

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
referitoare la necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente
proiectului de investiții „Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri
pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța”

Amplasat în partea de N-NV a municipiului Constanța, aeroportul deține o poziție geo-strategică importantă față de obiectivele economice de interes național și internațional, fiind situat la 26 km de Constanța, la 14 km de Canalul Dunăre-Marea Neagră și la aproximativ 100 km de Delta Dunării. De asemenea, aeroportul are conexiuni cu importante căi de transport rutier (drumurile europene E60 și E87), transport feroviar (magistrala de cale ferată București-Fetești-Constanța). Datorită amplasării, el poate deveni un important aeroport de tranzit pentru transportul aerian de mărfuri către Orient și Asia.

Activitatea Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu – Constanța (AIMK – C) este în strânsă legătură cu dezvoltarea economică a regiunii în care este amplasat. Politica flexibilă și stimulativă de tarificare a serviciilor oferite companiilor aeriene, creșterea și diversificarea serviciilor oferite pasagerilor și operatorilor aerieni cât și aplicarea unei politici active de marketing, alcătuiesc strategia de dezvoltare continuă a traficului aeroportuar.

În tabelul următor este prezentată evoluția traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța pentru ultimi 3 ani, după cum urmează:

Anul	Pasageri	Creștere
2016	94.594	-
2017	121.431	+ 28,37%
2018	129.235	+ 6,42%

Ca urmare a acestei tendințe de creștere a activității, autoritatea aeroportuară trebuie să întreprindă măsuri ferme de asigurare eficientă a tuturor serviciilor de securitate aeronautică.

În domeniul **securității aeronautice** S.N. Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța S.A., răspunde de aplicarea măsurilor de securitate, în conformitate cu Programul Național de Securitate Aeronautică, gestionează activitatea de control a accesului, coordonează operativ și asigură infrastructura și echipamentele specializate din activitatea celorlalte entități ale statului componente ale sistemului de securitate, în scopul prevenirii actelor de intervenție ilicită pe aeroport.

În acest sens, aeroportul are obligația dotării cu sisteme și echipamente specifice controlului de securitate la standardele aplicabile și cu mijloace de protecție și intervenție în situații de urgență pentru reducerea/evitarea pierderilor de vieți omenești și materiale.

1. Echipamente de control de securitate

Conform prevederilor Regulamentului de Punere în Aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, pct. 12.4.2.1, Standardul 2 al sistemelor EDS expiră la data de 01 septembrie 2020. Conform pct. 12.4.2.6. din actul normativ menționat mai sus, toate sistemele EDS trebuie să corespundă Standardului 3 până la 1 septembrie 2020 cel târziu.

Ca urmare a acestor cerințe, începând cu 1 septembrie 2020 se impune ca pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța să se folosească sisteme (echipamente) EDS Standard 3 (în prezent, AIMK - C are în dotare sisteme EDS Standard 2). În conformitate cu cerințele din certificatul de autorizare RO-08, emis în data de 11.07.2017 de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, se atestă că S.N. "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" S.A. îndeplinește cerințele de fond și cele esențiale privind aerodromurile, stabilite de Regulamentul (UE) nr. 216 / 2008 și regulile sale de implementare, stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 139 / 2014; prin condițiile noului certificat se atestă caracteristicile pistei de decolare-aterizare cu cod de referință 4D și un sistem de management, conform

normelor Agenției Europene privind Siguranța Aviației Civile. Respectând cerințele aplicabile în domeniul securității aviației civile, configurația terminalelor destinate pasagerilor și expedierilor de marfă și poștă, în concordanță cu traficul de pasageri estimat pentru perioada următoare, S.N. "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" S.A. trebuie să asigure următoarele fluxuri de securitate:

- pasageri și bagaje de cabină curse externe;
- pasageri și bagaje de cabină curse interne;
- bagaje de cală curse externe;
- bagaje de cală curse interne;
- CREW, aviație generală, business/VIP;
- persoane, altele decât pasagerii, auto și provizii de aeroport / PC3;
- expedieri marfă și poștă.

În prezent pe AIMK - C sunt patru fluxuri de control de securitate ale bagajelor de cală, unde pe fiecare flux există echipamente de control de securitate astfel :

- flux cală 1/2- instalat și utilizat un sistem EDS produs de L3 Communication, model VIS-HR, standard 2, standard care trebuie înlocuit cu standard 3 în conformitate cu cerințele prevederilor Regulamentului de Punere în Aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, pct. 12.4.2.1 ;
- flux cală 3/4- instalat și utilizat un echipament cu raze X produs de Astrophysics, model XIS 00 X, care este achiziționat în 2008 și este uzat moral și fizic;
- flux cală 5/6- instalat și utilizat un echipament cu raze X produs de Astrophysics, model XIS 100 X, care este achiziționat în 2008 și este uzat moral și fizic;
- flux cală 7/8 - instalat și utilizat un sistem EDS produs de L3 Communication, model VIS-HR, standard 2, standard care trebuie înlocuit cu standard 3 în conformitate cu cerințele prevederilor Regulamentului de Punere în Aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, pct. 12.4.2.1 ;

