita analisi di sicurezza per una gestione dell'apron compatibile con l'effettuazione di tali operazioni, che prenda in considerazione la casistica (operazioni su piazzole non contigue, più operazioni contemporanee in apron, ecc.) ed i rischi connessi e che individui, secondo adeguati criteri di risk management, misure e procedure in grado di mitigare tali rischi.

Il Gestore deve predisporre ed inserire all'interno del Manuale di Aeroporto la procedura operativa di cui al Capitolo 2 par. 6.8 (c) nella quale siano dettagliate, sulla base delle indicazioni riportate nel presente paragrafo, le azioni poste in essere da Operatore Aereo, Handler rifornitore, Gestore Aeroportuale, Servizio antincendio aeroportuale e Torre di Controllo, nel caso di rifornimento agli aeromobili con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco.

Prima dell'inizio dell'operazione di rifornimento, il Gestore aeroportuale, ricevuta la comunicazione da parte dell'Operatore Aereo e verificata la compatibilità di tale operazione con la posizione e le dotazioni della piazzola assegnata all'aeromobile, avvisa il Servizio antincendio aeroportuale comunicando la tipologia d'aeromobile, la posizione della piazzola e l'ora di inizio del rifornimento. In caso affermativo il gestore ne dà conferma all'Operatore Aereo.

6.3.2 L'Operatore Aereo deve integrare le procedure di cui al precedente punto 6.2.2 con le specifiche disposizioni applicabili al caso di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco secondo la norma JAR-OPS 1.305 "Refuelling/defuelling with passengers embarking, on board or disembarking", o similari.

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

- i compiti e la consistenza dell'equipaggio,
- le attività di bordo compatibili con le operazioni di rifornimento,
- le informazioni ai passeggeri,
- l'uso dei dispositivi di bordo, quali avvisi ed uso delle cinture di sicurezza,
- l'uso delle uscite di emergenza,
- l'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di presenza di vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di altri pericoli,
- l'interruzione delle operazioni di rifornimento in caso di indisponibilità del Servizio antincendio per sopraggiunte emergenze all'interno del sedime aeroportuale.

L'Operatore Aereo deve inoltre garantire che sia attiva una comunicazione a due vie tra il Responsabile del rifornimento ed un membro dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile presente a bordo.

Il Responsabile del rifornimento, in aggiunta a quanto previsto nel punto 6.2.2, deve assicurare che i presidi antincendio di cui al precedente punto 6.2.4 siano prontamente disponibili e che i veicoli e le attrezzature dei servizi di assistenza a terra siano posizionati intorno all'a/m in modo tale da consentire:

- a) l'uso di un numero sufficiente di uscite per l'agevole evacuazione dell'aeromobile; e
- b) un sicuro percorso di fuga per ognuna delle uscite da utilizzare durante l'emergenza.

Per ogni rifornimento, il caposcalo dell'Operatore Aereo o un suo rappresentante deve preventivamente comunicarne l'esigenza al Gestore aeroportuale.

L'effettuazione del rifornimento può avvenire, in presenza del Responsabile del rifornimento, solo dopo la conferma del gestore e l'assenso del comandante dell'aeromobile o suo delegato.

6.3.3 Durante le operazioni di rifornimento, al fine di minimizzare i tempi di intervento a seguito di emergenze connesse alle operazioni stesse, le squadre del Servizio antincendio aeroportuale, sono avviate in accordo alle previsioni di cui al precedente punto 6.3.1.

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 agli Operatori Aerei che hanno operazioni di rifornimento in corso.

6.3.4 L'Handler rifornitore, in aggiunta alle previsioni di cui al punto 6.2.3, 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.

6.3.5 Entro il 30 giugno 2012, il personale che opera in area Apron per servizi sottobordo durante le operazioni di rifornimento, deve ricevere una formazione 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..

~~6.3.5~~ 6.3.6 Nel caso di principio d'incendio o di grande spargimento di carburante l'Handler rifornitore adotta le misure previste nel precedente punto 6.2.5.

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.

Il personale presente sottobordo per l'effettuazione dei relativi servizi, nelle more dell'intervento del Servizio di soccorso e lotta antincendio aeroportuale e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, anche utilizzando i mezzi di estinzione disponibili in piazzola, ove la situazione lo consenta.

## 6.4 Attività di vigilanza

L'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 o straordinaria.

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