

2021

RAPORT ANUAL

SIGURANȚĂ AEROPORTUARĂ



Compania Națională Aeroporturi București SA
DIRECȚIA SIGURANȚĂ AEROPORTUARĂ

**AEROPORTURI
BUCUREȘTI®**

SIGURA

CUPRINS

01

Management Siguranță

Descrierea sistemului de management al siguranței al CN Aeroporturi București SA.

02

Aeroportul Henri Coandă

Prezentarea Aeroportului Internațional Henri Coandă București din perspectiva sistemului aeroportuar.

03

Aeroportul Aurel Vlaicu

Prezentarea Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu din perspectiva sistemului aeroportuar.

04

Condiții Meteo

Sinteza statistică a condițiilor meteo în care s-au desfășurat operațiunile.

05

Activități Siguranță

Sinopticul activităților desfășurate de către Direcția de Siguranță Aeroportuara în anul 2021

06

Evenimente Siguranță

Sumarul evenimentelor de siguranță înregistrate la nivelul celor două aeroporturi.

07

Indicatori Siguranță

Situația indicatorilor de performanță (KPI) raportat la obiectivele stabilite.

08

Sinoptic Siguranță

Analiza SWOT a Sistemului de Management al Siguranței din perspectiva misiunii și a obiectivelor de management.

09

Perspective Siguranță

Acțiunile Sistemului de Management al Siguranței pentru anul 2021.

MANAGEMENT & LEADERSHIP



” Direcția Siguranță Aeroportuară coordonează și promovează activ siguranța activităților aeronautice pe aerodromurile operate de către Compania Națională Aeroporturi București S.A.

În anul 2021 traficul total de pasageri pe cele două aeroporturi administrate de către C.N.A.B., Henri Coandă [LROP] și Aurel Vlaicu [LRBS], a reprezentat aproximativ **65% din traficul de pasageri înregistrat pe teritoriul României**, toți acești pasageri călătorind către destinație fără a fi înregistrate incidente care să influențeze operațiunile sau care să afecteze experiența de călătorie.

Direcția Siguranță Aeroportuară este angajată permanent în dezvoltarea și implementarea strategiilor și proceselor eficiente pentru a asigura pasagerii și companiile aeriene ce utilizează infrastructurile C.N.A.B. că activitățile aeronautice aflate sub supravegherea noastră ating cel mai înalt nivel posibil de siguranță.

Considerând standardele interne, internaționale și practicile recomandate, Direcția Siguranță Aeroportuară generează constant demersuri pentru atingerea obiectivelor și indicatorilor de siguranță ai sistemului aeroportuar, urmărind îmbunătățirea acestora prin adoptarea unei abordări bazate pe date statistice, performanță, intensificarea activităților de supraveghere, inspecție și auditare a proceselor cu impact asupra siguranței, precum și prin identificarea tendințelor în materie de siguranță și adoptarea unei abordări bazate pe managementul riscului.

Alături de Directorul General al C.N.A.B. – Managerul Responsabil, Direcția Siguranță Aeroportuară are responsabilitatea finală pentru gestionarea Sistemului de Management al Siguranței, sens în care acționăm permanent ca fiecare angajat, antreprenor și client al organizației să participe activ la programele noastre de siguranță, precum și la programe de instruire concepute special și adaptate la activitățile desfășurate de către aceștia.

Pentru anul 2022, Direcția Siguranță Aeroportuară are ca obiective principale realizarea și autorizarea de către R.A.R. a unei stații I.T.P. în cadrul A.I.H.C.B. în vederea verificării stării tehnice a tuturor vehiculelor și echipamentelor ce au acces pe suprafața de mișcare a aeroportului, precum și implementarea prevederilor din Codul Aerian al României cu privire la autorizarea tuturor entităților ce își desfășoară activitatea pe aeroporturile administrate de către C.N.A.B. prin introducerea unei licențe de lucru.

Digitalizarea reprezintă o nouă provocare pe termen mediu, context în care, Direcția Siguranță Aeroportuară are ca obiectiv operaționalizarea platformei digitale pentru realizarea instruirilor de siguranță și comunicarea unui set cât mai larg de informații și documente către publicul intern și extern al organizației utilizând mediul online.

”



SIGURANȚA NE PRIVEȘTE PE TOȚI !

02

ORGAN

MANAGEMENT SIGURANȚĂ

În conformitate cu prevederile Regulamentului UE 139/2014, CN Aeroporturi București SA, în calitate sa de operator al celor două aerodromuri, a dezvoltat un **Sistem de Management al Siguranței** cu respectarea cerințelor reglementărilor în vigoare.

PROCESE



INSTRUIREA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI



MANAGEMENTUL RISCURILOR

Sistemul de Management al Siguranței reprezintă o **abordare sistematică** a gestionării siguranței, ce include structurile, responsabilitățile, politicile și procedurile organizaționale necesare.



PROMOVAREA SIGURANȚEI



RAPORTAREA & INVESTIGAREA EVENIMENTELOR



MANAGEMENTUL SCHIMBĂRII



IDENTIFICAREA PERICOLELOR



Directia Siguranță Aeroportuară acționează independent față de celelalte procese și se bazează pe cei 4 piloni principali ai Sistemului de Management al Siguranței, având ca obiectiv menținerea nivelului riscurilor aeronautice la un nivel tolerabil.

VIZARE

ACCOUNTABLE MANAGER

DIRECTOR GENERAL

George Dumitru DOROBANTU



SAFETY MANAGER

DIRECTOR

DIRECȚIA SIGURANȚĂ AEROPORTUARĂ

Cristian ALEXE



SAFETY OFFICE HC

ȘEF
BIROUL MANAGEMENTUL SIGURANȚEI
Radu BONDAR

SAFETY OFFICE AV

ȘEF
BIROUL MANAGEMENTUL SIGURANȚEI
Mircea CIUCĂ



Organizarea Direcției de Siguranță Aeroportuară în configurația actuală este conformă cu cerințele Regulamentului UE 139/2014 aplicabile unui operator de sistem de aerodromuri.

În acest sens, sunt constituite structuri de management al siguranței care acționează ca **Safety Offices** pe fiecare din aerodromuri și este desemnat un **Safety Manager** acceptat de Autoritatea Aeronautică Civilă Română în persoana Directorului Siguranță Aeroportuară care le coordonează având acces direct la Directorul General (**Accountable Manager**).

