

A.I.DI.NA.T.

Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



In collaborazione con



Convegno

I NUOVI ORIZZONTI DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA

VOLI SANITARI

Dott. ssa Stefania Bevilacqua
Università degli Studi di Palermo

Roma, 19 - 20 ottobre 2017

TRASPORTI SANITARI

1. Certificazione aeromobile
2. Certificazione aeroporti ed eliporti
3. Certificazione delle società che operano il servizio di trasporto aereo di emergenza sanitaria
4. Certificazione personale navigante

INTRODUZIONE

L'elemento caratterizzante è l'impiego dell'«aeromobile» per la fornitura di **Servizi Medici di Emergenza (EMS)**:

- trasporto di persone malate o ferite;
- trasporto di personale medico
- trasporto di organi e di presidi medici

Soggetto trasportato:
soggetto bisognoso di
cure e di interventi
medici

Trasporto preposto
all'esecuzione di un
servizio pubblico
strumentale alla tutela del
diritto alla vita e alla
salute

L'assistenza sanitaria si
estende ad una serie di
doveri di controllo e di
vigilanza che mirano a
garantire l'utilità della
prestazione e la sicurezza

**È frequente il ricorso all'utilizzo
dell'elicottero per una più rapida
risoluzione dell'emergenza sanitaria**
HEMS

1. BENI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE HEMS

- **Aeroporti** Gli aeroporti abilitati al traffico elicotteristico e certificati ai sensi del Regolamento (UE) n.139/2014 o del Regolamento ENAC “Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti” (RCEA), sono idonei alle operazioni HEMS.
- **Eliporti** Il Regolamento ENAC “Costruzione ed Esercizio degli Eliporti” Edizione n. 1 del 20 ottobre 2011 (RCEE) introduce la nozione di eliporto inteso come aeroporto ad uso esclusivo degli elicotteri impiegati in attività di trasporto commerciale. Gli eliporti certificati ai sensi del Regolamento ENAC sono idonei alle operazioni HEMS
- **Elisuperfici** Area idonea alla partenza e all'arrivo di elicotteri, che non appartenga al demanio aeronautico, destinata all'uso esclusivo degli elicotteri e che non sia un eliporto (art. 701 cod. nav. e art.17 D.M. 01 febbraio 2006 “Norme di attuazione della legge 02/04/1968 n. 518, concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio”
- **Infrastrutture destinate al servizio medico di emergenza con elicotteri**, Regolamento Enac 2016 Ed. n° 1 del 22 dicembre (basi Hems, elisuperfici contrattualizzate ai fini Hems)

Elisuperfici

assoggettate alla **valutazione di impatto acustico**

ex art. 8, 2° comma della l. 26 ottobre 1995, n. 447 e d.P.C.M. 14 novembre 1997 come aeroporti ed eliporti Tar Toscana, sez. II Firenze, Sent. 18 marzo 2016, n. 481

Non applicabilità della disciplina più favorevole sul rumore



Non può estendersi la disciplina degli ospedali anche a strutture accessorie, come le elisuperfici, caratterizzate da impatto acustico maggiore

Diversa è l'esposizione occasionale al rumore originato da un'operazione di elisoccorso

2. Regolazione trasporto pubblico Operatori aerei soggetti a

➤ **REGOLE TECNICHE**

Certificazione operatori

JAR OPS 1- Aeromobili

JAR OPS 3 emend. 5- Elicotteri

EU OPS

➤ **REGOLE DI MERCATO**

Appalto  Procedura gara pubblica

Contratto tra Enti sanitari e operatore aereo

Utilizzo aeromobile di Stato

TRASPORTO SANITARIO D'URGENZA

Direttive del Presidente del Consiglio dei ministri (2011)

Richiesta di trasporto aereo avanzata alla Prefettura da una Struttura sanitaria pubblica