Privind echipamentele ale sistemului pentru controlul de securitate a bagajelor de cală aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale (externe și interne), menționăm că:

- sunt achiziționate în principal, în anul 2008;
- datorită uzurii morale și fizice a pieselor din componența echipamentelor de control de securitate deținute de aeroport, în mare parte nu mai corespund unui standard de calitate a imaginii care să permită reducerea timpului de decizie a operatorului de securitate pentru analiza fiecărui bagaj de cală, standard care este verificat în conformitate cu cerințele producătorului (lunar sau semestrial) de către personal specializat din cadrul societăților care asigură mentenanța echipamentelor de control de securitate, și autorizat de Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare (CNCAN);
- datorită faptului că de la achiziție a trecut o perioadă mai mare de 10 ani, piesele defecte care necesită a fi înlocuite, trebuie să fie achiziționate de la producătorul de echipament, iar unele dintre ele nu mai pot fi puse la dispoziție de către acesta;
- datorită uzurii morale și fizice a crescut procentul de defecte/ echipament;
- datorită procentului de alarmare destul de mare din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate, crește timpul de procesare a persoanelor la controlul de securitate;
- detecția nu este independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv.

Datorită celor specificate mai sus, se impune înlocuirea echipamentelor de control de securitate a bagajelor de cală deținute de aeroport în prezent, prin achiziția de echipamente de control de securitate bagaje de cală conform cerințelor specificate în regulamentele în vigoare.

Echipamentele de control de securitate bagaje de cală înlocuite vor fi:

- în principal casate cu ajutorul societăților care au furnizat echipamentele respective și cu informarea CNCAN datorită faptului că echipamentele respective funcționează cu raze X;
- donate către societăți care doresc astfel de echipamente de control de securitate și la care nu este necesară aplicarea de standarde de control de securitate.

1.1. Sistem de detecție a explozibililor (EDS – Explosive Detection System) - Standard 3 cu TIP instalat (threat image projection) – 4 buc.

Achiziția de sisteme de detecție a explozibililor (EDS – Explosive Detection System) - Standard 3 cu TIP instalat va duce la optimizarea fluxului controlului de securitate al bagajelor de cală, prin:

- reducerea timpului minim de decizie pentru analiza fiecărui bagaj de cală a cărui imagine este afișată la stația de lucru;
- eliminarea posibilităților erori umane în elucidarea existenței unor articole interzise în conținutul bagajelor de cală;
- creșterea standardelor de procesare a bagajelor de cală;
- rata scăzută de alarme false;
- detecția va fi independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv;
- sistemul de proiectare de imagini virtuale de articole periculoase (TIP) trebuie să fie capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (combined threat images – CTI) sau imagini fictive de articole periculoase (fictional threat images – FTI).

Sistemele (echipamentele) de detecție a explozibililor (EDS – Explosive Detection System) - Standard 3 cu TIP instalat vor înlocui următoarele echipamente de control existente în prezent:

- 2 sisteme (echipamente) de detecție a explozibililor (EDS – Explosive Detection System) cu raze X- Standard 2 model VIS-HR;
- 2 echipamente de control de securitate cu raze X tip XIS 100.

Pe lângă fluxurile dotate cu echipamente de control de securitate a bagajelor de cală, pe aeroport există 4 fluxuri de control de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor, astfel:

- 2 fluxuri de control de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale;
- 1 flux de control de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene interne;
- 1 flux de control de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene de aviație generală.

În prezent aeroportul deține pe fluxurile specificate mai sus următoarele echipamente de control:

- 7 echipamente de control de securitate cu raze X produs de Astrophysics, model XIS 6545 pentru controlul efectuat asupra bagajelor de cabină aparținând pasagerilor și asupra bagajelor aparținând personalului aeroportuar;
- 7 porți detectoare de metale tip Garrett pentru controlul de securitate a pasagerilor precum și asupra personalului aeroportuar;
- 3 echipamente de control de securitate a urmelor de explozibili (explosive trace detection) tip ETD;
- 3 echipamente de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3.

Fluxurile de control de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale (externe) și interne dispun în prezent, fiecare de:

- 2 echipamente de control de securitate cu raze X;
- o poartă detectoare de metale pentru controlul de securitate a pasagerilor.

Fluxul de control de securitate a pasagerilor precum și de control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele de aviație generală dispune în prezent de 1 echipament de control de securitate cu raze X și o poartă detectoare de metale pentru controlul de securitate a pasagerilor.

Privind echipamente ale sistemului pentru controlul de securitate a pasagerilor precum și control de securitate a bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale (externe) și interne, menționăm că:

- sunt achiziționate în principal, în anul 2008;
- datorită uzurii morale și fizice a pieselor din componența echipamentelor de control de securitate deținute de aeroport, în mare parte nu mai corespund unui standard de calitate a imaginii care să permită reducerea timpului de decizie a operatorului de securitate pentru analiza fiecărui bagaj de cabină, standard care este verificat în conformitate cu cerințele producătorului (lunar sau semestrial) de către personal specializat din cadrul societăților care asigură mentenanța echipamentelor de control de securitate, și autorizat de CNCAN;
- datorită faptului că de la achiziție a trecut o perioadă mai mare de 10 ani, piesele defecte care necesită a fi înlocuite, trebuie să fie achiziționate de la producătorul de echipament, iar unele dintre ele nu mai pot fi puse la dispoziție de către acesta;
- datorită uzurii morale și fizice a crescut procentul de defecte/ echipament;
- datorită procentului de alarmare destul de mare din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate, crește timpul de procesare a persoanelor la controlul de securitate.

