

/INDICATORI DE PERFORMANȚĂ ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

Pentru a monitoriza și îmbunătăți constant nivelul de siguranță în aeroporturile CNAB, se analizează evoluția indicatorilor cheie de performanță (KPI) care reflectă starea actuală a operațiunilor și evidențiază ariile de risc sau de succes.

Evoluția principalilor indicatori în perioada ianuarie – martie 2026, arată o menținere generală a nivelului de performanță, cu atenție sporită pentru depășiri semnificative ale țintelor în cazul accidentelor auto și al deteriorărilor pe Aeroportul Internațional Henri Coandă.

Evoluția indicatorilor aflați în zona de atenție în perioada ianuarie – martie 2026:

Aeroport	Indicator	Ținta	Realizat
LROP	Prezenta FOD (debris) și FOE (damage)	57.7 evenimente@100.000 mvmts	11.00
LRBS	Prezenta FOD (debris) și FOE (damage)	9.83 evenimente@10.000 mvmts	0.73
LROP	Coliziuni cu păsări (birdstrike)	46.36 evenimente@100.000 mvmts	11.00
LRBS	Coliziuni cu păsări (birdstrike)	3.57 evenimente@10.000 mvmts	0.37
LROP	Accidente auto	7.97 evenimente@100.000 mvmts	25.66
LROP	Runway incursion	0.71 evenimente@100.000 mvmts	0.00
LRBS	Runway incursion	0.27 evenimente@100.000 mvmts	0.00
LROP	Deteriorări	1.77 evenimente@100.000 mvmts	7.33
LRBS	Obstacole	0.67 evenimente@100.000 mvmts	0.00

/LUCRĂRI ÎN DESFĂȘURARE

Se află în desfășurare mai multe proiecte de modernizare ce contribuie direct la creșterea nivelului de siguranță operațională:

- lucrări de întreținere cu mixturi asfaltice la TWY Mike la AIHCB;
- refacere pavaj adiacent rigolă finger între burdufurile 109-115 și înlocuire hidrant suprateran burduf 114 mixturi asfaltice;
- lucrări cu mixturi asfaltice la Platforma 1;
- refacere zid sosiri;
- garanție PDA 2;
- înlocuire hidranți supraterani picior burduf 101 și 102 (H 101/102);
- servicii de curățare a depunerilor de vopsea, depuse aplicate pe suprafața de mișcare, prin curățare mecanică cu jet de apă sub presiune;
- remediere degradări din Etapa 1 și Etapa 2;
- înlocuire compresor frigorific chiller terminal plecări vechi ;
- modernizarea punților de îmbarcare 105, 110, 111, 112, montarea punții de îmbarcare 108;
- înlocuire centrale de tratare aer CTA terasa terminal plecări (CTA plecări).

/EVENIMENTE



11 februarie 2026, Benin City, Nigeria: o aeronavă Boeing 737-700 a companiei Arik Air, a efectuat o deviere de urgență către Aeroportul Benin. Echipajul a auzit un zgomot puternic de la motorul stâng, ceea ce i-a determinat să ia măsuri de precauție. Echipajul de zbor a efectuat o oprire de precauție a motorului și a deviat către cel mai apropiat aeroport adecvat, Benin. Aeronava a aterizat fără incidente, iar toți pasagerii și echipajul au debarcat normal. Observațiile preliminare indică daune

semnificative la motorul afectat, pe baza evaluării vizuale inițiale.

Lecție învățată: siguranța zborului depinde atât de vigilența piloților cât și al echipelor de la sol în identificarea problemelor tehnice înainte de decolare și reacția promptă într-o situație de criză.



13 februarie 2026, Turcia, Antalya: o aeronavă Boeing 737-8HC (WL) a companiei SunExpress, a suferit o rupere a trenului de aterizare principal stânga și avarierea aripii/motorului în timp ce rula spre pista 36R a aeroportului. Pasagerii au fost evacuați, iar echipele de la Serviciul de Salvare și Stingere a Incendiilor pe Aeroporturi au început operațiunile specifice. Aeronava a suferit daune structurale substanțiale care afectează integritatea și performanțele de zbor ale acesteia. Nicio persoană nu a fost rănită.

Lecție învățată: Accidentul demonstrează că răspunsul prompt al echipelor de intervenție și evacuarea controlată sunt vitale, evidențiindu-se astfel necesitatea aplicării riguroase a planurilor de urgență pentru evacuarea pasagerilor și asigurarea continuității operaționale.