Condizioni di **straordinarietà** e di **eccezionalità**

Casi di imminente pericolo di vita o di interventi sanitari da eseguire entro limiti di tempo determinati ed improrogabili come il trapianto di organi

Settore regolato dal libero mercato

TRASPORTO sanitario → servizio assoggettato alle regole della libera concorrenza

Cons. Stato sez V, n. 4539/2010

servizio di elisoccorso → non rientra tra i compiti istituzionali del Corpo VV.FF. e gli aeromobili non possono beneficiare delle deroghe previste per gli aeromobili di Stato

Aut. Gar. della concorrenza e del mercato, parere 26/9/2013 n. AS1080

Le previsioni introdotte con d.l. 31 agosto 2013, n. 101 (alla normativa di riassetto delle disposizioni relative alle funzioni e ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco) violano i principi della concorrenza non rientrando l'elisoccorso tra i compiti istituzionali dei Vigili del fuoco

Requisiti tecnici e procedure amministrative per OPERAZIONI DI VOLO HEMS

Regolamento (UE) n.965/2012
e sue modifiche ed integrazioni

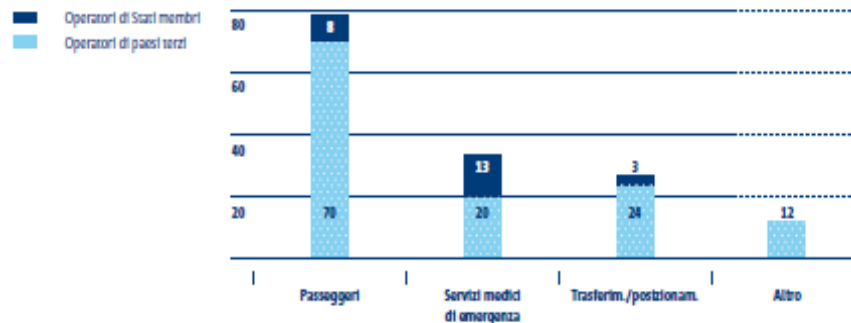
RISCHI?

Il livello di rischio associato alle operazioni HEMS e le correlate esigenze di sicurezza

ANALISI ANNUALE DELLA SICUREZZA 2009

GRAFICO 3-8

INCIDENTI MORTALI PER TIPO DI OPERAZIONE DI TRASPORTO AEREO COMMERCIALE –
ELICOTTERI DI STATI MEMBRI DELL'AESA E PAESI TERZI (2000 – 2009)



3.2.2 INCIDENTI MORTALI PER TIPO DI OPERAZIONE

Il **GRAFICO 3-8** riporta il numero di incidenti mortali per tipo di operazione. Esaminando il tipo di operazione interessata da incidenti mortali, si possono osservare delle differenze tra gli operatori degli Stati membri dell'AESA e gli operatori di paesi terzi.

L'operazione di trasporto aereo "Passaggi" è il principale tipo di operazione interessata dagli incidenti mortali di operatori di paesi terzi. La maggior parte degli incidenti mortali relativi ad aeromobili di Stati membri dell'AESA (13) ha interessato operazioni di assistenza medica di emergenza svolta mediante l'uso di elicotteri (HEMS*). Questa voce rappresenta il 41% del numero totale di incidenti mortali relativi ad operazioni di assistenza medica di emergenza con uso di elicotteri in tutto il mondo. La categoria "Altro" comprende le operazioni di trasporto merci e di aerotaxi.

Nell'ultimo decennio, 26 elicotteri coinvolti in incidenti mortali in tutto il mondo stavano effettuando un volo in mare aperto (voli da o verso una piattaforma offshore). Questi incidenti sono inclusi nel **GRAFICO 3-8**.