Datorită celor specificate mai sus, se impune înlocuirea echipamentelor de control de securitate și a porților detectoare de metale deținute de aeroport în prezent, prin achiziția de echipamente de control de securitate și porți detectoare de metale conform cerințelor specificate în regulamentele în vigoare.

Echipamentele de control de securitate înlocuite vor fi:

- în principal casate cu ajutorul societăților care au furnizat echipamentele respective și cu informarea CNCAN datorită faptului că echipamentele de control bagaje de cabină respective funcționează cu raze X; sau
- donate către societăți care doresc astfel de echipamente de control de securitate și porți detectoare de metale și la care nu este necesară aplicarea de standarde de control de securitate.

1.2. Echipament de control de securitate computer tomograf (CT) - Standard C3 cu TIP instalat (threat image projection) pentru bagaje de cabină - 3 buc.

Achiziția echipamentelor de control de securitate computer tomograf (CT) - Standard C3 cu TIP instalat (threat image projection) pentru bagaje de cabină va asigura:

- reducerea timpului minim de decizie pentru analiza fiecărui bagaj de cabină;
- creșterea standardelor de procesare a bagajelor de cabină;
- facilitarea controlului asupra bagajelor de cabină ale pasagerilor nefiind necesar ca lichidele din acestea să fie scoase separat la control;
- micșorarea semnificativă a timpului de procesare a bagajelor de cabină;
- permiterea scanării bagajelor care conțin computere portabile și alte obiecte electrice mari;
- detecția automată a armelor;
- rata scăzută de alarme false;
- fiabilitate operațională robustă.

Echipamentele de control de securitate computer tomograf (CT) - Standard C3 cu TIP instalat (threat image projection) pentru bagaje de cabină vor înlocui următoarele echipamente de control existente în prezent: 3 echipamente de control de securitate cu raze X produs de Astrophysics, model XIS 6545.

1.3. Echipament control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibilelor și detecție automată LEDS, dual view cu TIP instalat (threat image projection) - 4 buc.

Achiziția echipamentului de control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibilelor și detecție automată LEDS, dual view cu TIP instalat (threat image projection) va asigura:

- creșterea standardelor de procesare a bagajelor de cabină;
- facilitarea controlului asupra bagajelor de cabină ale pasagerilor nefiind necesar ca lichidele din acestea să fie scoase separat la control;
- micșorarea semnificativă a timpului de procesare a bagajelor de cabină;
- rata scăzută de alarme false;
- fiabilitate operațională robustă.

Cele 4 echipamente de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibilelor și detecție automată LEDS, dual view cu TIP instalat (threat image projection) se vor folosi și ca echipamente de rezervă (back-up) în cazul în care echipamentele de control de securitate bagaje de cabină computer tomograf (CT) - Standard C3 se vor defecta, precum și pentru a nu bloca filtrul de control de securitate.

Echipament control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibilelor și detecție automată LEDS, dual view cu TIP instalat vor înlocui următoarele echipamente de control existente în prezent: 4 echipamente de control de securitate cu raze X produs de Astrophysics, model XIS 6545

1.4. Sistem de examinare a persoanelor Standard 2 (scanner de persoane) – 3 buc.

Achiziția sistemului de examinare a persoanelor Standard 2 va asigura:

- creșterea standardelor de procesare a pasagerilor;
- micșorarea semnificativă a timpului de procesare a pasagerilor;
- capacitatea de a detecta obiecte metalice și nemetalice distincte pe pielea umană, purtate asupra corpului sau în haine indiferent de poziția obiectului;
- detecția și indicarea prin intermediul unei alarme cel puțin a obiectelor metalice și nemetalice specificate, inclusiv explozibili, atât individual, cât și în combinație;
- rata scăzută de alarme false;
- fiabilitate operațională robustă.

1.5. Poartă detectoare de metale (WTMD – walk through metal detection) Standard 2 (5 buc. instalate la flux 1 plecări externe, flux 2 plecări externe, flux plecări interne, flux plecări Terminal Aviație Generală și Punct Control 3) – 5 buc.

Achiziția porților detectoare de metale (WTMD) va asigura:

- conformarea cu cerința standardului de control care specifică faptul că în cazul în care sistemul de examinare a persoanelor inițiază o alarmă, pasagerul trebuie să treacă și prin poarta detectoare de metale;
- folosirea porților detectoare de metale și ca echipamente de control de securitate de rezervă (back-up) în cazul în care sistemul de examinare a persoanelor este defect și nu trebuie să se blocheze filtrul de control;
- funcționarea porților nu va fi afectată de nici o sursă de interferență.