20 februarie 2026, Myanmar, Myitkyina: pe aeroportul Myitkyina, o aeronavă ATR-72-600 aparținând companiei Myanmar se pregătea de decolare în jurul orei locale 20:12 când a fost ținta unui atac cu drone. Aeronava a suferit avarii la partea frontală, la mijlocul fuzelajului și în partea din spate.

Forțele de securitate au evacuat rapid pasagerii și echipajul, acordând asistență de urgență. Nicio persoană nu a fost rănită și nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești în

urma acestui incident.

Lecție învățată: respectarea riguroasă a procedurilor de safety și securitate integrată în momente de criză garantează evacuarea rapidă a pasagerilor evidențiind faptul că strictetea operațională și reacția imediată a forțelor de intervenție sunt vitale pentru neutralizarea riscurilor majore și protejarea vieților.



22 martie 2026, SUA, New York: Aeroportul LaGuardia, un avion de pasageri aparținând companiei Air Canada s-a ciocnit la aterizare cu o mașină de pompieri aflată pe pistă. În urma impactului, pilotul și copilotul avionului au decedat. De asemenea, alte două persoane au fost rănite, printre care și o însoțitoare de zbor care a supraviețuit în mod miraculos, fiind găsită ulterior pe pistă. Momentul coliziunii a fost extrem de violent. În raportul preliminar publicat pe 23 aprilie 2026, concluziile principale ale

anchetei sunt: lipsa transponderelor pe vehiculele de intervenție, erori de comunicare, sistemul de lumini și volumul de muncă al controlorilor.



29 martie 2026, Brazilia, São Paulo: ora 23:49, aeronava Airbus A330-323 a companiei Delta Airlines decolează de pe aeroportul Guarulhos (São Paulo) cu destinația Atlanta, având la bord 286 de persoane. Turbina stângă a avionului explodează, iar resturi cad pe vegetația de lângă pistă, declanșând un incendiu la sol. Turnul de control observă incidentul și avertizează imediat echipajul. Aeronava aterizează în siguranță și este întâmpinată de serviciile de urgență. Cei 272 de pasageri și 14 membri ai echipajului sunt evacuați cu autobuzele către terminal, fără a exista răniți. Pompierii sting

incendiul de la marginea pistei în câteva minute, însă programul aeroportului este afectat, ducând la amânarea altor zboruri programate.

Lecție învățată: Coordonarea promptă cu echipele de intervenție și reacția calmă au transformat un dublu pericol — explozia motorului și incendiul de la sol — într-o operațiune controlată, neutralizând riscurile la timp.

/NOUTĂȚI ÎN DOMENIU

EASA și EUROCONTROL au lansat Planul Comun de Acțiune privind combaterea interferențelor radio-frecvență asupra sistemelor GNSS (jamming și spoofing). Acesta conține

măsurile pentru armonizarea operațională, ghiduri și monitorizarea comună a spațiului aerian afectat.

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-and-eurocontrol-publish-joint-action-plan-ensure-safe>

Intrarea în vigoare a Regulamentului Part-IS (22 februarie 2026): această reglementare impune organizațiilor din aviație (inclusiv operatorilor aeroportuari) implementarea unui sistem de management al securității informațiilor pentru a gestiona riscurile cibernetice care pot afecta siguranța zborului. Reglementarea devine obligatorie pentru companiile aeriene, furnizorii de servicii de navigație aeriană și organizațiile de mentenanță (Part-145). [EASA - Easy Access Rules for Information Security \(Part-IS\)](#)

A fost publicat raportul **EASA Annual Safety Review 2025:**

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/annual-safety-review-2025>

A fost publicat raportul **IATA Annual Safety Report 2025:**

https://www.iata.org/contentassets/a8e49941e8824a058fee3f5ae0c005d9/safety-report-executive-summary-and-safety-overview_2025.pdf

A fost publicat raportul **Bucharest Airports Annual Safety Report 2025:**

<https://bucharestairports.ro/cnab/prezentare/safety/>

/GRUP DE LUCRU

În data de 24 martie 2026, la Aeroportul Internațional Henri Coandă București s-a desfășurat vizita tehnică a grupului regional de lucru ICAO EASPG (Aerodrome Operations – AOP WG/6).

Detalii principale

- **Scopul:** Evaluarea implementării standardelor și practicilor recomandate ICAO (SARPs) în teren.
- **Focus:** Analizarea proceselor operaționale, a măsurilor de siguranță și a soluțiilor de conformare internațională.
- **Participanți:** Specialiști în aviație civilă și reprezentanți ai autorităților de profil.

/INVESTIGAȚII

Incidentul auto din data de 24.02.2026, în care au fost implicate un autovehicul „Follow me” și un autobuz Menzies. Cauza producerii evenimentului a fost depășirea limitei de viteză de către autovehiculul FOLLOW ME 12 și neoprirea la semnul STOP de către conducătorul autobuzului MA 17. Cazul subliniază importanța respectării regulilor de circulație aplicabile în zona de mișcare.

/COMITETUL PENTRU SIGURANȚA PLATFORMELOR (ASC - AIHCB)

În urma ședinței **Comitetului pentru Siguranța Platformelor (ASC - AIHCB)** desfășurate pentru analiza performanței de siguranță aferente trimestrului I 2026, unde au fost discutate

principalele evenimente produse pe suprafața de mișcare, cu accent pe incidentele auto (ADR.AUTO) și deteriorările echipamentelor de handling (GOP.RAMP), au fost stabilite următoarele concluzii și măsuri obligatorii pentru desfășurarea activităților în condiții de siguranță:

1. Respectarea strictă a regulilor de circulație pe suprafața de mișcare (obligativitatea respectării limitelor de viteză, a indicatoarelor de circulație și a regulilor privind prioritatea de trecere și purtarea centurii de siguranță)
2. Toate entitățile care desfășoară activități pe suprafața de mișcare vor intensifica monitorizarea personalului în teren și vor organiza sesiuni suplimentare de reinstruire privind:
 - conducerea preventivă;
 - respectarea regulilor de circulație pe platformă;
 - prevenirea FOD (Toate persoanele care se deplasează în perimetrul AIHCB, au obligația de a nu contamina suprafața cu FOD și obligația de a colecta FOD)
 - raportarea incidentelor și evenimentelor operaționale (orice incident, lovire sau deteriorare a echipamentelor de deservire la sol trebuie raportată imediat conform procedurilor. Neraportarea evenimentelor poate genera riscuri majore pentru siguranța operațională și integritatea aeronavelor).
 - Respectarea conceptului de „cabină sterilă”
 - Respectarea interdicției de fumat (fumatul este strict interzis în zona operațiunilor aeriene, inclusiv în apropierea aeronavelor, autobuzelor și echipamentelor de handling)
3. Gestionarea echipamentelor și utilajelor
 - Agenții de handling vor analiza flota de echipamente utilizate pe platformă și vor retrage utilajele neutilizate.
 - Este interzisă parcarea autovehiculelor/vehiculelor/utilajelor/GSE-urilor în zonele neamenajate (acestea pot afecta circulația sau ieșirea autoalimentatoarelor).
4. Obligativitatea respectării zonelor de siguranță din jurul autoalimentatoarelor și echipamentelor aeroportuare. Traversarea peste cabluri sau desfășurarea activităților în zone neautorizate poate genera incidente.
5. Pe suprafața de mișcare este obligatorie utilizarea vestelor de înaltă vizibilitate (bretelele reflectorizante nu asigură un nivel adecvat de vizibilitate și nu sunt recomandate).
6. Furnizorii de servicii de întreținere aeronave trebuie să se asigure că, după finalizarea activităților de mentenanță, se efectuează o verificare generală pentru confirmarea îndepărtării tuturor sculelor, echipamentelor și materialelor străine, precum și a remontării tuturor panourilor de acces demontate.
7. Furnizorii de servicii de handling la sol vor efectua o inspecție vizuală privind integritatea autovehiculului/echipamentului/utilajului, atât la preluare, cât și la finalizarea activităților.

Personalul aeroportuar poate supune analizei propuneri de îmbunătățire a nivelului de siguranță prin raportare voluntară sau direct pe adresa safety@cnab.ro

/FACTORUL UMAN

Asa cum am menționat în primul număr al prezentei reviste, Conceptul [The Dirty Dozen Human Factors in Aviation Safety](#) identifică 12 dintre cele mai frecvente pericole/situații generate de către factorul uman care pot degrada performanțele și pot crește probabilitatea de apariție a erorilor în aviație, implicând conducând la producerea de accidente în aviație.

În continuarea prezentării celor 12 pericole generate de factorul uman care sunt:

1. **Lipsa de comunicare**
2. **LIPSA DE CONCENTRARE/ATENȚIE**
3. **Lipsa de resurse necesare**
4. **Stresul**
5. **Autosuficiența**
6. **Lipsa lucrului în echipă**
7. **Munca sub presiune**
8. **Lipsa sau conștientizarea incompletă a contextului operațional**
9. **Lipsa cunoștințelor/competențelor**
10. **Oboseala**
11. **Lipsa fermității**
12. **Reguli/standarde**

În acest număr ale revistei, ne vom axa pe pericolul reprezentat de **Lipsa de concentrare /distragerea atenției**