Nota:

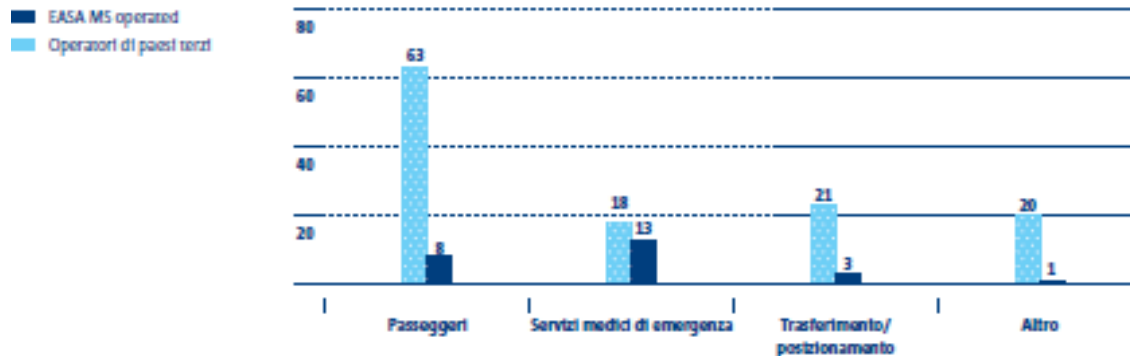
*I voli HEMS facilitano l'assistenza medica di emergenza, nell'ambito della quale il trasporto rapido e immediato di personale medico, di medicinali e dispositivi medici o di feriti è essenziale.

ANALISI ANNUALE DELLA SICUREZZA 2011

easa.europa.eu

GRAFICO 4-7

INCIDENTI MORTALI PER TIPO DI OPERAZIONE – ELICOTTERI DI STATI MEMBRI DELL'AESA
E PAESI TERZI (2002-2011)



Numero di incidenti mortali per tipo di operazione durante il periodo dal 2002 al 2011. Per gli elicotteri di paesi terzi, il numero più elevato di incidenti mortali si è verificato in operazioni di trasporto aereo di passeggeri. La maggior parte degli incidenti mortali relativi ad aeromobili di Stati membri dell'AESA (13) ha interessato operazioni di assistenza medica di emergenza svolti mediante l'uso di elicotteri (HEMS). Questa voce rappresenta il 42% del numero totale di incidenti mortali relativi a operazioni di assistenza medica di emergenza con uso di elicotteri in tutto il mondo. La categoria "Altro" comprende le operazioni di trasporto merci e di aerotaxi.

➤ REGOLE TECNICHE OPERATORI CAT - HEMS

➤ **Art. 5**, in particolare, comma 2, lett. f)

Gli operatori che utilizzano elicotteri per operazioni di trasporto aereo commerciale nell'ambito del servizio medico di emergenza (hems) sono soggetti a **approvazioni specifiche** indicate nell'allegato V

➤ **Derogano** alle disposizioni dell'**Art. 8**, commi 1 e 2 - Limiti dei tempi di volo (Capo FTL. All.III)

➤ **Allegato n. 1-** Definizioni dei termini utilizzati negli allegati da II a VIII

- *volo HEMS* ;
- *base operativa HEMS*;
- *sito operativo HEMS*;
- *personale addetto ai servizi di emergenza a terra*
- *membro d'equipaggio HEMS (membro d'equipaggio tecnico)*
- *passaggero medico*

Equipaggio di condotta (PILOTA COMANDANTE E CO PILOTA) [REG. ENAC FTL](#)

➤ **Allegato n. 3-** Requisiti relativi alle organizzazioni per le operazioni di volo

parte ORO- Capo TC- Membro d'equipaggio tecnico in operazioni HEMS, HHO o NVIS

stabilisce i **requisiti che l'operatore deve soddisfare con riguardo ai membri d'equipaggio tecnico**

➤ **Allegato n. 5** - Approvazioni specifiche **parte SPA-CAPO J-** Operazioni del servizio medico di emergenza con elicotteri

Gli elicotteri possono essere impiegati in operazioni HEMS

• **Approvazione dell'Autorità aeronautica**

- possesso del COA in conformità all'Allegato n. 3
- dimostrare il possesso dei requisiti richiesti dal Capo J