Actuala legislație a UE privind porțile detectoare de metale (WTMD) folosite la controlul de securitate asupra pasagerilor prevede următoarele :

- *”Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica printr-un semnal vizual cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate, iar acest semnal trebuie să corespundă înălțimii la care obiectul sau obiectele se situează pe persoana care trece prin echipamentele respective. Acest lucru trebuie să se întâmple indiferent de tipul și numărul obiectelor și orientare acestora”.*

- *”Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente SMD trebuie să fie capabile să detecteze și să indice toate alarmele generate de obiectele metalice aflate asupra unei persoane în cel puțin două zone. Prima zonă trebuie să corespundă zonei inferioare ale picioarelor unei persoane și trebuie să se afle între podea și o distanță de maximum 35 cm deasupra podelei. Toate celelalte zone trebuie să se situeze mai sus de prima zonă”.*

1.6. Detectoare portabile de metale - 15 buc.

Detectoarele portabile de metale vor înlocui o parte din detectoarele portabile de metale existente pe aeroport și achiziționate în anul 2008. Detectoarele portabile nou achiziționate trebuie să:

- fie capabile de a detecta obiectele din metale feroase și neferoase. Detectarea și identificarea poziției metalului detectat trebuie să fie indicate prin declanșarea unei alarme;
- funcționeze fără să fie afectate de surse de interferență.

1.7. Echipamente de detectare a metalelor și explozibililor din încălțăminte (SMD și SED) (5 buc. instalate la flux 1 plecări externe, flux 2 plecări externe, flux plecări interne, flux plecări Terminal Aviație Generală și Punct Control 3) – 5 buc.

Echipamentele de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.

Echipamentele de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin explozibili specificăți.

Echipamentele de detectare a metalelor și explozibililor din încălțăminte trebuie să:

- poată detecta cea mai mare componentă metalică a armei de foc, precum și arma de foc în întregime;
- poată ca fiecare armă de foc trebuie să fie detectată, chiar și atunci când nu conține muniție;
- poată ca fiecare cuțit să fie detectat când este închis, cu lama retractabilă în mâner.

În cazul în care după controlul de securitate asupra bagajelor de cabină, operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă acesta conține sau nu articole interzise, bagajele de cabină sunt supuse controlului cu echipamente de control de securitate a urmelor de explozibili – Explosive Trace Detection (ETD) și ulterior controlul manual, în prezența posesorului bagajului.

1.8. Echipament de control de securitate a urmelor de explozibili (explosive trace detection) tip ETD - 2 buc.

Numărul echipamentelor de control de securitate tip ETD existente pe aeroport în prezent nu asigură în totalitate executarea controlului pe toate fluxurile de control existente. Din această cauză se dorește achiziționarea a 2 buc. echipamente de control de securitate a urmelor de explozibili (explosive trace detection) tip ETD.

Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule de pe sau vapori emanați de suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor.

1.9. Echipament de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3 – 1 buc.

Numărul echipamentelor de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri existente pe aeroport în prezent nu asigură în totalitate executarea controlului pe toate fluxurile de control existente. Din această cauză se dorește achiziționarea a 1 buc. echipament de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3.

Echipamentul de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3 trebuie să fie capabil de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de materii periculoase în lichide, aerosoli și geluri. Detecția trebuie să fie independentă de forma sau materialul recipientului cu lichide, aerosoli și geluri.

Echipamentul de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3 trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:

- atunci când detectează materiale periculoase;
- atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor periculoase;
- atunci când nu poate determina dacă respectivele lichide, aerosoli sau geluri sunt inofensive sau nu;
- atunci când conținutul bagajului supus controlului de securitate este prea dens pentru a fi analizat.

1.10. Echipament de control securitate cu raze X agabaritic pentru bagaje cală (tip EDS) – 1 buc.

Numărul echipamentelor de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri existente pe aeroport în prezent nu asigură în totalitate executarea controlului pe toate fluxurile de control existente. Din această cauză se dorește achiziționarea a 1 buc. - echipament de control securitate cu raze X agabaritic pentru bagaje cală (tip EDS) care să fie folosit pentru controlul de securitate în terminalul cargo pentru expedieri marfă și poștă.

Echipamentul de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri trebuie să fie capabil de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de materii periculoase în lichide, aerosoli și geluri. Detecția trebuie să fie independentă de forma sau materialul recipientului cu lichide, aerosoli și geluri.

Echipamentul de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard 3 trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:

- atunci când detectează materiale periculoase;
- atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor periculoase;
- atunci când nu poate determina dacă respectivele lichide, aerosoli sau geluri sunt inofensive sau nu;
- atunci când conținutul bagajului supus controlului de securitate este prea dens pentru a fi analizat.

1.11. Echipament control de securitate dual – view X-RAY, agabaritic, cu TIP instalat – 1 buc.

Pe lângă fluxurile de control de securitate a bagajelor de cală, a bagajelor de cabină, precum și a pasagerilor pentru cursele aeriene interne și internaționale în conformitate cu standardele în vigoare privind controlul de securitate, pe aeroport există și un flux de control de securitate pentru persoanele altele decât pasagerii și obiectelor transportate de aceștia. Filtrul de control de securitate respectiv dispune de un echipament de control de securitate cu raze X și o poartă detectoare de metale. Din cauza uzurii tehnice și morale a echipamentului de control de securitate cu raze X, precum și a porții detectoare de metale (achiziție din anul 2008), se impune schimbarea acestora cu alte echipamente de control de securitate care să fie în conformitate cu standardele de control în vigoare.