2. Distragerea atenției - Distraction

Distragerea atenției reprezintă orice situație care perturbă atenția unei persoane de la acțiunea/activitatea pe care o desfășoară. Unele distrageri ale atenției la locul de muncă sunt inevitabile, cum ar fi zgomotele puternice, cererile de ajutor/ sfaturi din partea unor colegi și/sau apariția unor probleme de siguranță curente care necesită rezolvare imediată. Alte distrageri ale atenției însă pot fi evitate sau amânate până la momente mai potrivite, cum ar fi mesajele personale, mesaje privind munca non-imediată (de exemplu, graficele de ture, cereri de concediu, programări de ședințe, sarcini administrative etc.) și conversațiile sociale.

Specialiștii au concluzionat că distragerea atenției este principala cauză care conduce la omiterea efectuării unor activități sau nerespectarea procedurilor standard.

În aviație acest pericol poate avea efecte catastrofale, de exemplu dacă un CTA este distras de la activitatea derulată, acesta poate comite greșeli în derularea unor acțiuni – aprobări eronate, generare conflicte de trafic, sau dacă un șofer nu este atent la efectuarea unei deplasări pe suprafața de mișcare, poate să intre neautorizat pe o cale de rulare/pistă. De aceea, în aviație este absolut esențial să eliminăm factorii perturbatori, evitând atât propria distragere, cât și distragerea atenției colegilor.

Din cauza mecanismului cognitiv de anticipare, întreruperea unei activități creează o iluzie a progresului, determinându-ne să credem că ne aflăm într-un stadiu mai avansat al sarcinii. Pentru a reduce erorile cauzate de distragerea atenției, cel mai bine este să finalizezi o sarcină înainte de a te implica în altceva.

Dacă sarcina pe care o derulăm nu poate fi finalizată și este necesar să dăm atenție unei noi sarcini, atunci trebuie să punem un semn vizibil sau să notăm sau să marcăm proeminent lucrarea/activitatea lăsată necompletă, ca un memento pentru noi și pentru oricine altcineva care ar putea finaliza lucrarea/activitatea. Când reveniți la o activitate ce a fost întreruptă, este recomandat să reluați procesul cu trei pași înapoi; această retrospectivă vă ajută să vă reconectați corect la fluxul de lucru înainte de a avansa. Dacă este necesar, poate fi potrivit și util ca altcineva să verifice munca noastră folosind o listă de verificare.

Managementul are un rol în reducerea situațiilor în care apar distrageri ale atenției în rândul angajaților. Prin decizii manageriale adecvate se poate asigura un mediu mai bun care să reducă factorii perturbatori, cum ar fi: spații de lucru adecvat separate pentru personalul din dispecerate, implementarea conceptului de cabină sterilă pentru șoferii care se deplasează pe suprafața de mișcare a aeroporturilor, pentru sarcinile complexe - întocmire proceduri de verificare cu parcurgere liste de verificare (checklist) etc.

Mai jos prezentăm câteva exemple de accidente în care lipsa de atenție a constituit un factor cauzal:

- ➔ Pe 3 decembrie 2020, un Embraer 195-200, aflat la apropierea finală de aeroportul Sao Paulo, Congonhas, a primit aprobarea să aterizeze pe o pistă, unde același controlor deja autorizase un Boeing 737-800 să se alinieze și să aștepte. În ciuda vizibilității bune pe zi și a unei solicitări de clarificare din partea echipajului E195 care a întrebat despre o aeronavă pe pistă, controlorul a dat echipajului E 195 instrucțiunea de ratare a aterizării (go around), doar după ce echipajul Boeing-ului de pe pistă a solicitat aprobare de decolare.

După repetarea mesajului (read back), Echipajul E195 a executat manevra de go around, iar distanța pe verticală dintre E195 și 737 a fost de aproximativ 22 de metri.

- Pe aeroportul Toronto, în 15 octombrie 2022, un vehicul al autorității aeroportuare a intrat pe o pistă activă fără aprobare din partea CTA, iar un Boeing 737-8 care era în procedura de aterizare, a fost instruit de către CTA să execute manevră de go around. Șoferul era unul cu experiență, care a repetat corect instrucțiunea CTA de a rămâne la punctul de așteptare la pistă, dar nu s-a oprit. S-a constatat faptul că mijloacele vizuale disponibile la punctul de așteptare nu erau suficient de vizibile în această situație, ceea ce a constituit un factor contributiv. S-a constatat că șoferii traversau în mod obișnuit piste active pentru a economisi timp, în loc să folosească drumul perimetral.

DSIG
BMS HC/AV
Iunie 2026