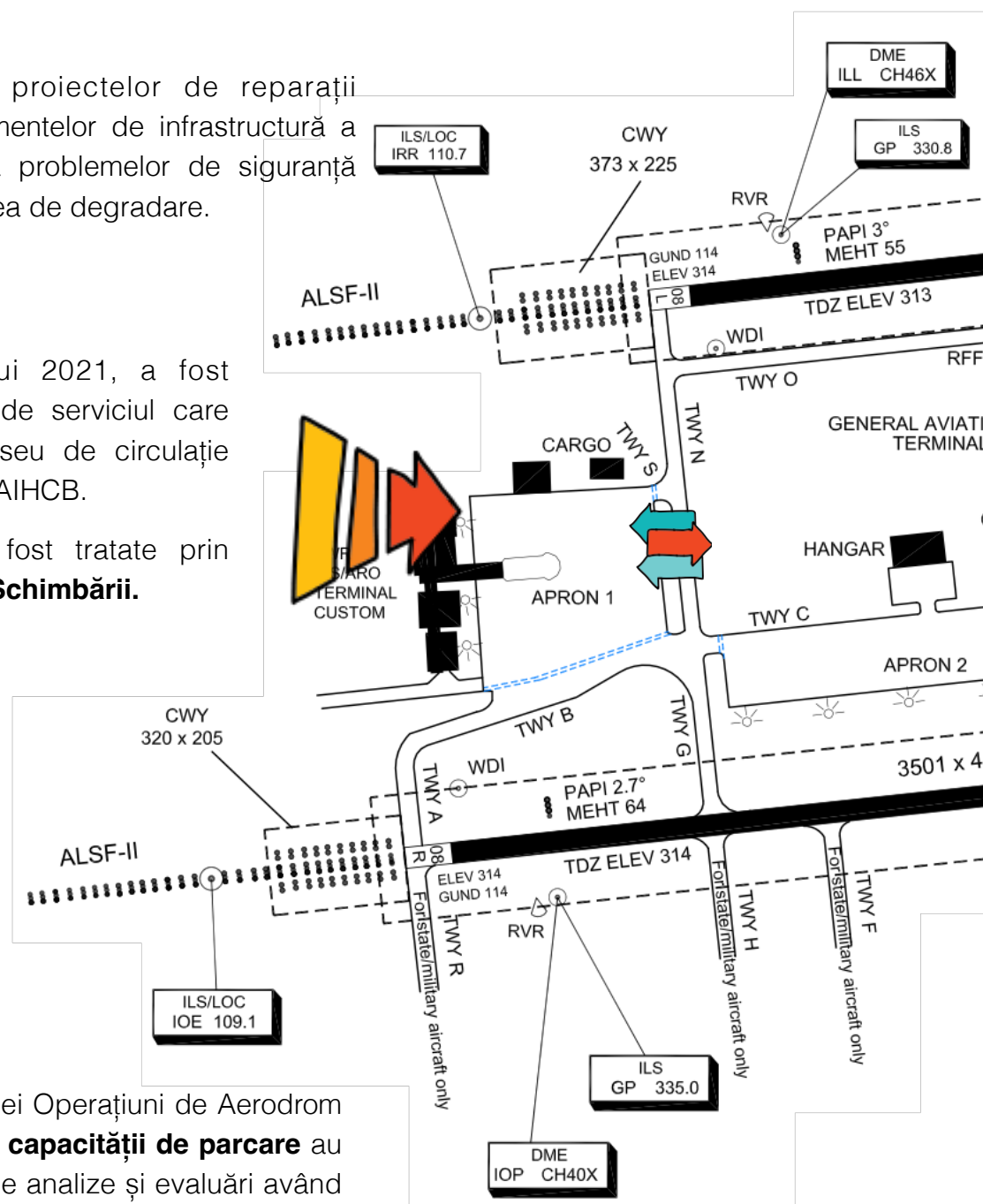
AEROPORTUL HENRI COANDĂ

Implementarea proiectelor de reparații capitale ale elementelor de infrastructură a redus criticitatea problemelor de siguranță generate de starea de degradare.

În cursul anului 2021, a fost finalizat drumul de serviciu care asigură noul traseu de circulație între Platformele AIHCB.

Modificările au fost tratate prin **Managementul Schimbării**.

Solicitările Direcției Operațiuni de Aerodrom pentru **creșterea capacității de parcare** au generat o serie de analize și evaluări având ca obiectiv identificarea și implementarea unor soluții de optimizare a configurației existente.



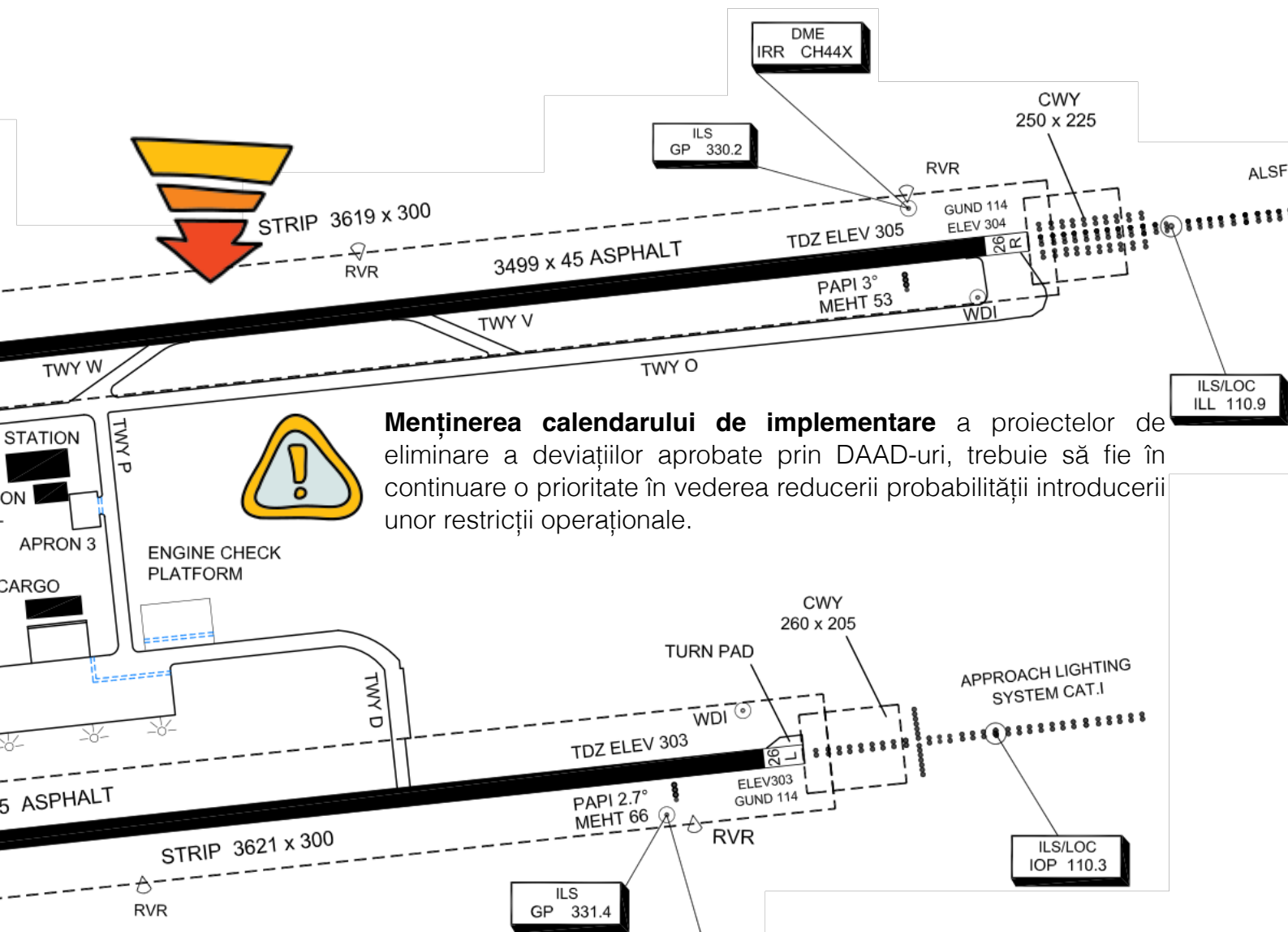
STANDS
96 44+



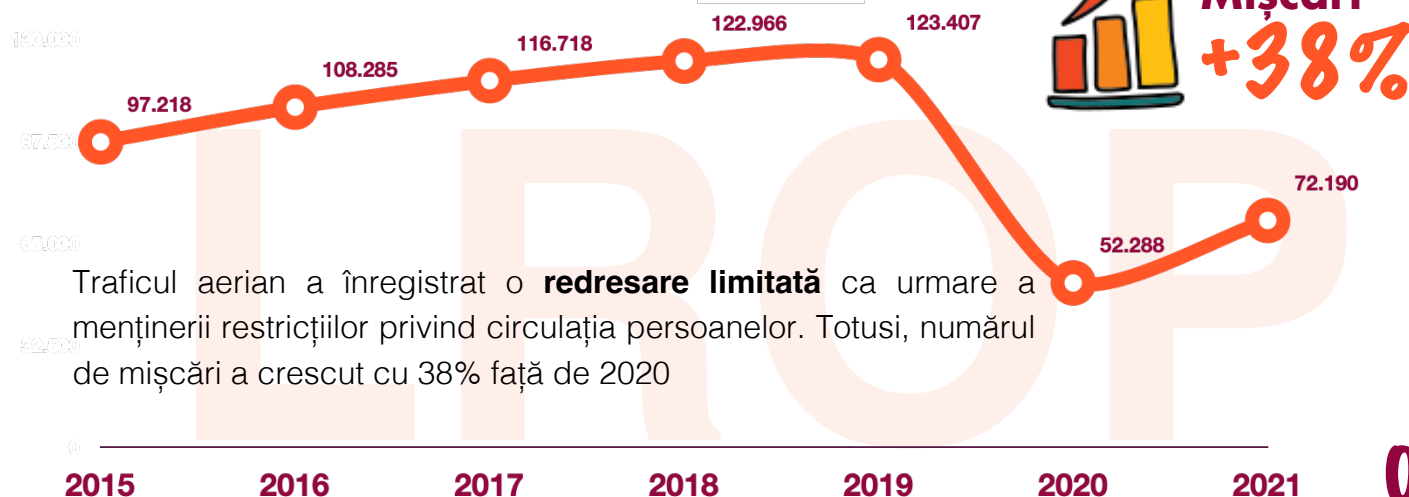
În luna August 2020, pista 08L/26R a intrat în reparații capitale conform Permisului de lucru Nr. 21/27.07.2020.

Lucrările s-au finalizat și au fost recepționate în luna Februarie 2021. Modificările elementului de infrastructură au fost tratate prin **Managementul Schimbării**.