Astfel, pentru dotarea fluxului de control de securitate pentru persoane altele decât pasageri, este necesară achiziția a 1 buc. echipament control de securitate dual – view X-RAY, agabaritic, cu TIP instalat.

Achiziția acestui echipament va asigura:

- creșterea standardelor de procesare a bagajelor și obiectelor aparținând persoanelor altele decât pasagerii;
- micșorarea semnificativă a timpului de procesare a bagajelor și obiectelor aparținând persoanelor altele decât pasagerii;
- fiabilitate operațională robustă;
- controlul bagajelor și obiectelor de mărime și capacitate mai mare.

1.12. Camera Video Endoscop – 3 buc.

Pentru efectuarea controlului de securitate și analiza asupra zonelor care nu pot fi vizibile, înguste și nu pot fi atinse atunci când se efectuează controlul de securitate asupra vehiculelor care intră în zonele de securitate cu acces restricționat și nu numai, precum și pentru decontaminarea zonelor de securitate contaminate este necesară achiziția a 3 buc. Camera Video Endoscop. La acest moment, AIMK – C are în dotare două camere video endoscop din care doar una în stare de funcționare. Achiziția a 3 bucăți noi este necesară pentru a putea fi folosite simultan, în toate punctele critice necesare și a realiza decontaminarea zonelor în cel mai scurt timp posibil.

2. Autospeciala PSI – 1 buc.

Prin dotare și caracteristici conform ICAO (International Civil Aviation Organization, Airport Services Manual, Part 1, Rescue and Fire Fighting, Doc. 9137-AN/898) și cerințelor din PIAC-AD-SSI, ed 2/2016, Serviciului Privat pentru Situații de Urgență cu denumirea de Stația Salvare și Stingere Incendii din cadrul AIMKC - C, trebuie să asigure h24/7, categoria 7 ICAO, iar la cerere categoria 8.

Autospeciala de stins incendii trebuie să fie de ultimă generație tehnologică și să permită, în tandem cu un alt auto PSI din flota existentă, asigurarea categoriei 7 de protecție. Autospeciala PSI trebuie să poată asigura condiția generală privind intervenția – respectiv: deplasarea la locul accidentului/incidentului, în orice zonă a pistei de decolare-aterizare (PDA), ca obiectiv operațional dezirabil, acest vehicul ar trebui să poată asigura, în condiții optime, intervenția în orice punct al PDA, în maxim 3 min. Pentru categoria 7 pe aviație necesarul de autospeciale este de două autospeciale, plus una cu aceleași caracteristici de rezervă iar pentru a putea asigura cat 8 pe aviație necesarul de autospeciale este de trei autospeciale plus una cu aceleași caracteristici de rezervă .

În stabilirea celor mai sus menționate, s-a ținut cont și de Amendamentele la Decizia 2014/012/R a Directorului EASA din 27 Februarie 2014 de adoptare a Mijloacelor de conformare acceptabile și Materialului de îndrumare al (EU) Nr. 139/2014, care specifică următoarele:

- GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2) – Perioade anticipate cu activitate redusă;
- AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) – ”Nivelul de protecție necesar pentru orice zbor cargo, poștă, ferry, antrenament, test, inclusiv cele care transportă bunuri periculoase.
- AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) - ”Nivelul de protecție pentru salvarea și stingerea incendiilor trebuie să fie conform cu categoria aeroportului determinat astfel pentru cat 7: – lungime totală a aeronavei: 39 m până la 49 m inclusiv și lățime maximă a fuselajului 5 m și pentru cat 8: – lungime totală a aeronavei: 49 m până la 61 m inclusiv și lățime maximă a fuselajului 7 m.
- Regulamentul (UE) numărul 139/2014 – AMC.4 ADR.OPS.B.010 (a.2) prevede cerințe obligatorii care trebuie respectate în asigurarea tehnică cu autospeciale de intervenție pentru salvare și stingere incendii.

În prezent, AIMK - C își desfășoară activitatea cu trei autospeciale PSI cu apă, spumă și agenți complementari.

Ca urmare, pentru dimensionarea legală dar și economică a Serviciului de Salvare și Stingere Incendii este necesar achiziționarea unei autospeciale de pompieri care trebuie să îndeplinească următoarele condiții: să suplimenteze în mod rezonabil atât capacitatea de apă disponibilă la locul intervenției, cât și rata de dispersie a amestecului spumogen asigurate de celălalt vehicul PSI participant la intervenție, până la îndeplinirea cerințelor minime din Doc. 9137 ICAO specificate la para.1.1.(2) – ceea ce presupune un vehicul PSI de categorie medie sau mare; să poată lucra independent (folosind apa din rezervorul propriu sau din alte surse), ori în cooperare cu alte autospeciale PSI echipate pentru intervenții cu apă și spumă; să se poată realimenta cu apă, prin mijloace proprii, din surse exterioare de apă. Autospeciala PSI va trebui să aibă în dotare, în mod obligatoriu, un kit pentru descarcerare, care să conțină cel puțin elementele/echipamentele specificate în PIAC-AD-SSI,ed.2/2016 pentru categoria 7 și 8. Plecând de la aceste recomandări și ținând seama de înzestarea actuală a Aeroportului precum și de starea tehnică precară a autospecialei Oshkosh Striker 1500, de proveniență Statele Unite ale Americii, achiziționată în anul 2007, care în ultima perioadă prezintă multiple defecte a instalației electrice și implicit a modului

de interfață a vehicolului (VIM), care duc la imposibilitatea reparării acestora în timp util și care generează costuri majore pentru societate datorită faptului că nu se găsesc furnizori de piese de schimb în Uniunea Europeană. Dacă această autospecială nu va fi achiziționată, ne vom afla în imposibilitatea asigurării a 8 pe aviație și implicit nu vom mai putea răspunde solicitărilor venite din partea companiilor aeriene.

Cerințe minime:

- să fie de categorie mare, cu o capacitate de minim 12.100 litri apă;
- să asigure o rată de dispersie a amestecului spumogen de minim 6.000 litri/min.;
- să fie echipat cu instalație de pulverizare praf uscat pentru stingere – cu o capacitate de min. 250 kg.
- rezervorul de agent spumogen va avea capacitate utilă de minim 1.450 litri
- motor diesel, cu o putere de min. 540 CP, minim Euro 6
- Cabina: 3 persoane (șofer + doi servanți)

3. Ambulanță – 1 buc.

În prezent SN AIMKC SA dispune de o ambulanță proprie cu un nivel minim de dotări în ceea ce privește acordarea primului ajutor și transportul pacientului. Aceasta este utilizată doar în incinta aeroportului pentru deplasarea la caz și pentru transportul pacientului către cabinetul medical dacă situația o impune, pentru cazurile deosebite apelându-se serviciul 112. Nefiind echipată corespunzător, în cazul unei solicitări echipa medicală este nevoită să transporte de fiecare dată trusele medicale și defibrilatorul din dotarea cabinetului către ambulanță și apoi, după soluționarea intervenției, să le readucă la cabinet, ceea ce implică un efort suplimentar și efectiv un timp de reacție mai mare.

Un alt aspect îl reprezintă și uzura mașinii, fiind fabricată în anul 2002 și achiziționată de către aeroport în anul 2007.

În ultimii ani traficul aerian s-a intensificat respectiv numărul de solicitări a fost mai mare atât în incinta aeroportului cât și în afara acestuia. Într-o situație de accident aviatic, timpul de intervenție este esențial, iar gradul de uzură al ambulanței precum și nivelul de dotare al acesteia din punct de vedere medical poate influența negativ răspunsul echipajului medical. Astfel, având în vedere reglementările Autorității Aeronautice Civile Române în ceea ce privește asistența medicală în cadrul aeroporturilor și ținând cont de nivelul dotărilor prevăzute pentru astfel de situații (PIAC – MED), se propune achiziționarea unei ambulanțe noi care să corespundă acestor cerințe. Orice intervenție a echipajului medical în cadrul aeroportului și în afara acestuia este stric condiționată de prezenta ambulanței, asigurându-se în felul acesta:

- deplasarea rapidă la caz atât în incintă cât și în afara aeroportului;
- transportul rapid al pacientului către cabinetul medical și / sau către o unitate spitalicească dacă situația o impune;
- îmbunătățirea calității actului medical.

Cabinetul medical intervine pentru asistență medicală și acordarea primului ajutor calificat pasagerilor, publicului sau operatorilor care își desfășoară activitatea în aeroport potrivit competenței personalului și al nivelului de dotare, motiv pentru care o ambulanță nouă cu o dotare corespunzătoare este esențială.

Necesitatea unei ambulanțe este susținută de următoarele considerente:

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română a adoptat o serie de proceduri și instrucțiuni de Aeronautică Civilă în ceea ce privește Asistența medicală pentru siguranța zborului;
- Asistența medicală pentru siguranța zborului reprezintă măsurile suplimentare adoptate pentru reducerea riscurilor ce implică factori umani și de navigație aeriană;
- Printre facilitățile proprii disponibile în aeroporturi se asigură permanent serviciile medicale necesare menținerii categoriei operaționale pentru traficul aerian deservit;
- Cabinetul medical din aeroport se organizează și funcționează în regim de centru de permanență, pentru programul operațional declarat al aerodromului, conform Publicației de Informare Aeronautică (AIP) ;
- Cabinetul medical din aeroport este responsabil cu acordarea serviciilor de asistență medico-chirurgicală de urgență pentru pasageri, public, echipaje de zbor și personalului operativ din aeroport participând la siguranța navigației aeriene;
- Serviciile medicale presupun acordarea consultațiilor necesare la cabinet sau deplasarea în teren cu ambulanța pentru a interveni la solicitări, a acorda primul ajutor și transportul medical asistat al pacientului la spital în limita competenței și a autorizației de funcționare.

Aeroportul Mihail Kogălniceanu - Constanța dispune de un cabinet medical propriu a cărui activitate se supune unor proceduri bine reglementate și implementate. Una dintre aceste proceduri și cea mai importantă este intervenția în caz de urgență medico-chirurgicală.

