

HOTĂRÂREA Nr. 205...../2016

privind aprobarea Studiului de oportunitate aferente investiției "Servicii de realizare studiu de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita"

Consiliul Județean Harghita,

Având în vedere expunerea de motive inițiată de președintele Consiliului Județean Harghita Borboly Csaba, la propunerea Biroului de Analiză și Sinteză, privind aprobarea Studiului de oportunitate aferent investiției "Servicii de realizare studiu de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita", avizul comisiei tehnico-economice nr. /2016, Raportul de specialitate nr. 151324/2016 al Direcției Generale economice, Raportul de specialitate nr. 15131649/2016 al Biroului de Analiză și Sinteză și Raportul de Specialitate nr. 151324/2016 al Direcției generale administrație publică locală;

Luând în considerare avizul favorabil al Comisiei economice, juridică și a Comisiei pentru relații internaționale și UE;

În conformitate cu dispozițiile art. 44, alin (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, ale anexei nr. 5b la Hotărârea nr. 6/2016 a Consiliului Județean Harghita privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al județului Harghita pe anul 2016 și ale Hotărârii Guvernului nr.28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții;

În temeiul prevederilor art. 91, alin (1), lit. b) coroborat cu alin. (3), lit. f), respective art. 115, alin. (1), lit c) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă Studiul de oportunitate aferent investiției "Servicii de realizare studiu de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita", conform anexei nr. 1, care este parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Biroul de Analiză și Sinteză, sub coordonarea președintelui Borboly Csaba.

Art. 3. Hotărârea se comunică de către Direcția generală administrație publică locală – Compartimentul Cancelaria Consiliului Județean Harghita: președintelui Borboly Csaba, vicepreședinților Barti Tihamér și Biró Barna Botond, Direcției generale investiții, Direcției generale economice, Biroului de Analiză și Sinteză, precum și Instituției Prefectului județului Harghita.

AVIZAT
SECRETARUL JUDEȚULUI
Egyed Árpád

Prezentul proiect de Hotărâre a fost inițiat de președintele Consiliului Județean Harghita Borboly Csaba, la propunerea Biroului de analiză și sinteză.

PREȘEDINTE

Borboly Csaba

Șef birou

Dobos Erika

VIZA JURIDICĂ

Direcția generală administrație publică locală

Romfeld Mária Magdolna

Director general

AVIZAT,

Coordonator Compartiment Cancelaria C.J.Hr

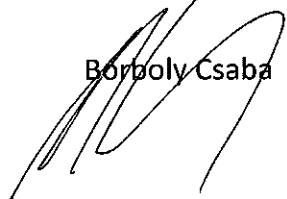
Szabó Zsolt

generale economice, Biroului de Analiză și Sinteză, precum și Instituției Prefectului județului Harghita.

Sărmăș, 14 iulie 2016

PREȘEDINTE

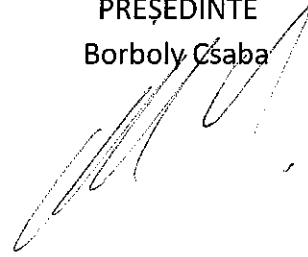
Borboly Csaba



**CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL JUDEȚULUI**

Egyed Arpad





Expunere de motive

privind aprobarea Studiului de oportunitate aferent investiției "Servicii de realizare studiu de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita"

S-a conturat ideea conform căreia județul Harghita s-ar putea bucura de înființarea unui aeroport internațional și național, care ar aduce numeroase beneficii locuitorului județului și turiștilor care frecventează des județul Harghita. Pe lângă aceste aspecte, este de subliniat faptul că sectorul aviației aduce un plus important creșterii economice, a ratei de ocupare a forței de muncă, comerțului, precum și mobilității în interiorul țării, a Uniunii Europene, sau în afara acesteia. Existența unui aeroport în județul Harghita ar produce cu siguranță numeroase locuri de muncă și ar suda coeziunea teritorială cu celelalte județe din România sau cu cele din afara granițelor țării. Un sector aviatic european și național competitiv pe termen lung reprezintă un aspect esențial în vederea dezvoltării locale și regionale, mai ales datorită capacității de a da regiunilor periferice slab populate și slab dezvoltate acces la piețele mai extinse. Responsabilitatea dezvoltării și menținerii unui nivel de participare european activ, revine autorităților locale și regionale. Dezvoltarea durabilă continuă a transportului aerian din Europa și din lume necesită o utilizare din ce în ce mai frecventă a acestui mijloc de călătorie și, implicit, o cooperare deschisă, transparentă și bazată pe încredere între autoritățile locale și regionale, reprezentanții sectorului aviatic și cei ai aeroporturilor, în vederea unei dezvoltări a capacității aeroportuare eficiente.

Demararea investiției privind realizarea unui studiu de oportunitate în ceea ce privește construirea unui aeroport în județul Harghita, conceput de S.C. Manucode Consulting and Research S.R.L., câștigătoarea licitației publice din 07.03.2016, reprezintă balanța care cântărește avantajele și dezavantajele creării unui astfel de aeroport în județul nostru.

Având în vedere cele prezentate mai sus, propunem aprobarea Studiului de oportunitate aferent investiției "Servicii de realizare studiu de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita", anexat documentului hotărârii.

Miercurea Ciuc, 8 Iulie 2016

Șef birou
Dobos Erika



**STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU ÎNFIINȚAREA UNUI
AEROPORT ÎN JUDEȚUL HARGHITA**



Beneficiar:
CONSILIUL JUDEȚEAN HARGHITA

CUPRINS

Lista tabele	2
Listă grafice.....	3
CAPITOLUL I. DESCRIERE CADRU LEGISLATIV.....	5
1.1. Legislație generală.....	7
1.2. Siguranță Cadru legislativ.....	11
1.3. Operațiuni Zbor.....	17
1.4. Navigabilitate.....	21
1.5. Certificare personal aeronautic.....	25
1.6. Aeroporturi.....	29
1.7. Navigație aeriană.....	35
1.8. Protecția Mediului.....	43
1.9. Securitatea aviației civile și facilități aeronautice.....	47
CAPITOLUL II. ANALIZA MEDIULUI SOCIO-ECONOMIC DIN ROMÂNIA, REGIUNEA CENTRU SI JUDEȚUL HARGHITA.....	50
2.1. Analiza Regiunii Centru si județul Harghita.....	52
2.2. Analiza evoluției traficului turistic la nivelul României, Regiunii Centru și județului Harghita.....	56
CAPITOLUL III. POTENTIALUL PIETEI DE TRANSPORT AERIAN SI ARIA DE CAPTARE A AEROPORTULUI.....	61
CAPITOLUL IV. TRANSPORTUL AERIAN ÎN ROMÂNIA.....	63
4.1. CONCURENȚA DIRECTĂ.....	71
4.1.1. Aeroporturile din imediata apropiere.....	71
4.1.1.1. Aeroportul Internațional Târgu Mureș.....	71
4.1.1.2. Aeroportul Internațional Bacău.....	75
4.1.2. Aeroporturile aflate la o distanță mai mare de 150 de km.....	80
4.1.2.1. Aeroportul Internațional Sibiu.....	80
4.1.2.2. Aeroportul Internațional Cluj Napoca.....	83
4.1.2.3. Aeroportul Internațional Iași.....	87
4.2. CONCURENȚA INDIRECTĂ.....	93
CAPITOLUL V. IDENTIFICAREA DESTINAȚIILOR CURENTE RELEVANTE.....	94
CAPITOLUL VI. PROFILUL PASAGERULUI.....	98
CAPITOLUL VII. CONCLUZII.....	103
CAPITOLUL VIII. METODOLOGIE.....	107

Lista tabele

- Tabel nr.1 – Principalele destinații turistice ale turiștilor români în 2015**
- Tabel nr.2 – Principalele destinații turistice ale turiștilor străini în 2015**
- Tabel nr. 3 – Prognoza traficului total de pasageri în perspectiva anului 2020**
- Tabel nr.4 – Populația totală din aria de captare a aeroportului din Miercurea-Ciuc**
- Tabel nr.5 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)**
- Tabel nr.6 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș (2011-2015)**
- Tabel nr.7 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș (2014-2015)**
- Tabel nr.8 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)**
- Tabel nr.9 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport (2014-2015)**
- Tabel nr.10 – Diferențele între numărul total de pasageri îmbarcați și debarcați prin Aeroportul Internațional Bacău (2012-2015)**
- Tabel nr.11 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Sibiu (2011-2015)**
- Tabel nr.12 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca (2011-2015)**
- Tabel nr.13 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca (2014-2015)**
- Tabel nr.14 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)**
- Tabel nr.15 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport (2014-2015)**

Listă grafice

- Grafic nr.1 – Domeniile cadrului legislativ aeronautic
- Grafic nr.2 – Populația rezidentă la 1 ianuarie la nivelul României în intervalul 2012-2015
- Grafic nr.3 – Populația rezidentă la 1 ianuarie pe regiuni de dezvoltare în intervalul 2012-2015
- Grafic nr.4 - Rata șomajului înregistrată la nivelul anului 2014 per regiuni de dezvoltare
- Grafic nr.5 – Populația rezidentă la 1 ianuarie la nivelul județelor din Regiunea Centru în intervalul 2012-2015
- Grafic nr.6 – Total populație după domiciliu la 1 ianuarie 2016 la nivel de județ
- Grafic nr.7 - Ponderea populației ocupată civilă la nivelul Regiunii Centru (2012-2014)
- Grafic nr.8 – Numărul total de șomeri înregistrați la nivelul județelor Regiunii Centru (2012-2014)
- Grafic nr.9 – Rata șomajului la nivelul județelor Regiunii Centru (2012-2014)
- Grafic nr.10 – Rata de creștere a structurilor de cazare turistică în 2015 comparativ cu 2012 la nivel regional
- Grafic nr.11 – Numărul total al turiștilor cazați în unități de primire turistică (2010-2015)
- Grafic nr.12 – Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică pe tipuri de turiști (2010-2015)
- Grafic nr.13 - Ponderea regională a înnoptărilor turiștilor români și străini în structurile de primire turistică în 2015
- Grafic nr.14 - Pondere a regională a înnoptărilor turiștilor români în structurile de primire turistică în 2015
- Grafic nr.16 - Pondere a regională a înnoptărilor turiștilor străini în structurile de primire turistică în 2015
- Grafic nr. 17 – Aria de captare a potențialului aeroport internațional din Miercurea Ciuc
- Grafic nr.18 - Traficul total de pasageri la nivelul aeroporturilor din România (2010-2015)
- Grafic nr.19 – Traficul internațional de pasageri vs. traficul intern de pasageri (2012 vs. 2015)
- Grafic nr.20 – Trafic total de pasageri per aeroport în România (2014-2015)
- Grafic nr.21 – pondere a traficului de pasageri pentru aeroporturile Cluj și Timișoara în traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)
- Grafic nr.22 – Pondere a traficului de pasageri pentru aeroporturile Târgu Mureș, Bacău, Iași și Sibiu în traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)
- Grafic nr.23 – Pondere a traficului de pasageri pentru aeroporturile care asigură 1,75% din traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)
- Grafic nr.24 – Pondere a regională a traficului de pasageri pe aeroporturile din România (2010-2015)
- Grafic nr.25 – Traficul de pasageri îmbarcați în România după aeroporturile de debarcare (2012-2015)
- Grafic nr.26 – Traficul de pasageri îmbarcați în România după țările de debarcare (2012-2015)
- Grafic nr.27 – Traficul de pasageri debarcați în România după aeroporturile de îmbarcare (2012-2015)
- Grafic nr.28 – Traficul de pasageri debarcați în România după țările de îmbarcare (2012-2015)

Grafic nr.29 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Târgu Mureș (2010-2015)

Grafic nr.30 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș pe tipuri de transport (2011-2015)

Grafic nr.31 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Bacău (2010-2015)

Grafic nr.32 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Bacău pe tipuri de transport (2012-2015)

Grafic nr.33 - Diferențele între numărul total de pasageri îmbarcați și debarcați prin Aeroportul Internațional Bacău în transportul internațional (2012-2015)

Grafic nr.34 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Sibiu (2010-2015)

Grafic nr.35 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Cluj Napoca (2010-2015)

Grafic nr.36 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca pe tipuri de transport (2012-2015)

Grafic nr.37 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Iași (2010-2015)

Grafic nr.38 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Iași pe tipuri de transport (2010-2015)

Grafic nr.39 - Principalele destinații pentru cursele regulate identificate de persoanele care intenționează să utilizeze avionul ca mijloc de transport și serviciile Aeroportului din Miercurea Ciuc