PCN
93 R/W/
D/T

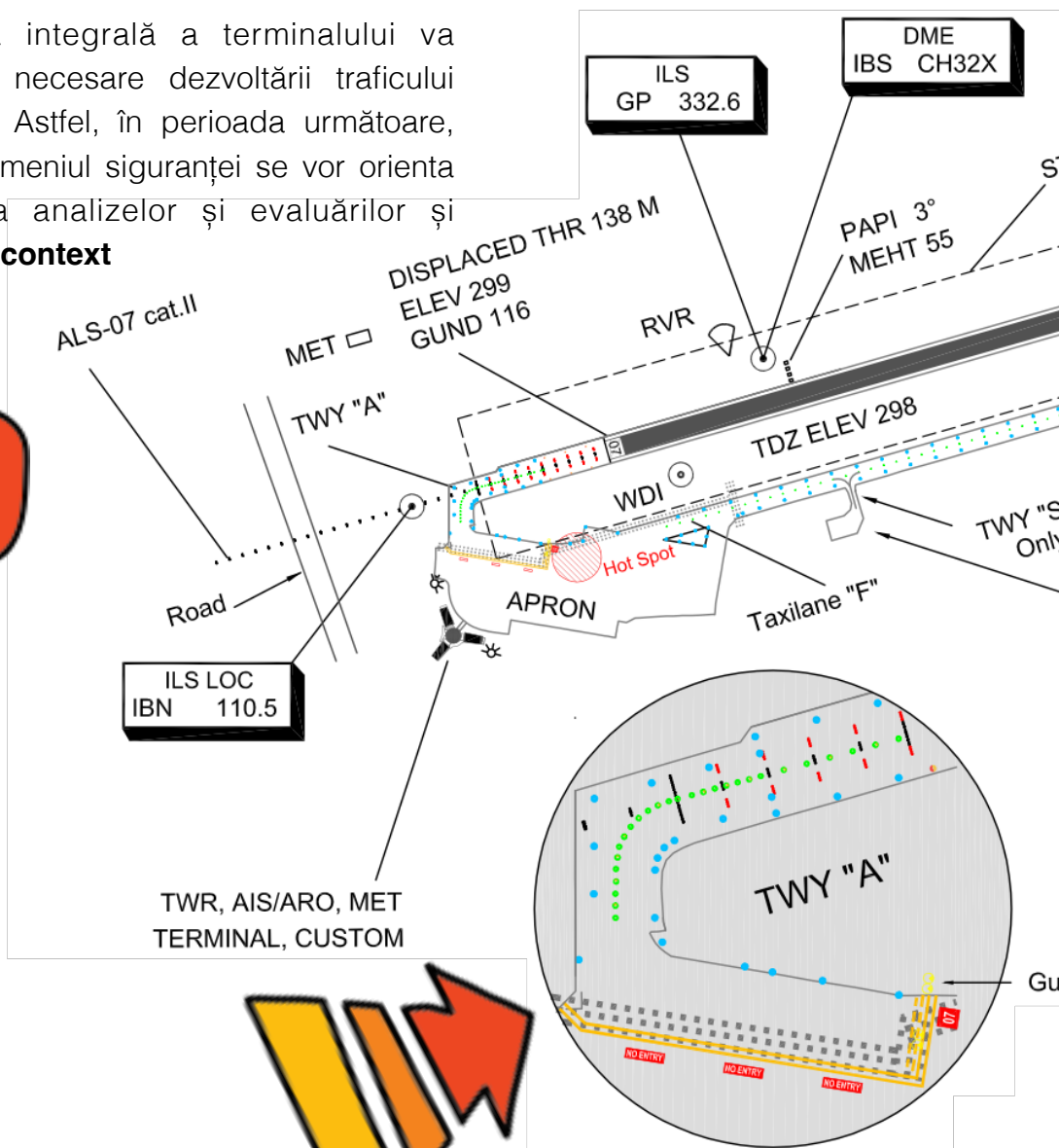


Mentținerea calendarului de implementare a proiectelor de eliminare a deviațiilor aprobate prin DAAD-uri, trebuie să fie în continuare o prioritate în vederea reducerii probabilității introducerii unor restricții operaționale.



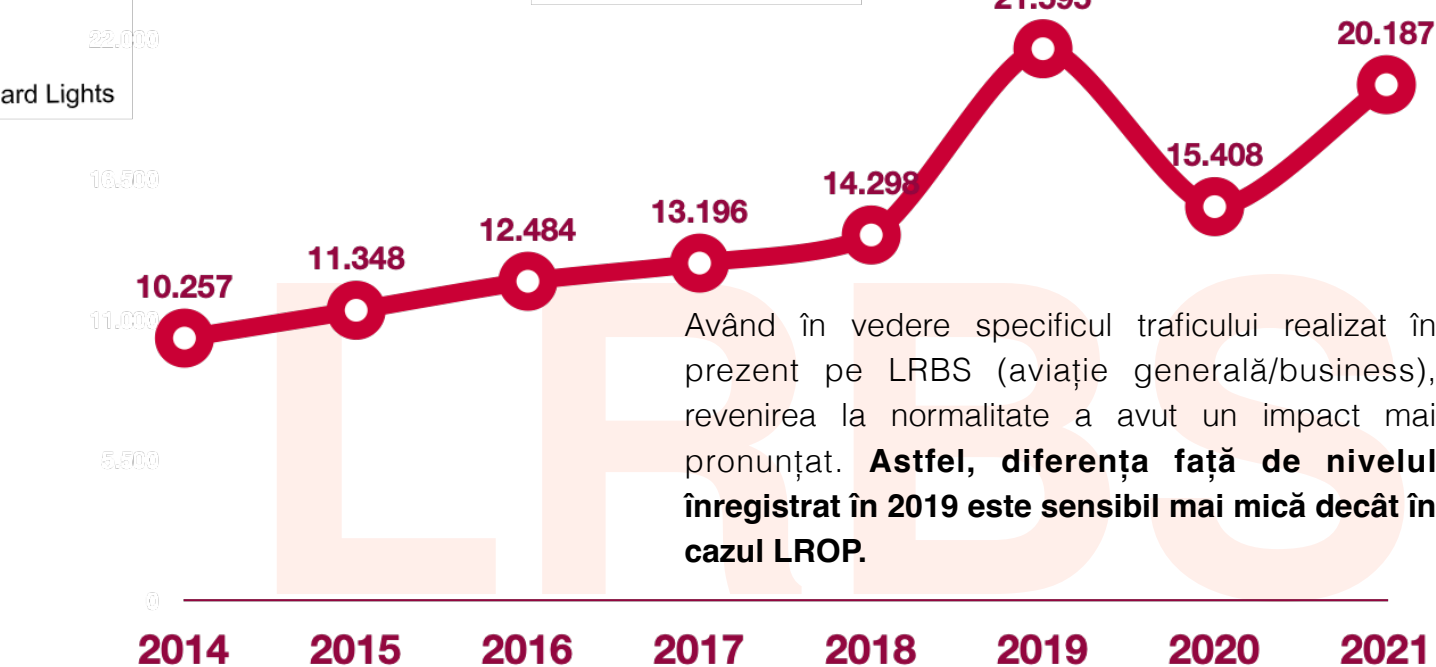
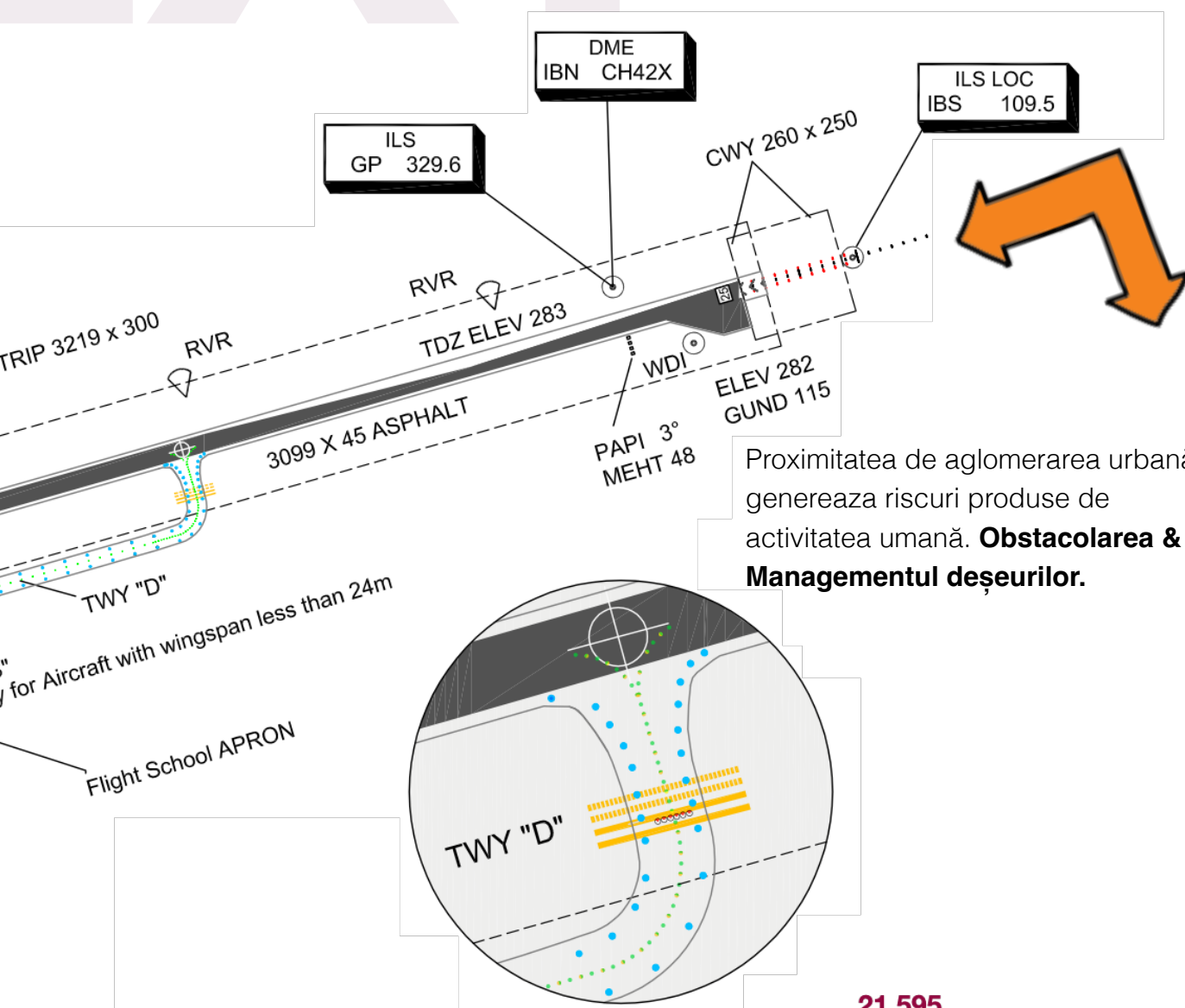