3. EQUIPAGGIO

Servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)

Regolazione nazionale  Regolamento Enac FTL

Regolamento **sull'impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per l'equipaggio di condotta degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri** per collegamenti con piattaforme petrolifere, **per servizio medico di emergenza** e per attività di ricerca e soccorso in montagna

Ed. n° 2 del 16 settembre 2009. Em. 1 del 24 marzo 2017

D. Lgs. n.185 del 19 agosto 2005

3. EQUIPAGGIO

Servizio medico di emergenza con velivoli (EMS)


Il reg UE n. 83/2014, che introduce la normativa FTL EASA all'interno del Regol. AirOps (Reg. UE n. 965/2012), **ne esclude l'applicabilità alle operazioni CAT di servizio medico di emergenza (art.8.2)**

Requisiti in materia di limiti di tempi di volo di servizio e i requisiti di riposo applicabili ai membri di equipaggio impiegati in attività di trasporto commerciale con velivoli (CAT).

Normativa applicabile:

- **CAPO Q ANNESSO III** del Regolamento (CEE) N. 3922/91, così come modificato dal Regolamento (UE) n. 859/2008 (OPS1)
- **REGOLAMENTO ENAC** integrativo al Capo Q (Del. CdA n. 49/2008 in fase di aggiornamento)

Peculiarità che connotano l'attività e i compiti del personale addetto al servizio HEMS

Il personale di volo si limita a svolgere l'attività per cui è preposto  pilota addetto ad operazioni di elisoccorso e di eliambulanza **è esposto al rischio di volo** (escluso dall'obbligo di assicurazione Inail a norma del D.P.R. n. 1124 del 1965) poiché effettua operazioni esclusivamente di volo

Le operazioni di soccorso e di assistenza a terra del paziente sono assolti da personale **medico** e infermieristico

Cass. sez. lav. sent. 15/12/2015 n. 25245

MISSIONE HEMS

Può ritenersi attività pericolosa?

MISSIONE SAR



Operazione HEMS correlata al recupero di pazienti infortunati in ambiente ostile, montano, in mare, in acque interne, operazioni con verricello di soccorso HHO , etc.

L'orientamento giurisprudenziale non esclude *tout court* l'applicabilità dell'art. 2050 cod. civ in campo aeronautico.

La pericolosità sussiste  tutte le volte in cui l'attività di navigazione aerea risulti esercitata in **condizioni di anormalità o di pericolo**

L'emanazione di normative più stringenti per il volo sanitario è legata alle caratteristiche di pericolosità di tale attività di navigazione aerea:

- Emergenza
- Rapidità dei tempi di esecuzione (per esempio espianto di organi e successivo impianto in altra destinazione sanitaria);
- Frequenza dei voli notturni

VA ACCERTATO CASO PER CASO

NON SI PUÒ ESCLUDERE L'APPLICABILITÀ DELL'ART 2050 COD.CIV.

DIRITTO ALLA SALUTE

In caso di mancato raggiungimento di un accordo tra parte datoriale e sindacale la Commissione di garanzia per l'attuazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali procede ad un'**attività di regolazione provvisoria** con effetti vincolanti tra le parti

Regolamentazione provvisoria nel settore elicotteristico (2012)

HEMS

Con riferimento ad interventi per i quali è a rischio la vita umana si ha una graduazione del **contemperamento tra diritto di sciopero e i diritti costituzionali della persona e di tutela della vita umana.**

L'applicazione del principio dell'alternanza -che assicura la prestazione del servizio senza la compressione del diritto di scioperare, attraverso una turnazione dei piloti dell'astensione lavorativa- è legata ad una mappatura delle basi elicotteristiche, che garantisca che il servizio sia sempre coperto, accompagnata da requisiti più stringenti per l'HEMS in ordine ai tempi in cui la prestazione deve essere garantita