Grafic nr.40 - Numărul total al emigranților definitivi către Ungaria în intervalul 1990-2014

Grafic nr.41 - Numărul total al emigranților definitivi de etnie maghiară (1990-2010)

Grafic nr.42 - Distribuția frecvenței de călătorie la nivel județean

Grafic nr.43 - Distribuția argumentelor utilizate în selecția mijloacelor de transport

Grafic nr.44 - Principalele criterii în decizia de achiziție a unui bilet de avion

Grafic nr.45 - Distribuția frecvenței intenției de călătorie cu avionul

Grafic nr.46 - Distribuția opțiunilor privind zilele de călătorie cu avionul

CAPITOLUL I. DESCRIERE CADRU LEGISLATIV

Aeroportul din Miercurea Ciuc va funcționa ca regie autonomă cu specific deosebit, de interes local, cu personalitate juridică, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, beneficiind de alocații financiare de la Consiliul Județean Harghita în condițiile prevederilor O.U.G. 61/2011¹ și ale art.3 din H.G.R. nr. 398/1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene, respectiv O.U.G. nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice.

Regia Autonomă va administra, în condițiile legii, bunuri mobile și imobile aparținând domeniului public și privat al județului Harghita asupra cărora va fi constituit un drept de administrare prin hotărâre a Consiliului Județean Harghita.

Structura organizatorică și funcțională a Regiei Autonome Aeroportul din Miercurea Ciuc se va aproba de Consiliul de Administrație al Regiei Autonome Aeroportul Miercurea Ciuc și, ulterior, de către Consiliul Județean Harghita.

În Consiliul de Administrație al Regiei Autonome se va regăsi și un reprezentant al Consiliului Județean, toți membrii Consiliului de Administrație fiind numiți de Consiliul Județean Harghita.

Printre principalele atribuții ale Consiliului Județean Harghita în raport cu Regia Autonomă Aeroportul Miercurea Ciuc se numără următoarele:

- avizează raportul semestrial și anual cu privire la activitatea aeroportului;
- aprobă tarifele aeroportuare avizate de Consiliul de Administrație;
- aprobă Regulamentul de Organizare și Funcționare, Organigrama și Statul de funcții și structura de personal, corespunzător necesităților Regiei;
- aprobă criteriile de performanță ale Directorului General;
- aprobă bugetul de venituri și cheltuieli ale Regiei
- aprobă planul de administrare, care include strategia de administrare pe durata mandatului pentru atingerea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite;

Cadrul legislativ asociat activităților aeroportuare este unul extrem de complex și reglementează domenii dintre cele mai diverse precum infrastructura aeroportuară, suportul logistic, calificările resurselor umane, securitatea aeriană, protejarea mediului etc.

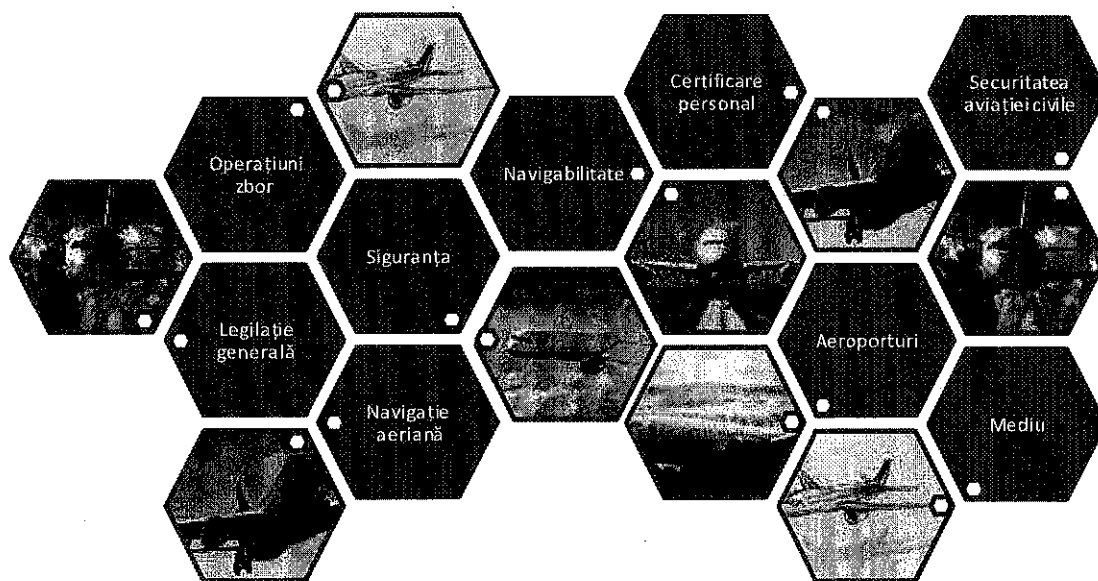
¹ Cu modificările și completările ulterioare.

În condițiile în care Consiliul Județean Harghita aprobă rapoartele de activitate, bugetele de venituri și cheltuieli, tarifele aeroportuare, criteriile de performanță etc. ale Regiei Autonome, se impune ca persoana desemnată să reprezinte Consiliul Județean Harghita în Consiliul de Administrație, dar în special structura organizatorică și funcțională a Regiei Autonome Aeroportul din Miercurea Ciuc, structură aprobată tot de Consiliul Județean Harghita. să cunoscă întregul cadru legislativ aferent activităților aeroportuare.

Cadrul legislativ aflat în vigoare, ținând cont de aria globală de aplicabilitate a domeniului aeronautic, include:

- Prevederi legislative internaționale (altele decât cea aplicabilă la nivel european)
- Prevederi legislative europene
- Prevederi legislative naționale
- Reglementări aeronautice civile române
- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
- Directive aeronautice
- Circulare aeronautice

Grafic nr.1 – Domeniile cadrului legislativ aeronautic



1.1. Legislație generală

Tipul și codul Actului Normativ	Descriere succintă
1. Legislație internațională (altă decât cea europeană)	
Convenție Internațională - Convenția de la Chicago	Convenția privind aviația civilă internațională semnată la Chicago în 07.12.1944
Convenție Internațională - Convenția EUROCONTROL	Convenție internațională Eurocontrol privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960 ▶ Anexa 1: Statutul agenției Eurocontrol din 13.12.1960
Acord internațional - Acordul „DANUBE FAB”	Acordul pentru stabilirea DANUBE FAB și Acordurile subsecvente încheiate între NSA-uri și, respectiv, între ANSP-uri.
2. Legislație europeană	
Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 216 din 20 februarie 2008 (consolidat)	privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/34/CE ▶ M1: Regulamentul (CE) nr. 690/2009 al Comisiei din 30 iulie 2009 ▶ M2: Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 6/2013 al Comisiei din 8 ianuarie 2013 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 2016/4 al Comisiei din 6 ianuarie 2016
Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2003/42/CE din 13 iunie 2003	privind raportarea evenimentelor din aviația civilă
Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010	privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei
Regulamentul (UE) nr. 319/2014 al Comisiei din 27 martie 2014	privind onorariile și taxele percepute de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 593/2007
Comunicarea Comisiei privind situația veniturilor și a cheltuielilor Agenției	Situația veniturilor și a cheltuielilor Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru exercițiul financiar 2014

Europene de Siguranță a Aviației pentru exercițiul financiar 2014	
Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Decizia 2014/425/UE a Comisiei din 01.07.2014	de autorizare a Republicii Slovace și a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Decizia 2014/426/UE a Comisiei din 01.07.2014	de autorizare a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Decizia nr. 303/14/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 15.07.2014	prin care Norvegia este autorizată să aplice derogări de la anumite norme comune în materie de siguranță a aviației în temeiul articolului 14 alineatul (6) din actul menționat la punctul 66n din anexa XIII la Acordul privind Spațiul Economic European [Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, astfel cum a fost modificat]
Decizia nr. 545/14/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 08.12.2014	de autorizare a Islandei să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în temeiul articolului 14 alineatul (6) din actul menționat la punctul 66n din anexa XIII la Acordul privind Spațiul Economic European [Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, astfel cum a fost modificat] și de abrogare a Deciziei nr. 362/14/COL a Colegiului din 14 septembrie 2014
Decizia (UE) 2015/2394 a Consiliului din 08.12.2015	privind poziția care urmează să fie luată de statele membre în numele Uniunii în ceea ce privește deciziile care urmează să fie adoptate de Comisia permanentă a Eurocontrol privind rolurile și sarcinile Eurocontrol și serviciile centralizate
3. Legislație națională	
Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 (consolidat)	privind Codul aerian civil, republicată, consolidată la 19.02.2016
Legea nr. 257 din 22 mai 2001	privind modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează

	neautorizat spațiul aerian al Românie
Hotărârea Guvernului nr. 405 din 12 august 1993	privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române ► M1: Hotararea nr. 645 din 21 august 2013 pentru modificarea Hotararii Guvernului nr. 405/1993 privind infiintarea Autoritatii Aeronautice Civile Romane
Hotărârea Guvernului nr.455/04.05.2011	privind tarifele de aeroport
Hotărârea Guvernului nr. 74 din 26 ianuarie 1991	privind înființarea regiei autonome „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” – ROMATSA, republicată la 20.07.2009 ► M1: Hotararea nr. 645 din 21 august 2013 pentru modificarea Hotararii Guvernului nr. 405/1993 privind infiintarea Autoritatii Aeronautice Civile Romane
Hotărârea Guvernului nr. 912 din 25 august 2010	pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate
Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185 din 12 iulie 2006	privind desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național
Ordinul ministrului transporturilor nr. 791 din 5 octombrie 2010	privind înputernicirea inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului
Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 630 19 aprilie 2007	privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrașoare din România
Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1305 din 27.08.2012	privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" pentru prestarea activităților pentru care i-au fost delegate competențe de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare, versiune consolidată la 19 septembrie 2012 ► M1: Ordinul nr. 361/05.05.2016 pentru modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.305/2012 privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" pentru prestarea activităților pentru care i-au fost delegate competențe de către Ministerul Transporturilor
Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2066 din 9 noiembrie 2006	privind delegarea unor competențe Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română"
Hotărârea Guvernului nr. 21 din 14 ianuarie 2015	privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, consolidată la 22.02.2016
4. RAACR - Reglementări aeronautice civile române	
Ordin al Ministrului Transporturilor	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române

Construcțiilor și Turismului (OMTCT) nr. 159 din 24.02.2006	"Raportarea evenimentelor de aviație civilă"
Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 21 din 12.01.2007	<p>pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► M1: Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 25/2008 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► M2: Ordinul Ministrului transporturilor nr. 1534/2008 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► M3: Ordinul Ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 276/2010 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p>
Ordin al Ministrului Transporturilor (OMT) nr. 488 din 24.03.2015	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-TABP "Transportul aerian al bunurilor periculoase", Ediția 04/2015
5. PIAC - Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-TABP, Ed. 1/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Transportul aerian de bunuri periculoase, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D254/09.05.2014
PIAC-RAMP Efectuarea inspecțiilor la platformă Personalul de inspecție la platformă	roceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Efectuarea inspecțiilor la platformă; Personalul de inspecție la platformă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D981/18.12.2014.
PIAC-REG, Ed.1/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D956/12.12.2014

1.2. Siguranță Cadru legislativ

Tipul și anul Actului Normativ	Descriere succintă
1. Reglementări europene	
Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11.03.2009	privind tarifele de aeroport
Regulamentul (UE) nr.376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 03.04.2014	privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr.1321/2007 și (CE) 1330/2007 ale Comisiei ►M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29.06.2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20.10.2010	privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogarea a Directivei 94/56/CE
Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24.09.2008	privind reguli comune de operare a serviciilor aeriene în cadrul Comunității ►M1: Publicarea, în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), a deciziilor statelor membre de a acorda, suspenda sau revoca licențe de operare. ►M2: Rectificare la publicarea, în conformitate cu articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), a deciziilor statelor membre de a acorda, suspenda sau revoca licențe de operare
Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.04.2004 (consolidat)	privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave ►M1: Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 din 22.10.2008 ►M2: Regulamentul (UE) nr. 285/2010 din 06.04.2010
Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14.12.2005 (consolidat)	de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ►M1: Regulamentul (UE) nr.596/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18.06.2009

Regulamentul (CE) nr.474/2006 al Comisiei din 22.03.2006 (consolidat)	de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr.2111/2005 al parlamentului European și al Consiliului ►M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2322 din 10.12.2015
Regulamentul (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.03.2009	privind statisticile europene și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1101/2008 al parlamentului European și al Consiliului privind transmiterea de date statistice confidențiale Biroului Statistic al Comunităților Europene, a Regulamentului (CE) nr. 322/97 al Consiliului privind statisticile comunitare și a Deciziei 89/382/CEE Euratom a Consiliului de constituire a Comitetului pentru programe statistice ale Comunităților Europene
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.1035/2011 din 17.10.2011	de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr.482/2008 și (UE) nr.691/2010
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană
Regulamentul (UE) nr.73/2010 din 26.01.2010 (consolidat)	de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european
Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 139/2014 din 12.02.2014	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
Decizia Comisiei nr. 121/2011 din 21.02.2011	de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul UE și a pragurilor de alertă pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană pentru anii 2012-2014
Decizia de punere în aplicare a Comisiei nr. 132/2014 din 11.03.2014	de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian și a pragurilor de alertă pentru a doua perioadă de referință 2015-2019
Decizia de punere în aplicare a Comisiei nr.2015/670 din 27.04.2015	privind conformitatea ratelor unitare pentru 2015 aplicate zonelor tarifare în temeiul articolului 17 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013
2. Legislație națională	
Legea nr. 226/05.06.2009	privind organizarea și funcționarea statisticii oficiale în România, cu modificările și completările ulterioare
HG nr.912/25.08.2010	Hotărârea Guvernului pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate

HG nr.455/04.05.2011	Hotărârea Guvernului privind tarifele de aeroport
OMTI nr.1089/26.06.2012	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind culegerea, analiza, centralizarea și difuzarea datelor statistice din domeniul transportului aerian
OMT nr.7/10.01.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor privind aprobarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor și a procedurii de colectare și distribuție a acestuia și pentru abrogarea OMTI nr.894/2010 privind aprobarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor
OMTI nr.313/06.12.2006	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr.1794/2006 al Comisiei de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație, în ceea ce privește tariful național unitar de rută
OMTI nr.1560/25.10.2012	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr.1794/2006 al Comisiei de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, în ceea ce privește tariful de navigație aeriană terminală
OMTCT nr.75/27.11.2011	Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Locuinței privind măsuri pentru aplicarea art.20 din Regulamentul (UE) nr.691/2010 al Comisiei din 29.07.2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr.2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană
OMTI nr.744/23.09.2011	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru stabilirea condițiilor care pot fi asociate tarifelor de aeroport și a criteriilor care pot fi aplicate la diferențierea tarifelor de aeroport ►M1: Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.2178/2012 din 29.11.2012 privind modificarea și completarea OMTI nr.744/2011 pentru stabilirea condițiilor care pot fi asociate tarifelor de aeroport și a criteriilor care pot fi aplicate la diferențierea tarifelor de aeroport
OMT nr.1378/04.11.2013	Ordinul Ministrului Transporturilor privind stabilirea activităților, altele decât activitățile aeronautice civile, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța aviației și privind aprobarea condițiilor de autorizare a acestor activități, publicat în M.Of.nr.52 din 22.01.2014
OMT nr.1309/08.09.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr.139/2014 al Comisiei din 12.02.2014 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

OMTI nr.15/07.01.2010	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea software-ului ECCAIRS la nivel național privind raportarea evenimentelor de aviație civilă
OMT nr.159/10.02.2006	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române privind raportarea evenimentelor de aviație civilă RACR-REAC, ediția 01/2005
RACR - REAC din 10.02.2006, Ediția 01/2005	Reglementare Aeronautică Civilă Română privind raportarea evenimentelor de aviație civilă
OMT nr. 154/07.04.1997	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române privind procedura de emitere a avizelor la documentațiile tehnice pentru construcții și amenajări în zonele cu servituți aeronautice RACR - PMA1
OMT nr.1448/16.10.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române privind autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex, RACR - AD - AACDA
RACR - AD - AACDA din 16.10.2014	Reglementare Aeronautică Civilă Română - Autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex
OMT nr. 640/11.05.2015	Ordinul nr. 640/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor", ediția 2/2015
RACR-AD-PETA, Ediția 2/2015	Reglementarea aeronautică civilă română RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor"
OMT nr. 1312/16.09.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETH "Proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor", ediția 3/2014
RACR-AD-PETH din 16.09.2014, Ediția 3/2014	Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor
OMT nr.544/18.11.2010	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române - Măsurarea punctelor de interes aeronautic în Sistemul Geodezic Global WGS-84, ediția curentă
OMTI nr.922/18.11.2010	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - CNS Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere - