



MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI

Anul 188 (XXXII) — Nr. 291

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Mărți, 7 aprilie 2020

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
241.	— Hotărâre pentru aprobarea Notei 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”	2–9
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
42.	— Ordin al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale privind aprobarea tarifelor pentru efectuarea lucrărilor de examinare a soiurilor pentru care se solicită înscrierea în Catalogul oficial al soiurilor de plante de cultură din România și în Lista recomandată a soiurilor, precum și pentru verificarea purității varietale a soiurilor multiplicare.....	10–16

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRĂRE

pentru aprobarea Notei 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”

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă Nota 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”, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Finanțarea proiectului de investiții prevăzut la art. 1 se realizează din fonduri externe nerambursabile, în cadrul Programului operațional „Infrastructură mare”, axa prioritară 2 — „Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate,

durabil și eficient”, obiectivul specific 2.3. — „Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor”, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, precum și din venituri proprii, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Art. 3. — Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Societatea Națională „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu — Constanța” — S.A. răspund de modul de utilizare a sumelor aprobate potrivit prevederilor prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:
Ministrul transporturilor, infrastructurii
și comunicațiilor,
Lucian Nicolae Bode
Ministrul finanțelor publice,
Vasile-Florin Cițu

București, 26 martie 2020.
Nr. 241.

ANEXĂ

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 geostrategică 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) și transport feroviar (magistrala de cale ferată București—Fetești—Constanța). Datorită amplasării, acesta 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 tarifare a serviciilor oferite companiilor aeriene, creșterea și diversificarea serviciilor oferite pasagerilor și operatorilor aeriene 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 Societatea Națională „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu — Constanța” — S.A. (AIMK - C) răspunde de aplicarea măsurilor de securitate, în conformitate cu Programul național de securitate aeronautică, gestionează activitatea de control al 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) 2015/1.998 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 1 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 Societatea Națională „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, Societatea Națională „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 al 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) 2015/1.998 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) 2015/1.998 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.

În ceea ce privește echipamentele sistemului pentru controlul de securitate al bagajelor de cală aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale (externe și interne), menționăm că:

- sunt achiziționate în principal în anul 2008;
- din cauza 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);
- din cauza 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;
- din cauza uzurii morale și fizice a crescut procentul de defecte/echipament;
- din cauza 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.

Din cauza celor specificate mai sus se impune înlocuirea echipamentelor de control de securitate al 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 din cauza 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 bucăți

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 posibilelor 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 al bagajelor de cală, pe aeroport există 4 fluxuri de control de securitate al pasagerilor, precum și control de securitate al bagajelor de cabină aparținând pasagerilor, astfel:

— 2 fluxuri de control de securitate al pasagerilor precum și control de securitate al bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale;

— 1 flux de securitate al pasagerilor, precum și control de securitate al bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene interne;

— 1 flux de control de securitate al pasagerilor, precum și control de securitate al 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 al pasagerilor, precum și asupra personalului aeroportuar;

— 3 echipamente de control de securitate al 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 al pasagerilor, precum și control de securitate al 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 al pasagerilor.

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

În ceea ce privește echipamentele sistemului pentru controlul de securitate al pasagerilor, precum și controlul de securitate al bagajelor de cabină aparținând pasagerilor pe cursele aeriene internaționale (externe) și interne, menționăm că:

— sunt achiziționate, în principal, în anul 2008;

— din cauza uzurii morale și fizice a pieselor din componența echipamentelor de control de securitate deținute de aeroport, în mare parte acestea 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;

— din cauza 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;

— din cauza uzurii morale și fizice a crescut procentul de defecte/echipament;

— din cauza 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.

— din cauza 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 bucăți

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 produse de Astrophysics, model XIS 6545.

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

Achiziția echipamentului de control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibililor 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 explozibililor 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.

Echipamentele control de securitate X-RAY cu detecție automată a explozibililor 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 produse de Astrophysics, model XIS 6545.