Începând de la momentul anunțării urgenței, pregătirea personalului medical, deplasarea la locul solicitării și încheind cu actul medical – acordarea primului consult, toate acestea se desfășoară urmând un protocol bine stabilit. După primirea solicitării, echipa medicală se deplasează cu ambulanța la locul indicat pentru a prelua cazul. Deplasarea se face prompt având la dispoziție ambulanța aeroportului, aparatura și dotarea medicală necesară pentru acordarea primului ajutor calificat. Timpul recomandat de la primirea alertei până la preluarea cazului de către echipa medicală în zona de responsabilitate aeroportuară este de maxim cinci minute. Deplasarea la locul solicitării pentru acordarea asistenței medicale se face rapid, pe traseul cel mai scurt posibil, în funcție de fluxurile aprobate în aeroport cu respectarea regulamentului de circulație local / pe platformă. Șoferul ambulanței însoțit de un pompier participă la transportul echipamentului medical precum și la mobilizarea pacientului respectând indicațiile medicului. Pe toată perioada deplasării la locul incidentului, ambulanța are prioritate față de ceilalți participanți la trafic și utilizează mijloacele de avertizare acustică și luminoasă.

După acordarea primului consult, medicul poate decide reținerea de la zbor a pacientului respectiv și în funcție de gravitatea cazului să solicite intervenția serviciului de ambulanță județean pentru transportul pasagerului către o unitate spitalicească în vederea unor investigații mai amănunțite. În cazul primirii mai multor solicitări simultan, medicul decide ordinea priorității de abordare în funcție de informațiile primite, efectuând triajul.

În toate situațiile care implică un eventual accident aviatic este solicitată și intervenția serviciului de ambulanță județean Constanța.

4. Spațiu carantină – 1 buc.

În conformitate cu cerințele din Hotărârea nr. 805 din 2016 pentru modificarea și completarea H.G. nr.791/2009 privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional, Anexa 1, lit. D, pct. 5, administratorul aeroportului trebuie să “asigure o încăpere special destinată, de preferat la distanță de linia I de trecere a frontierei, pentru izolare și interviul pasagerilor atunci când autoritățile/instituțiile de sănătate publică naționale, regionale sau locale solicită acest lucru”. Soluția propusă pentru realizarea spațiului de carantină este cea din containere. Spațiul astfel creat va respecta fluxurile necesare și va fi dotat cu mobilierul necesar. Deoarece este un spațiu obținut din containere nu necesită întocmirea unui studiu de fezabilitate.

Strategia de implementare a proiectului „Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu”, necesar Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța, include finanțarea din fonduri nerambursabile a acestui proiect și de organizare a procedurilor de achiziție publică. De asemenea, prin achiziționarea echipamentelor de securitate și siguranță se estimează creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroportului.

Investițiile propuse în cadrul proiectului „Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu”, răspund acțiunilor eligibile din cadrul POIM 214-2020, Axa Prioritară 2 (AP) Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Prioritatea de investiții 7c – Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local, Obiectivul Specific 2.3 (OS) Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor, după cum urmează:

“B. Proiecte noi de investiții în infrastructura aeroportuara care vizează activități de natura non-economică din domeniul siguranței și securității

Investiții care vizează siguranța și securitatea pentru infrastructura de transport aerian în corelare cu tipurile de activități cu caracter non-economic prezentate în Anexa 10 a ghidului solicitantului....”.

Implementarea proiectului „Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu” va contribui la atingerea atât a indicatorului de program “Aeroporturi modernizate” cât și la a celui de rezultat „Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar”, îndeplinind cerințele pentru transportul aerian prevăzute în Regulamentul (UE) nr.1315/2013 privind

orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.

Obiectivul general al proiectului este acela de creștere a gradului de utilizare sustenabilă a Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța prin asigurarea securității pasagerilor și bagajelor, în conformitate cu respectarea cerințelor Regulamentului (UE) nr.139/2014 al Comisiei de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și Annex to ED Decision 2016/027/R Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design CS-ADRDSN Issue 4 din 8 decembrie 2017 în vederea asigurării securității pasagerilor, respectiv a Ordinului nr.129/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice privind avizarea și autorizarea de securitate la incendiu și protecție civilă.

Printre obiectivele principale ale activității SN Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța SA există și următoarele:

- o coordonarea activităților și serviciilor aeroportuare necesare deservirii la sol a aeronavelor, a traficului de pasageri și de mărfuri, a serviciilor necesare activităților de aviație generală;

- o asigurarea securității pasagerilor, aeronavelor, instalațiilor, echipamentelor, clădirilor și bunurilor transportate, în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în domeniul aviației civile.

Dotările propuse au ca scop creșterea siguranței și securității operațiunilor aeronautice care se desfășoară pe aeroport, susținerea creșterii traficului aerian prin oferirea de servicii diversificate, de calitate și la timp, îmbunătățirea condițiilor de operare a aeronavelor și asigurarea siguranței în condiții metereologice nefavorabile.

Prin realizarea dotărilor independente solicitate, se vor asigura condițiile pentru rezolvarea problemelor, care devin tot mai stringente odată cu intensificarea și creșterea volumului de trafic pe aeroport.

Optimizarea fluxului controlului de securitate al bagajelor și pasagerilor, prin:

- o reducerea timpului minim de decizie pentru analiza fiecărui bagaj a cărui imagine este afișată la stația de lucru;

- o eliminarea posibilelor erori umane în elucidarea existenței unor articole interzise în conținutul bagajelor;

- o reducerea numărului de operatori de securitate;

- o creșterea standardelor de procesare a bagajelor și pasagerilor;

- o micșorarea semnificativă a timpului de procesare a bagajelor și obiectelor aparținând persoanelor altele decât pasagerii;

- o realizarea asigurării controlului de securitate pe mai multe niveluri de securitate, în conformitate cu metodele recomandate de ECAC în acest domeniu;

- o facilitarea controlului asupra bagajelor pasagerilor nefiind necesar ca lichidele din acestea să fie scoase separat la control;

- o permiterea scanării bagajelor care conțin computere portabile și alte obiecte electrice mari;

- o detecția automată a armelor;

- o detecția va fi independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv;

- o micșorarea semnificativă a timpului de procesare a pasagerilor prin porțile de detecție metale.

Achiziția de echipamente destinate securității și siguranței aeronautice se circumscrie prevederilor Master Planului General de Transport al României (MPGT), aprobat prin HG 666/2016, document programatic care prevede în cadrul Anexei 10.49 (pag. 963) că, în ceea ce privește Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța, este necesară achiziția unor „echipamente și utilaje de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT”.

Proiectul de investiție se încadrează în perioada de eligibilitate așa cum este descrisă în cadrul Ghidului Solicitantului pentru Dezvoltarea Infrastructurii Aeroportuare – Beneficiari publici și privați, care reglementează Axa Prioritară 2 (A.P.) Prioritatea de investiții 7c, Obiectivul Specific 2.3 (OS), precum și cu precizările din Manualul de Implementare pentru Beneficiari POIM 2014 - 2020,

Această achiziție contribuie la realizarea obiectivului general al strategiei de dezvoltare a aeroportului, la dezvoltarea actualului sistem de transport, de calitate, durabil și eficient și integrarea lui în sistemul multimodal proiectat la nivelul regiunii.

Dotările specifice de care dispune AIMK - C nu sunt în măsură să asigure în prezent toate caracteristicile tehnice și parametrii funcționali prevăzuți de cerințele Autorității Aeronautice Civile Române.

Acest proiect de investiții se va implementa prin achiziția de dotări independente aferente siguranței și securității aeronautice.

Principalii Indicatori Tehnico-Economici ai proiectului de investiții
“Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța”

Date generale:

Ordonatorul principal de credite: MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

Beneficiar: Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța S.A.

Amplasament: Str. Tudor Vladimirescu nr.4, comuna Mihail Kogălniceanu, jud. Constanța

Indicatorii tehnico-economici:

1. Valoarea investiției:

Valoarea fără TVA (LEI): **63.130.856**

Valoarea TVA (LEI): **11.874.217**

Valoarea cu TVA (LEI): **75.005.073**

2. Eșalonarea investiției (INV/C+M)

- **Anul I** INV mii lei = **45.004**

- **Anul II** INV mii lei = **30.002**

3. Durata de realizare (luni): **16 luni**

4. Capacități (în unități fizice):

- Control bagaje cală EDS 3 - Sistem de detecție a explozibililor (EDS – Explosive Detection System) - Standard 3 cu TIP instalat (threat image projection) = 4 buc.
- Control bagaje cabină EDSCB C3 - Echipament de control de securitate computer tomograf (CT) - Standard C3 cu TIP instalat (threat image projection) pentru bagaje de cabină = 3 buc.
- Control bagaje cabină LEDS - Echipament control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibilelor și detecție automată LEDS, dual view cu TIP instalat (threat image projection) = 4 buc.
- LEDS standard 3 Echipament de detecție a explozibililor (LEDS – Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri – Standard = 1 buc.
- Camera Video Endoscop = 3 buc.
- Scanner persoane standard 2 - Sistem de examinare a persoanelor Standard 2 = 3 buc.
- Poartă detectoare metale standard 2 (WTMD – walk through metal detection) = 5 buc.
- Detectoare portabile de metale = 15 buc.
- Detectoare încălțăminte SMD și SED standard 2 Echipament de detectare a metalelor și explozibilelor din încălțăminte (SMD și SED) = 5 buc.
- Echipament de control de securitate a urmelor de explozibil (explosive trace detection) tip ETD= 2 buc.
- Echipament de control securitate cu raze X agabaritic pentru bagaje cală (tip EDS) = 1 buc.
- Echipament de scanare dual-view cu TIP instalat destinat bagajelor de cabină și proviziilor de aeroport / bord agabaritice = 1 buc.
- Autospecială PSI = 1 buc.
- Ambulanță = 1 buc.
- Spațiu carantină = 1 buc.

Finanțarea investiției:

Finanțarea investiției se realizează din fonduri europene nerambursabile, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, exclusiv pentru cofinanțare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din venituri proprii, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.