Operationalizarea integrală a terminalului va asigura condițiile necesare dezvoltării traficului comercial regulat. Astfel, în perioada următoare, preocupările în domeniul siguranței se vor orienta spre actualizarea analizelor și evaluărilor și **adaptarea la noul context**



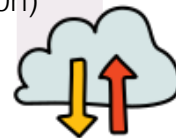
Accesul la pista 07/25 pe calea de rulare A este considerat un **HOTSPOT** ca urmare a numărului mare de incursiuni neautorizate.

Situația a fost ameliorată prin măsuri de siguranță, dar probabilitatea de producere a **RUNWAY INCURSION** s-a menținut ridicată.



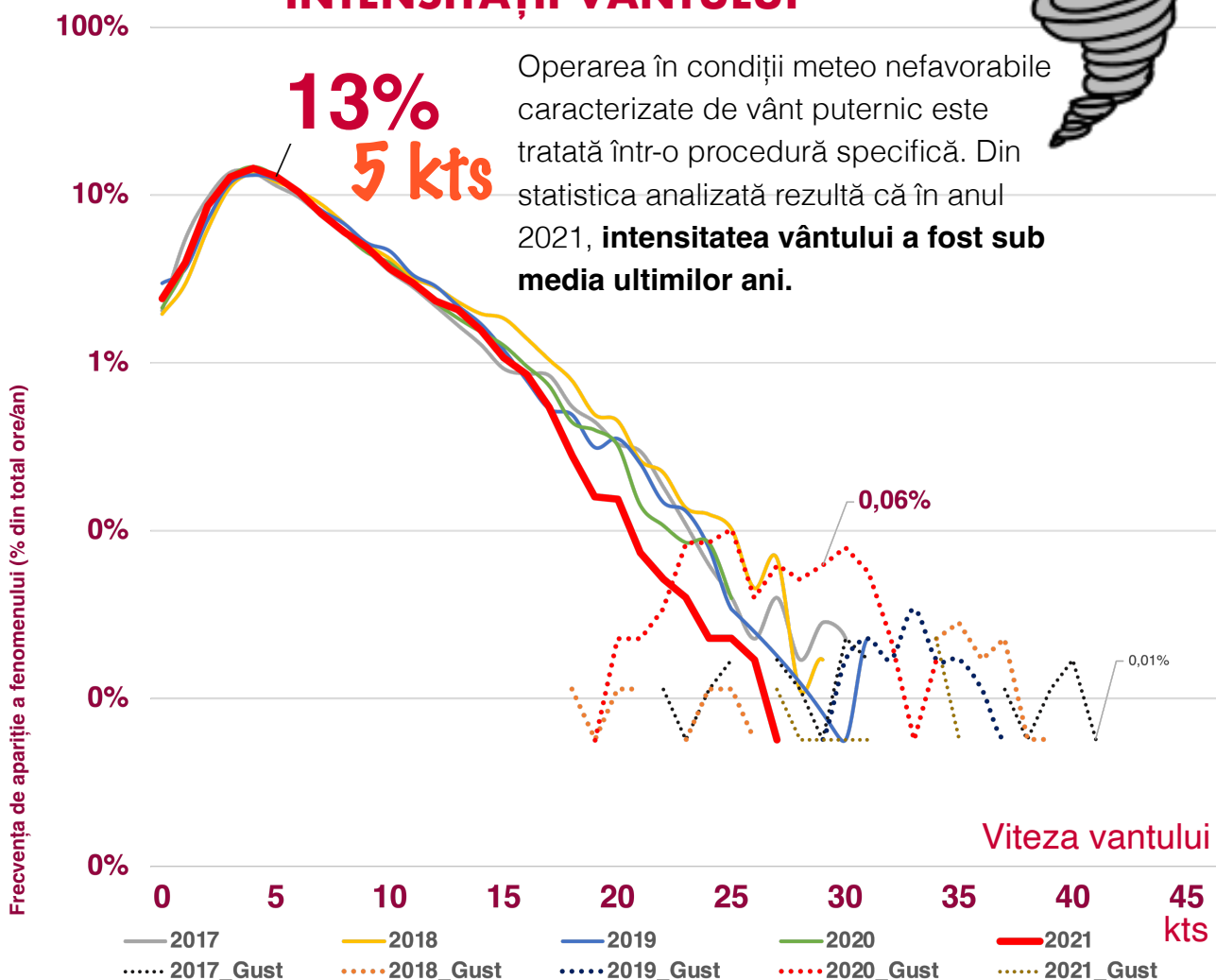
04 CONDIȚII METEO

Utilizând o bază de date cu **mesajele METAR**, a fost determinată (în procente) frecvența apariției fenomenelor meteo raportat la numărul total de ore într-un an. (8760h)



Condițiile meteo reprezintă un **factor favorizant** pentru producerea unui eveniment. În cadrul analizelor și evaluărilor de siguranță realizate, acestea sunt luate în considerare și sunt luate măsuri pentru controlul riscurilor asociate.

DISTRIBUȚIA INTENSITĂȚII VANTULUI

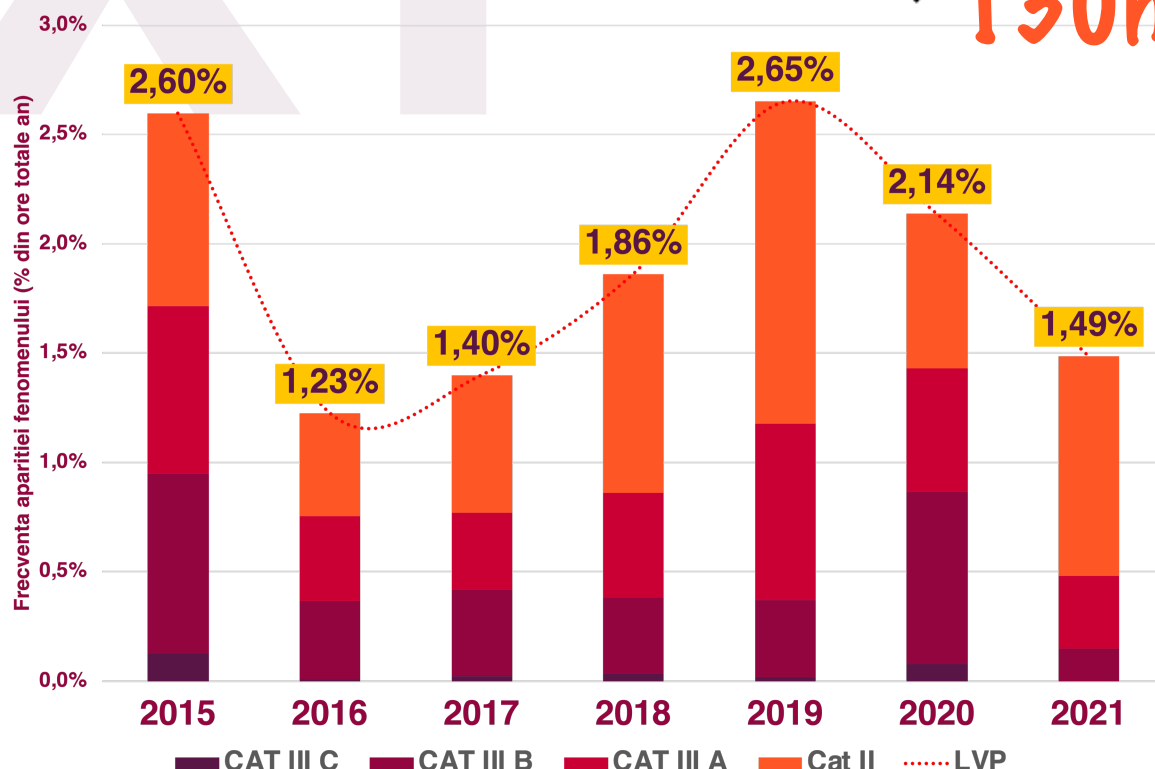




OPERAREA ÎN VIZIBILITATE REDUSĂ

2020
187h

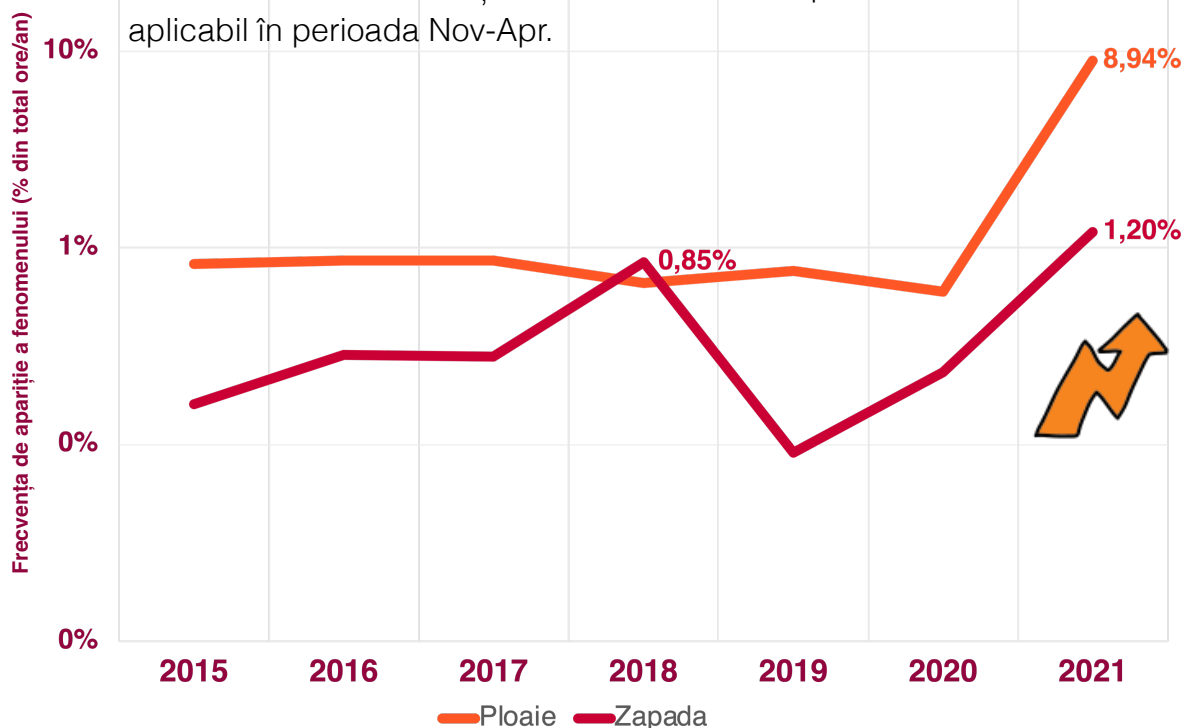
2021
130h



PRECIPITAȚII DISTRIBUȚIA ANUALĂ

IARNĂ
105h

Din punct de vedere al precipitațiilor, au fost înregistrate un număr semnificativ de ore în care acestea s-au manifestat, dar **intensitatea lor nu a impactat operațiunile**. Operarea în condiții de iarnă a fost realizată în condițiile Planului de Deszăpezire aplicabil în perioada Nov-Apr.



RISCUL

ACȚIUNI SIGURANȚĂ



FACTORUL UMAN ANALIZA & EVALUARE

Factorul Uman

„Principiile Factorului Uman vor fi pe deplin integrate în activitățile strategice și de zi cu zi la nivelurile individuale și organizaționale pentru a îmbunătăți siguranța aviației și eficacitatea operațională.” – viziunea European Strategy for Human Factors in Aviation 2012

Riscuri asociate contextului actual

AEROPORTURI
BUCUREȘTI.



Impact

Factor Uman

+ Vulnerabilitatea proceselor la influențele factorului uman este invers proporțională cu nivelul de automatizare

Planificare
[Plan]

Proces

Efectuare
[Do]

Verificare
[Check]

Corectie
[Act]

Erori
[Errors]

Incalcari
[Violations]

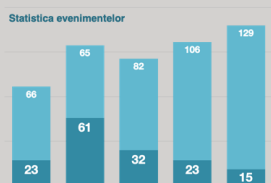
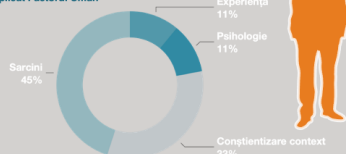
Factorul uman poate produce perturbări ale funcționării proceselor

Efecte

Eroarea umana este o acțiune în care rezultatul/consecința nu sunt prevăzute/intentionate.

+ Este critică conștientizarea gestionarilor de procese cu impact asupra siguranței cu privire la posibilitatea apariției erorilor care au la baza Factorul Uman.

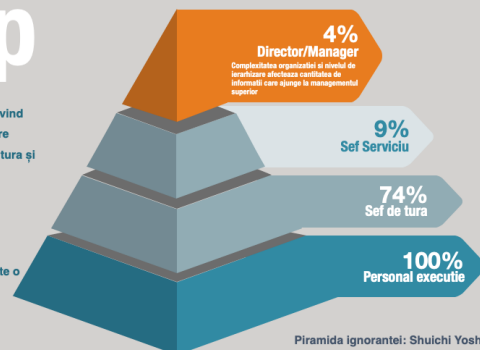
Distribuția cauzelor evenimentelor care au implicat Factorul Uman



Date EASA ANNUAL SAFETY REVIEW 2020

Scop

+ transmiterea informației privind pericolul scade drastic între personalul care lucrează la tură și cel de la H8.
+ implicarea șefilor de tură inclusiv a personalului de execuție în activitatea de identificare a pericolului este o necesitate pentru creșterea nivelului de acuratețe al analizelor predictive.



Piramida ignoranței: Shuichi Yoshida

Analiza SHELL

+ Este un model pentru analiza interacțiunilor umane cu elementele unui sistem

Software
[Reglementari]

+ Regulile, procedurile, documentele scrise etc., care fac parte din procedurile standard de operare.

Hardware
[Infrastructura]

+ Echipamentele utilizate pentru desfășurarea activităților specifice, inclusiv platforme hardware pe care rulează programe dedicate.

Liveware
[Oameni]

Environment
[Mediu]

+ Contextul în care trebuie să funcționeze sistemul L-H-S, climatul social și economic, precum și mediul natural.

Liveware
[Oameni]

+ Totalitatea ființelor umane din cadrul sistemului aeroportuar

Analiza PEAR

+ Este un model similar SHELL, dar cu o clarificare a clasificării elementelor

People
[Oameni]

+ Factori fizici
+ Factori fiziologici
+ Factori psihosociali
+ Factori psihologici

Environment
[Mediu]

+ Factori fizici
+ Cultura organizației
+ Cultura & educație

Actions
[Acțiuni]

+ Proceduri
+ Cerințe
+ Informații & date

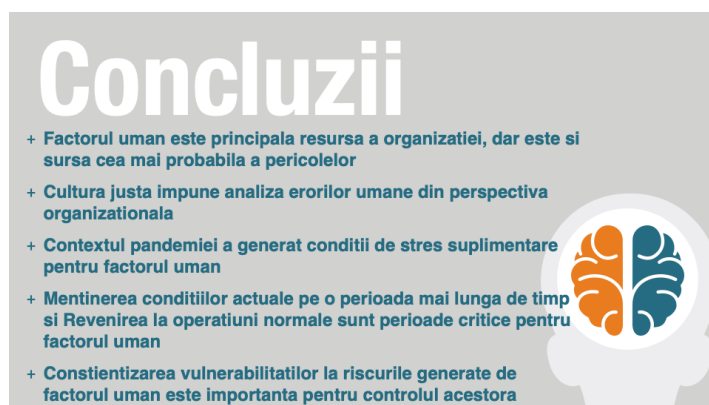
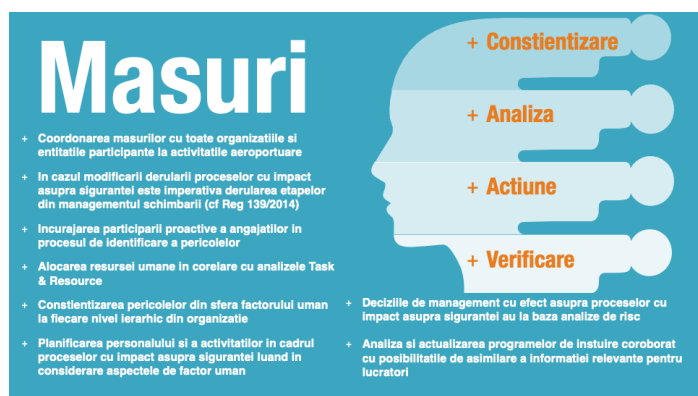
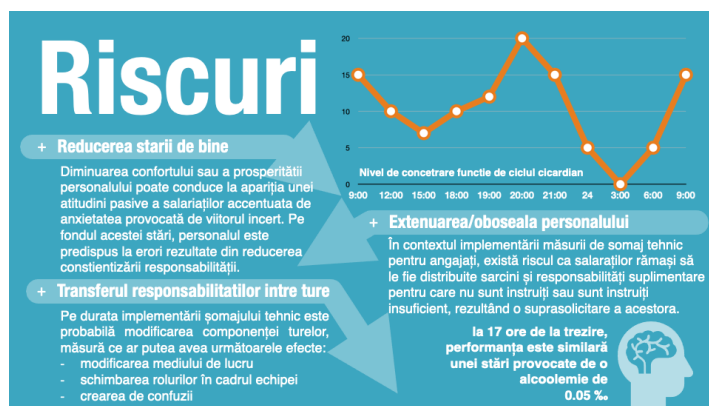
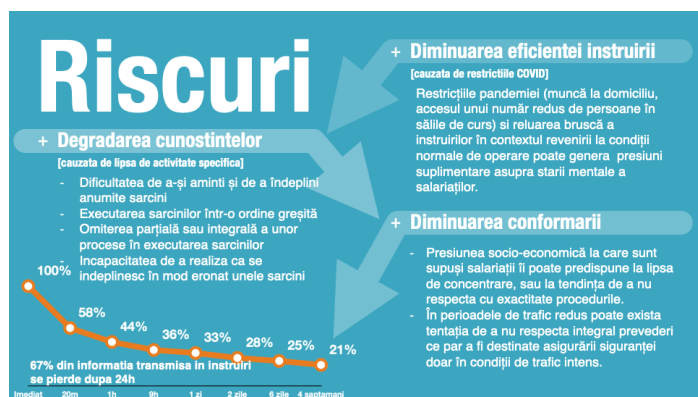
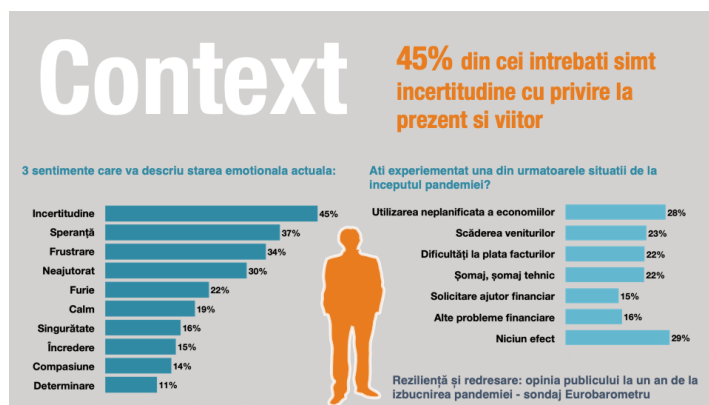
Resource
[Resurse]

+ Echipamente
+ Infrastructura

Provocările rezultate din **revenirea la normal a operațiunilor** s-au reflectat și în riscuri aferente domeniului Factorului Uman. Astfel, preocupările Direcției Siguranță Aeroportuara s-au manifestat în acest sens, prin analiza aprofundată a surselor de pericole și efectele potențiale ale acestora în contextul caracteristic operațiunilor post-lockdown.



Pentru facilitarea identificării pericolelor din domeniul factorului uman, a fost elaborat și difuzat către toate entitățile care își desfășoară activitatea pe cele două aerodromuri - **GHIDUL FACTORUL UMAN**



AN 225

ACȚIUNI SIGURANȚĂ



13

AERONAUTIC



AN225@LROP



Realizarea **Studiului Aeronautic** pentru operarea aeronavei **AN225 - MRIYA** a fost una din cele mai mari provocări pentru personalul Direcției Siguranță Aeroportuară, date fiind dimensiunile și caracteristicile acesteia, raportate la capacitățile aeroportului. Astfel, au fost proiectate, analizate și evaluate diverse scenarii de operare care au avut în vedere necesitatea menținerii riscurilor la un nivel tolerabil, dar și continuitatea operațiunilor pe aeroport.



ANTONOV AN 225

LUNGIME

84m

ANVERGURA

88,4m

MTOW

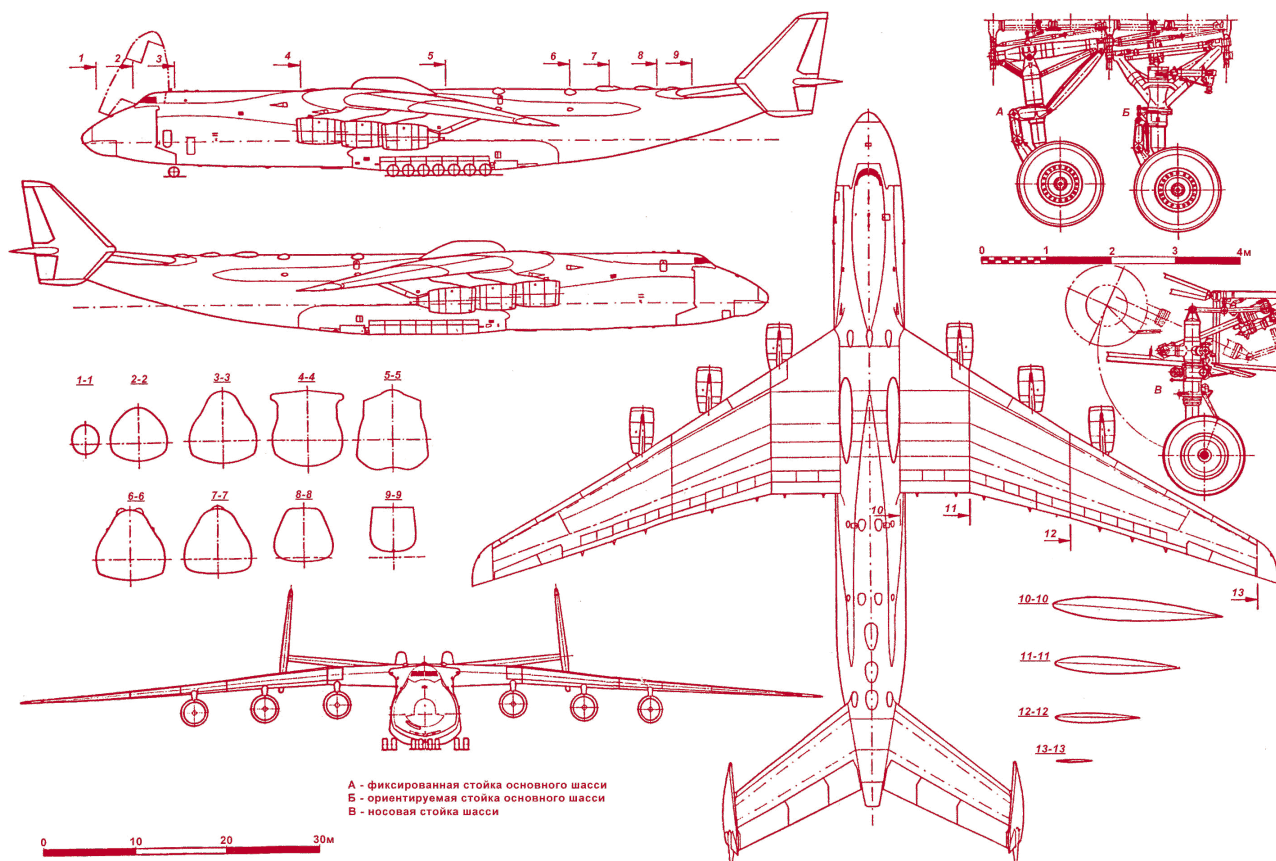
600tone



2,3^x B737 MAX7

2,4^x B737 MAX7

7,5^x B737 MAX7



Evenimentele de aviație civilă produse pe cele două aeroporturi au fost înregistrate și clasificate utilizând taxonomia ICAO.

	2019	2020	2021
ARC Abnormal runway contact	1	0	0
F-NI Fire/smoke (non-impact)	1	1	0
RAMP Ground Handling	09	13	16
GCOL Ground Collision	3	0	0
SCF-NP System/component failure or malfunction	42	19	15
SCF-PP Powerplant failure or malfunction	4	7	3
MED Medical	13	5	12

În categoria **ADRM: Aerodrome**

Evenimente care implică nereguli legate de configurația de aerodrom, de servicii sau de funcționalitate. Include deficiențele/neregulile asociate cu procedurile în vigoare pentru piste de decolare - aterizare, căile de rulare, zona pozițiilor de parcare ale aerodromului, clădiri și structuri aferente, serviciile specifice salvării și stingerii incendiilor, regimul de obstacolare pe toată suprafața aerodromului, mijloace vizuale, etc.

HENRI LROP COANDĂ

	2019	2020	2021
ADRM ADRM: Aerodrome	195	069	062
ATM ATM/CNS	1	3	2
WILD Collision Wildlife	17	13	14
RI Runway incursion - vehicle, aircraft or person	0	0	0
RE Runway excursion	4	0	0
BIRD Birdstrike	90	18	40
OTHR Other	40	08	12
UNK Unknown or undetermined	2	0	0

În categoria **BIRD (Birdstrike):**

Evenimente care presupun impactul unei a/c sau iminența impactului cu păsări sau animale; coliziune a/c / iminența impactului cu ingerarea unei sau mai multe păsări

	2019	2020	2021
ARC Abnormal runway contact	0	0	0
F-NI Fire/smoke (non-impact)	0	0	1
RAMP Ground Handling	0	2	1
GCOL Ground Collision	0	0	0
SCF-NP System/component failure or malfunction	7	12	17
SCF-PP Powerplant failure or malfunction	1	2	4
MED Medical	0	0	0

În categoria **RAMP (Ground Handling):**

Evenimente petrecute pe durata sau ca rezultat al operațiunilor de deservire la sol a unei aeronave.

În categoria **GCOL (Ground Collision):**

Evenimente care presupun coliziunea petrecută la sol pe durata rulajului către sau dinspre o pistă de decolare-aterizare aflată în uz.

AUREL LRBS VLAICU

2019

2020

2021

ADRM

ADRM: Aerodrome

7

5

18

ATM

ATM/CNS

1

0

1

WILD

Collision Wildlife

1

3

0

RI

Runway incursion - vehicle, aircraft or person

4

0

4

RE

Runway excursion

0

0

0

BIRD

Birdstrike

5

2

2

OTHR

Other

4

3

10

UNK

Unknown or undetermined

0

0

0

INDICATORISIGURANȚĂ

✓ **ACCIDENTE** 0
Zero accidente în care să fie implicate aeronave

✓ **RUNWAY INCURSION** 0
Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip “Runway incursion” (RI)

✓ **INCIDENTE GRAVE** 0
Reducerea numărului de incidente grave în care să fie implicate aeronave

[AO.02.02 / PNSAC 2020-2024]

✓ **EVENIMENTE CU RISC SEMNIFICATIV**
Creșterea siguranței operațiunilor la sol. Reducerea numărului de evenimente cu risc semnificativ pentru siguranță în care să fie implicate aeronave

[AO.04.01 / PNSAC 2020-2024]

✓ **COLIZIUNI** 0
Număr coliziuni aeronave în mișcare – obstacole / vehicule pe căile de rulare

✓ **TAXIWAY INCURSION** 0
Număr incursiuni la căile de rulare (aeronave, vehicule, persoane) - din cauze imputabile CNAB

✓ **DETERIORĂRI** 0
Număr deteriorări ale unor a/c staționate produse de vehicule / echipamente / GSE

✓ **ACCIDENTE AUTO** 6,9
Număr accidente produse între vehicule / echipamente / GSE

HENRI LROP COANDĂ

Nivelul țintă al indicatorilor de performanță cu cea mai mare pondere în afectarea nivelului de siguranță a fost atins (accidente), fiind totuși remarcată menținerea unui număr semnificativ de raportări legate de starea suprafețelor - FOD și a celor privind evenimentelor de tip BIRDSTRIKE.



BIRDSTRIKE/WILDLIFE

[AS.02.04 / PNSAC 2020-2024]

37,4

Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip bird strike / wildlife



COMITETE & COMISII

4

Creșterea importanței Comitetelor pentru siguranța pistelor LRST



CULTURA DE SIGURANȚĂ

4

Dezvoltarea culturii juste - raportari voluntare



RUNWAY EXCURSION

[AO.02.01 / PNSAC 2020-2024]

0

Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Runway excursion" (RE)



AERONAVE FĂRĂ PILOT

[AE.01.01 / PNSAC 2020-2024]

2

Reducerea riscurilor asociate operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile



PREZENȚĂ FOD

[AO.02.05 / PNSAC 2020-2024]

23,5

Reducerea riscului reprezentat de FOD pe suprafața de mișcare

INDICATOR

07/1

INDICATORISIGURANȚĂ

✓	ACCIDENTE	0
	Zero accidente în care să fie implicate aeronave	
✗	RUNWAY INCURSION ⚠	1,9
	Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip “Runway incursion” (RI)	
✓	INCIDENTE GRAVE	0
	Reducerea numărului de incidente grave în care să fie implicate aeronave	
	[AO.02.02 / PNSAC 2020-2024]	
✓	EVENIMENTE CU RISC SEMNIFICATIV	
	Creșterea siguranței operațiunilor la sol. Reducerea numărului de evenimente cu risc semnificativ pentru siguranță în care să fie implicate aeronave	
	[AO.04.01 / PNSAC 2020-2024]	
✓	COLIZIUNI	0
	Număr coliziuni aeronave in mișcare – obstacole / vehicule pe căile de rulare	
✓	TAXIWAY INCURSION	0
	Număr incursiuni la căile de rulare (aeronave, vehicule, persoane) - din cauze imputabile CNAB	
✓	DETERIORĂRI	0
	Număr deteriorări ale unor a/c staționate produse de vehicule / echipamente / GSE	
✓	ACCIDENTE AUTO	0
	Număr accidente produse între vehicule / echipamente / GSE	

AUREL LRBS VLAICU

Nivelul țintă al indicatorilor de performanță cu cea mai mare pondere în afectarea nivelului de siguranță a fost atins (accidente).



Se mențin preocupările privind frecvența crescută de apariție a evenimentelor de tip runway incursion. Acestea au fost generate în principal de de configuratia atipică a accesului la pista prin TWY A și s-au încadrat în tipul D (cele mai puțin severe).



BIRDSTRIKE/WILDLIFE

[AS.02.04 / PNSAC 2020-2024]

1,98

Siguranța pistei – Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip bird strike / wildlife



COMITETE & COMISII

1

Creșterea importanței Comitetelor pentru siguranța pistelor LRST



CULTURA DE SIGURANȚĂ

0

Dezvoltarea culturii juste - raportari voluntare



RUNWAY EXCURSION

[AO.02.01 / PNSAC 2020-2024]

0

Reducerea riscului prezentat de evenimente de tip "Runway excursion" (RE)



AERONAVE FĂRĂ PILOT

[AE.01.01 / PNSAC 2020-2024]

0

Reducerea riscurilor asociate operării aeronavelor fără pilot utilizate în aplicații civile



PREZENȚĂ FOD

[AO.02.05 / PNSAC 2020-2024]

.06

Reducerea riscului reprezentat de FOD pe suprafața de mișcare

SINOPTICSIGURANȚĂ

ACȚIUNI

Acțiunile specifice desfășurate la nivelul Direcției Siguranța Aeroportuară în cursul anului 2021 au fost caracterizate de elementul de noutate reprezentat de reluarea operațiunilor post-lockdown



17

PERMISE DE LUCRU



17

INVESTIGAȚII INTERNE



36

AUDITURI & INSPECȚII



76

**BULETINE DE SIGURANȚĂ
INFORMATIVE & OBLIGATORII**



52

**ANALIZE & EVALUĂRI DE
SIGURANȚĂ**



15

STUDII AERONAUTICE



10

MANAGEMENTUL SCHIMBĂRII

Pentru stabilirea **direcțiilor principale de acțiune** pentru dezvoltarea Sistemului de Management al Siguranței la nivelul CN Aeroporturi București SA, a fost realizată o analiză SWOT raportată la misiunea Direcției Siguranță Aeroportuară. În acest context, s-au evidențiat principalele elemente de fundamentare ale obiectivelor pentru anul 2022

PUNCTE TARI



-  Personalul Direcției Siguranță Aeroportuară își **dezvoltă nivelul de specializare**
-  Sistemul de Management al Siguranței **este implementat** și a atins un nivel de maturitate adecvat.
-  Structura de siguranță **este organizată conform cerințelor** de reglementare și funcționează corespunzător.
-  Sistemul de Management al Siguranței implementat în cadrul CN Aeroporturi București SA este actualizat permanent și este **auditat periodic** de către Autoritatea Competentă - Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

OPORTUNITĂȚI

-  Sistemul IT al companiei oferă facilități favorabile **digitalizării proceselor**.
-  Creșterea importanței mijloacelor de **comunicare electronică**.
-  Îmbunătățirea siguranței operațiunilor prin **dezvoltarea de noi facilități** pentru asigurarea verificărilor vehiculelor
-  **Abordarea sistematică** a problematicilor de siguranță este și trebuie să rămână o prioritate.



PUNCTE SLABE

-  **Nivel redus de conștientizare** al mecanismelor SMS la nivelul gestionarilor de procese cu impact asupra siguranței
-  **Nivel redus de digitalizare** al Sistemului Management al Siguranței

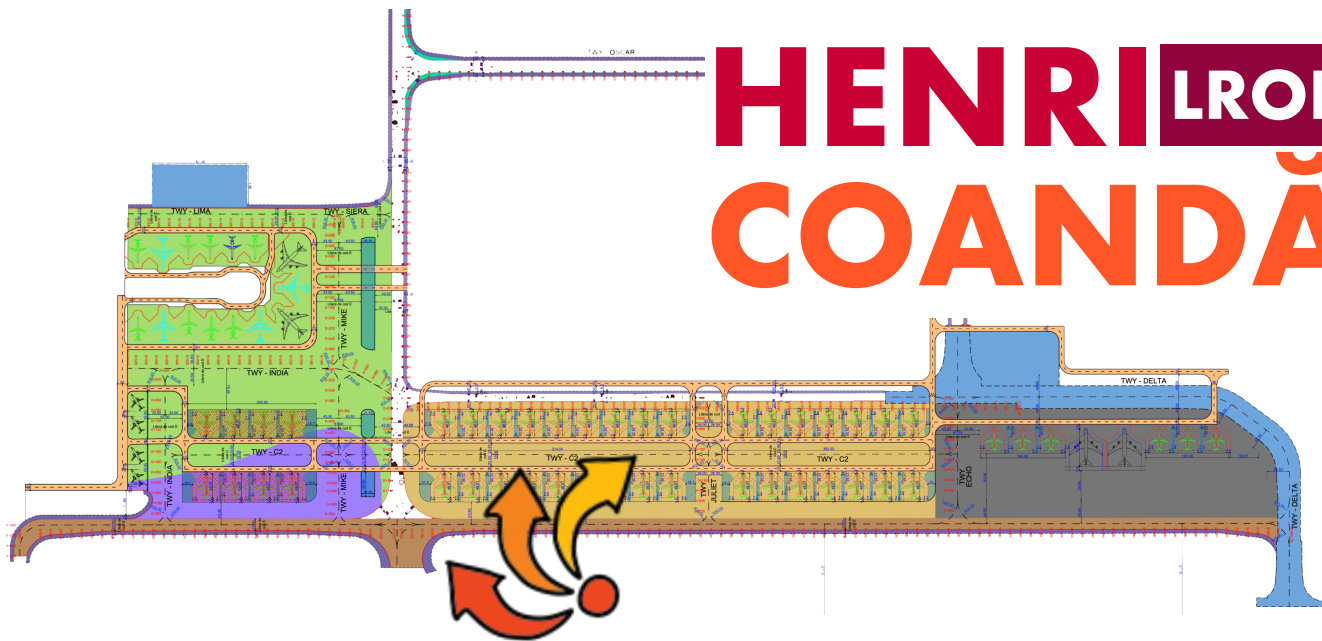
AMENINȚĂRI

-  Continuarea **reducerii timpilor de procesare** a cererilor de evaluare & analiză.
-  Menținerea tendinței de **deteriorare a disciplinei** în zona de operațiuni aeriene.
-  Operarea în condiții deosebite ca urmare a **evoluției situației globale**.

PROG

PERSPECTIVE SIGURANȚĂ

HENRI LROP
COANDĂ



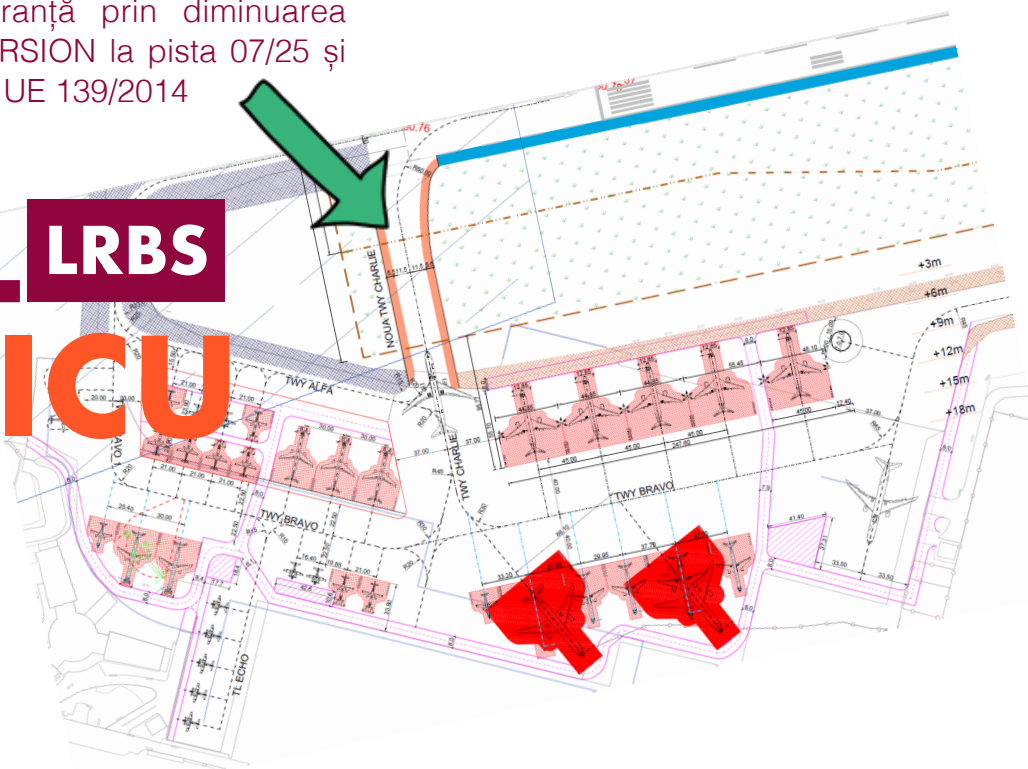
CONFORMAREA cu REG 139/2014

Creșterea nivelului de siguranță al operațiunilor prin asigurarea conformării cu Regulamentul UE 139/2014.

IMPLEMENTAREA NOII CĂI DE RULARE

Creșterea nivelului de siguranță prin diminuarea pericolului de RUNWAY INCURSION la pista 07/25 și conformarea cu Regulamentul UE 139/2014

AUREL LRBS
VLAICU



DIRECȚII DE ACȚIUNE 2022



FINALIZAREA IMPLEMENTĂRII SMS ED 2022

Implementarea experienței acumulate de la ultima revizie a documentelor de lucru.



FINALIZAREA IMPLEMENTĂRII eLEARNING

Digitalizarea sistemului de instruire de siguranță prin realizarea programei de instruire și a modulelor specifice



OPERAȚIONALIZAREA STAȚIEI ITP

Creșterea nivelului de siguranță al operațiunilor prin asigurarea unui mod unitar și centralizat de verificare a stării tehnice a vehiculelor/utilajelor



IMPLEMENTAREA LICENȚEI DE LUCRU

Dezvoltarea unei proceduri de eliberare a unei licențe de lucru pentru Operatorii Economici care își desfășoară activitatea pe aeroporturile operate de CNAB



IMPLEMENTAREA PROIECTELOR REG139/2014

Suținerea implementării proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii care au ca obiectiv principal/secundar asigurarea conformării cu cerințele Regulamentului UE 139/2014



OPERAȚIONALIZAREA EDRMS

Implementarea și operaționalizarea sistemului electronic de gestionare a documentelor și înregistrărilor (Electronic Documents & Records Management System)

SAFETY

2021

CONCLUZII

Din analiza datelor și centralizarea informațiilor din Sistemul de Management al Siguranței se constată că **nivelul de siguranță planificat a fost asigurat în mod corespunzător pe parcursul anului 2021**, riscurile fiind menținute în zona tolerabilă.

În dinamica contextului global actual, CN Aeroporturi București SA se confruntă cu provocări fără precedent, în calitatea sa de operator al aeroporturilor Henri Coandă și Aurel Vlaicu.

Suntem conștienți de importanța evenimentelor și de necesitatea abordării proactive a acțiunilor în domeniul siguranței pentru a face față cu succes unor situații deosebite.



+4 021 204 10 00



safety@cnab.ro



www.bucharestairports.ro



SAFETY