1.4. Sistem de examinare a persoanelor standard 2 (scanner de persoane) — 3 bucăți

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. Porți detectoare de metale (WTMD — walk through metal detection) standard 2 (instalate la flux 1 plecări externe, flux 2 plecări externe, flux plecări interne, flux plecări Terminal Aviație generală și Punct control 3) — 5 bucăți

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 partea 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 nicio 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 orientarea 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 a 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 bucăți

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;
- să funcționeze fără să fie afectate de surse de interferență.

1.7. Echipamente de detectare a metalelor și explozibililor din încălțăminte (SMD și SED) (instalate la flux 1 plecări externe, flux 2 plecări externe, flux plecări interne, flux plecări Terminal Aviație generală și Punct control 3) — 5 bucăți

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 explozibilii specificați.

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;
- să poată ca fiecare armă de foc să fie detectată, chiar și atunci când nu conține muniție;
- să 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 acestea conțin sau nu articole interzise, bagajele de cabină sunt supuse controlului cu echipamente de control de securitate al urmelor de explozibili — Explosive Trace Detection (ETD) și ulterior controlului manual, în prezența posesorului bagajului.

1.8. Echipament de control de securitate al urmelor de explozibili (explosive trace detection) tip ETD — 2 bucăți

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 bucăți de echipamente de control de securitate al 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 bucată

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 unei (1) bucăți de 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 bucată

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 unei (1) bucăți de 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 bucată

Pe lângă fluxurile de control de securitate al bagajelor de cală, al bagajelor de cabină, precum și al 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 persoane, altele decât pasagerii și obiectele 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 unei (1) bucăți de 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. Cameră video endoscop — 3 bucăți

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 bucăți de camere 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 bucată

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 maximum 3 minute. Pentru categoria 7 pe aviație necesarul de autospeciale este de două autospeciale, plus una cu aceleași caracteristici de rezervă, iar pentru a putea asigura categoria 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 categoria 7: — lungime totală a aeronavei: 39 m până la 49 m inclusiv și lățimea maximă a fuselajului 5 m; și pentru categoria 8: — lungime totală a aeronavei: 49 m până la 61 m inclusiv și lățimea maximă a fuselajului 7 m;

— Regulamentul (UE) nr. 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 necesară 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 paragraful 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 categoriile 7 și 8. Plecând de la aceste recomandări și ținând seama de înzestrarea 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 ale instalației electrice și implicit ale modulului de interfață a vehiculului (VIM), care duc la imposibilitatea reparării acesteia în timp util și care generează costuri majore pentru societate din cauza 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 categoriei 8 pe aviație și implicit nu va mai putea răspunde solicitărilor venite din partea companiilor aeriene.

Cerințe minimale:

— să fie de categorie mare, cu o capacitate de minimum 12.100 litri apă;

— să asigure o rată de dispersie a amestecului spumogen de minimum 6.000 litri/min.;

— să fie echipată cu instalație de pulverizare praf uscat pentru stingere — cu o capacitate de minimum 250 kg;

— rezervorul de agent spumogen va avea capacitate utilă de minimum 1.450 litri;

— motor diesel, cu o putere de minimum 540 CP, minimum Euro 6;

— cabina: 3 persoane (șofer + doi servanți).

3. Ambulanță — 1 bucată

În prezent Societatea Națională „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu” 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 pot 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 prezența 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 personalul 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 necesare 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 maximum 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 bucată

În conformitate cu cerințele Hotărârii Guvernului nr. 805/2016 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 791/2009 privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional, anexa nr. 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 2014—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 aeroportuară care vizează activități de natură noneconomică din domeniul siguranței și securității

Investiții care vizează siguranța și securitatea pentru infrastructura de transport aerian în corelare cu tipurile de activități cu caracter noneconomic prezentate în anexa 10 la ghidul 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 a celui de rezultat „Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar”, îndeplinind cerințele pentru transportul aerian prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 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 Aeroportului 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 ale anexei la 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 ale Ordinului nr. 129/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice privind avizarea și autorizarea de securitate la incendiu și protecție civilă.

Printre obiectivele principale ale activității Societății Naționale „Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu — Constanța” — S.A. există și următoarele:

— 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;

— 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 meteorologice 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:

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

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

— reducerea numărului de operatori de securitate;

— creșterea standardelor de procesare a bagajelor și pasagerilor;

— micșorarea semnificativă a timpului de procesare a bagajelor și obiectelor aparținând persoanelor, altele decât pasagerii;

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

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

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

— detecția automată a armelor;

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

— 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 Planul general de transport al României (MPGT), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 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.

Principali indicatori tehnico-economici ai proiectului de investiții „Creșterea securității și siguranței traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu — Constanța”

Titular: Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor

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

Amplasament: str. Tudor Vladimirescu nr. 4, comuna Mihail Kogălniceanu, județul Constanța

Indicatorii tehnico-economici:

— Valoarea totală a proiectului investiției (inclusiv TVA) (prețuri în luna septembrie 2019, 1 euro = 4,7271 lei)		mii lei	75.005
Eșalonarea investiției (INV/C+M)			
Anul I	INV	mii lei	45.000
Anul II	INV	mii lei	30.005
— Durata de realizare a proiectului de investiții		luni	16

— Capacități:

- control bagaje cală EDS 3 — Sistem de detecție a explozibililor (EDS — Explosive Detection System) — standard 3 cu TIP instalat (threat image projection) = 4 bucăți;
- 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 bucăți;
- 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 bucăți;
- LEDS standard 3 — Echipament de detecție a explozibililor (LEDS — Liquid Explosive Detection System) din lichide, aerosoli și geluri — standard = 1 bucată;
- cameră video endoscop = 3 bucăți;
- scanner persoane standard 2 — Sistem de examinare a persoanelor standard 2 = 3 bucăți;
- poartă detectoare metale standard 2 (WTMD — walk through metal detection) = 5 bucăți;
- detectoare portabile de metale = 15 bucăți;
- detectoare încălțăminte SMD și SED standard 2 — Echipament de detectare a metalelor și explozibilelor din încălțăminte (SMD și SED) = 5 bucăți;
- echipament de control de securitate al urmelor de explozibil (explosive trace detection) tip ETD = 2 bucăți;
- echipament de control securitate cu raze X agabaritic pentru bagaje cală (tip EDS) = 1 bucată;
- echipament de scanare dual-view cu TIP instalat destinat bagajelor de cabină și proviziilor de aeroport/bord agabaritice = 1 bucată;
- autospecială PSI = 1 bucată;
- ambulanță = 1 bucată;
- spațiu carantină = 1 bucată.

Finanțarea investiției

Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, în cadrul Programului operațional „Infrastructură mare” axa prioritară 2 — „Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient”, obiectivul specific 2.3. — „Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor”, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, precum și din venituri proprii, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE

ORDIN

privind aprobarea tarifelor pentru efectuarea lucrărilor de examinare a soiurilor pentru care se solicită înscrierea în Catalogul oficial al soiurilor de plante de cultură din România și în Lista recomandată a soiurilor, precum și pentru verificarea purității varietale a soiurilor multiplicare

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 763 din 31.01.2020 al Institutului de Stat pentru Testarea și Înregistrarea Soiurilor,

în baza prevederilor art. 36 din Legea nr. 266/2002 privind producerea, prelucrarea, controlul și certificarea calității, comercializarea semințelor și a materialului săditor, precum și testarea și înregistrarea soiurilor de plante, republicată,

în temeiul prevederilor art. 9 alin. (5) din Hotărârea Guvernului nr. 30/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, precum și pentru modificarea art. 6 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 1.186/2014 privind organizarea și funcționarea Autorității pentru Administrarea Sistemului Național Antigrindină și de Creștere a Precipitațiilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul agriculturii și dezvoltării rurale emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă tarifele pentru efectuarea lucrărilor de examinare a soiurilor pentru care se solicită înscrierea în Catalogul oficial al soiurilor de plante de cultură din România și în Lista recomandată a soiurilor, precum și pentru verificarea purității varietale a soiurilor multiplicare, prevăzute în anexele nr. 1 și 2, care fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 84/2011

privind aprobarea tarifelor pentru efectuarea lucrărilor de examinare a soiurilor pentru care se solicită înscrierea în Catalogul oficial național al soiurilor de plante de cultură din România și în Lista recomandată a soiurilor, precum și pentru verificarea purității varietale a soiurilor multiplicare, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 276 din 20 aprilie 2011, cu completările ulterioare, se abrogă.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul agriculturii și dezvoltării rurale,
Nechita-Adrian Oros

București, 11 februarie 2020.
Nr. 42.

ANEXA Nr. 1

TARIFELE DE TESTARE PE SPECII (lei/an de testare, soi și localitate)

Specia	Teste efectuate*					
	D.U.S	V.A.U.	T. Pr.	C.C.P.	P.B.	L.R.
Înscrierea la testare pentru toate speciile	255 lei/soi					
CULTURI DE CÂMP						
Cereale păioase de toamnă	1121	382	206	152	558	
Grâu de toamnă	1121	382	206	152	558	606
Orz de toamnă	1121	382	206	152	558	509
Orzoaică de toamnă	1121	382	206	152	558	509
Cereale păioase de primăvară	1121	382	206	152	558	
Orzoaică de primăvară	1121	382	206	152	558	509
Orez	1933	1527	764	509	970	
Porumb	1273	461	230	152	636	558
Porumb modificat genetic	1273	915	461		636	
Sorg boabe	1273	382	206	152	636	
Mazăre	1121	382	206	152	558	
Fasole	1121	382	206	152	558	
Soia	1121	382	206	152	558	558
Soia modificată genetic	1273	915	461			
Alune de pământ	1121	382	206	152	558	

Specia	Teste efectuate*					
	D.U.S	V.A.U.	T. Pr.	C.C.P.	P.B.	L.R.
Camelină	1121	382	206	152	558	
Floarea-soarelui	1121	461	230	152	558	558
Ricin	1273	461	230	152	636	
Rapiță pentru ulei	1121	333	178	109	558	461
Muștar	1121	333	178	109	558	
In pentru ulei	1121	382	206	152	558	
In + cânepă fibră	1121	382	206	152	558	
Bumbac	1273	461	230	152	636	
Cartof	1630	636	331	212	812	691
Sfeclă de zahăr	1121	461	230	152	558	
Plante furajere anuale	1273	461	230	182	636	
Plante furajere perene	1273	461	230	182	636	
Lucernă	1273	461	230	182	636	509
Sfeclă furajeră	1273	382	206	152	636	
Tutun	2194	812	406	255	1121	
Plante medicinale și aromatice	1273	485	255	182	636	
LEGUME DE CÂMP						
Varză timpurie, de vară și conopidă	1273			152	636	
Varză de toamnă, creță, roșie și gulie	1273			127	636	
Morcov	1273			152	636	
Pătrunjel, păstârnac, sfeclă roșie	1273			127	636	
Ridichi de lună	636			103	333	
Ridichi de vară-toamnă	636			103	333	
Țelină	1576			182	812	
Ceapă ceaclama și praz	1273			152	636	
Usturoi	1273			127	636	
Castraveți și dovlecei	1576			182	812	
Dovleac	1273			152	636	
Pepene galben	1576			182	812	
Pepene verde	1576			182	812	
Tomate nedeterminate	2188			255	1121	
Tomate determinate și vinete	1885			182	970	
Ardei	1885			206	970	
Mazăre și bob	970			127	485	
Fasole pitică	1273			152	636	
Fasole urcătoare	1883			206	970	
Bame	970			127	485	
Salată	1273			127	636	
Spanac	636			103	305	
LEGUME PENTRU SERĂ						
Varză	1576				788	
Gulioare	1576				788	
Castraveți lungi	2521				1273	
Castraveți cornișon — ciclul I	2218				1121	
Castraveți cornișon — ciclul II	1885				970	
Tomate — ciclul I	2800				1424	

Specia	Teste efectuate*					
	D.U.S	V.A.U.	T. Pr.	C.C.P.	P.B.	L.R.
Tomate — ciclul II	2545				1273	
Vinete	1885				970	
Ardei	2218				1121	
Fasole urcătoare	970				485	
Salată	970				485	
LEGUME PENTRU SOLARE						
Varză	970				485	
Castraveți cornișon	970				485	
Tomate	1273				636	
Vinete	970				485	
Ardei	1121				558	
Fasole	636				333	
Salată	636				333	
POMI ȘI ARBUȘTI FRUCTIFERI						
Semiîtoase	764					
Sâmburoase	812					
Nucifere	764					
Portaltoi	661					
Arbuști fructiferi	764					
VIȚĂ-DE-VIE						
Soiuri pentru vin	891					
Soiuri pentru masă	891					
Portaltoi	661					
CĂPȘUN, HAMEI						
Căpșun	764					
Hamei	891					
PLANTE ORNAMENTALE						
Flori anuale	764					
Flori bienale	764					
Plante de seră	1782					
Arbuști ornamentali	764					
SPECII ENERGETICE						
Testarea în câmp a rezistenței la erbicide și insecto-fungicide pentru soiurile aparținând tuturor speciilor				2.339 lei/soi		
Testarea în câmp a rezistenței la dăunători pentru soiurile aparținând tuturor speciilor				2.339 lei/soi		
Tarife anuale de menținere în Catalogul oficial:						
— anul I—V				255 lei/soi		
— anul VI—X				382 lei/soi		
— peste 10 ani				509 lei/soi		
Eliberarea certificatului de înregistrare a soiului				255 lei/soi		
Raport testare DUS**				1224 lei/soi		

* — D.U.S. — distinctivitate, uniformitate, stabilitate;

— V.A.U. — valoare agronomică și de utilizare;

— T. Pr. — teste preliminare;

— C.C.P. — culturi comparative în condiții de producție;

— P.B. — puritatea varietală a soiurilor;

— L.R. — test pentru stabilirea valorii agronomice și tehnologice în vederea înscrierii în Lista soiurilor recomandate.

** Eliberarea raportului DUS privind un soi testat deja la ISTIS, la solicitarea unei autorități, în conformitate cu reglementările UPOV și CPVO.

Analize de laborator efectuate pentru stabilirea valorii agronomice și de utilizare

Specia	Denumirea analizei	Metoda utilizată	Lei/analiză
Grâu comun, grâu dur, orz, secară, ovăz, soia, fasole, mazăre	Determinarea umidității	Uscare la etuvă	55
Grâu comun, grâu dur, orz, secară, ovăz, soia, fasole, mazăre, arahide, plante furajere	Determinarea conținutului în proteine	Metoda Kjeldahl	103
Grâu comun	Determinarea cenușii totale	Calcinare	127
Grâu comun, grâu dur	Determinarea glutenului umed, uscat și a indicelui glutenic	Metoda standardizată	79
Grâu comun	Farinograma	Metoda standardizată	127
Grâu comun	Determinarea volumului pâinii	Metoda standardizată	55
Grâu comun	Determinarea porozității pâinii	Metoda standardizată	55
Grâu comun	Determinarea elasticității miezului pâinii	Metoda standardizată	55
Grâu comun	Determinarea corpurilor străine	Metoda standardizată	55
Grâu comun	Pregătirea probelor pentru analiză	Metoda standardizată	55
Grâu comun	Determinarea indicelui de sedimentare	Testul Zeleny — metoda standardizată	55
Grâu comun, grâu dur	Determinarea indicelui de cădere	Testul Falling Number — metoda standardizată	55
Fasole	Procentul de coji	Metoda standardizată	55
Fasole, cartof	Testul de fierbere	Metoda standardizată	55
Cartof	Determinarea amidonului fizic	Metoda standardizată	55
Cartof	Test de prăjire cipsuri	Metoda standardizată	79
Cartof	Test oxidare	Metoda standardizată	55
Plante oleaginoase și porumb	Determinarea în laborator a conținutului în ulei pentru soiurile aparținând tuturor speciilor	Metoda standardizată	79

TARIFELE DE TESTARE PE SPECII
(euro/an de testare, soi și localitate)

Specia	Teste efectuate*					
	D.U.S	V.A.U.	T. Pr.	C. C. P.	P. B.	L.R.
Înscrierea la testare pentru toate speciile	53 euro/soi					
CULTURI DE CÂMP						
Cereale păioase de toamnă	235	80	43	32	117	
Grâu de toamnă	235	80	43	32	117	127
Orz de toamnă	235	80	43	32	117	107
Orzoaică de toamnă	235	80	43	32	117	107
Cereale păioase de primăvară	235	80	43	32	117	
Orzoaică de primăvară	235	80	43	32	117	107
Orez	404	320	160	107	203	
Porumb	266	96	48	32	133	117
Porumb modificat genetic	266	191	96		133	
Sorg boabe	266	80	43	32	133	
Mazăre	235	80	43	32	117	
Fasole	235	80	43	32	117	
Soia	235	80	43	32	117	117
Soia modificată genetic	266	191	96			
Alune de pământ	235	80	43	32	117	
Camelină	235	80	43	32	117	
Floarea-soarelui	235	96	48	32	117	117
Ricin	266	96	48	32	133	
Rapiță pentru ulei	235	70	37	23	117	96
Muștar	235	70	37	23	117	
În pentru ulei	235	80	43	32	117	
În + cânepă fibră	235	80	43	32	117	
Bumbac	266	96	48	32	133	
Cartof	341	133	69	44	170	145
Sfeclă de zahăr	235	96	48	32	117	
Plante furajere anuale	266	96	48	38	133	
Plante furajere perene	266	96	48	38	133	
Lucernă	266	96	48	38	133	107
Sfeclă furajeră	266	80	43	32	133	
Tutun	459	170	85	53	235	
Plante medicinale și aromatice	266	101	53	38	133	
LEGUME DE CÂMP						
Varză timpurie, de vară și conopidă	266			32	133	
Varză de toamnă, creață, roșie și gulie	266			27	133	
Morcov	266			32	133	
Pătrunjel, păstârnac, sfeclă roșie	266			27	133	
Ridichi de lună	133			22	70	
Ridichi de vară — toamnă	133			22	70	
Țelină	330			38	170	
Ceapă ceaclama și praz	266			32	133	
Usturoi	266			27	133	
Castraveți și dovlecei	330			38	170	
Dovleac	266			32	133	
Pepene galben	330			38	170	
Pepene verde	330			38	170	
Tomate nedeterminate	458			53	235	
Tomate determinate și vinete	394			38	203	
Ardei	394			43	203	
Mazăre și bob	203			27	101	
Fasole pitică	266			32	133	
Fasole urcătoare	394			43	203	
Bame	203			27	101	

Specia	Teste efectuate*					
	D.U.S	V.A.U.	T. Pr.	C. C. P.	P. B.	L.R.
Salată	266			27	133	
Spanac	133			22	64	
LEGUME PENTRU SERĂ						
Varză	330				165	
Gulioare	330				165	
Castraveți lungi	527				266	
Castraveți cornișon — ciclul I	464				235	
Castraveți cornișon — ciclul II	394				203	
Tomate — ciclul I	586				298	
Tomate — ciclul II	533				266	
Vinete	394				203	
Ardei	464				235	
Fasole urcătoare	203				101	
Salată	203				101	
LEGUME PENTRU SOLARE						
Varză	203				101	
Castraveți cornișon	203				101	
Tomate	266				133	
Vinete	203				101	
Ardei	235				117	
Fasole	133				70	
Salată	133				70	
POMI SI ARBUȘTI FRUCTIFERI						
Semințoase	160					
Sâmburoase	170					
Nucifere	160					
Portaltoi	138					
Arbuști fructiferi	160					
VIȚĂ-DE-VIE						
Soiuri pentru vin	186					
Soiuri de masă	186					
Portaltoi	138					
CĂPȘUN, HAMEI						
Căpșun	160					
Hamei	186					
PLANTE ORNAMENTALE						
Flori anuale	160					
Flori bienale	160					
Plante de seră	373					
Arbuști ornamentali	160					
SPECII ENERGETICE						
Testarea în câmp a rezistenței la erbicide și insecto-fungicide pentru soiurile aparținând tuturor speciilor				489 euro/soi		
Testarea în câmp a rezistenței la dăunători pentru soiurile aparținând tuturor speciilor				489 euro/soi		
Tarife anuale de menținere în Catalogul oficial:						
— anul I—V				53 euro/soi		
— anul VI—X				80 euro/soi		
— peste 10 ani				107 euro/soi		
Eliberarea certificatului de înregistrare a soiului				53 euro/soi		
Raport testare DUS**				250 euro/soi		

* — D.U.S. — distinctivitate, uniformitate, stabilitate;

— V.A.U. — valoare agronomică și de utilizare;

— T. Pr. — teste preliminare;

— C.C.P. — culturi comparative în condiții de producție;

— P.B. — puritatea varietală a soiurilor;

— L.R. — test pentru stabilirea valorii agronomice și tehnologice în vederea înscrierii în Lista soiurilor recomandate.

** Eliberarea raportului DUS privind un soi testat deja la ISTIS, la solicitarea unei autorități, în conformitate cu reglementările UPOV și CPVO.

Analize de laborator efectuate pentru stabilirea valorii agronomice și de utilizare

Specia	Denumirea analizei	Metoda utilizată	Euro/analiză
Grâu comun, grâu dur, orz, secară, ovăz, soia, fasole, mazăre	Determinarea umidității	Uscare la etuvă	11
Grâu comun, grâu dur, orz, secară, ovăz, soia, fasole, mazăre, arahide, plante furajere	Determinarea conținutului în proteine	Metoda Kjeldahl	22
Grâu comun	Determinarea cenușii totale	Calcinare	27
Grâu comun, grâu dur	Determinarea glutenului umed, uscat și a indicelui glutenic	Metoda standardizată	16
Grâu comun	Farinograma	Metoda standardizată	27
Grâu comun	Determinarea volumului pâinii	Metoda standardizată	11
Grâu comun	Determinarea porozității pâinii	Metoda standardizată	11
Grâu comun	Determinarea elasticității miezului pâinii	Metoda standardizată	11
Grâu comun	Determinarea corpurilor străine	Metoda standardizată	11
Grâu comun	Pregătirea probelor pentru analiză	Metoda standardizată	11
Grâu comun	Determinarea indicelui de sedimentare	Testul Zeleny — metoda standardizată	11
Grâu comun, grâu dur	Determinarea indicelui de cădere	Testul Falling Number — metoda standardizată	11
Fasole	Procentul de coji	Metoda standardizată	11
Fasole, cartof	Testul de fierbere	Metoda standardizată	11
Cartof	Determinarea amidonului fizic	Metoda standardizată	11
Cartof	Test de prăjire cipsuri	Metoda standardizată	16
Cartof	Test oxidare	Metoda standardizată	11
Plante oleaginoase și porumb	Determinarea în laborator a conținutului în ulei pentru soiurile aparținând tuturor speciilor	Metoda standardizată	16

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948493 244493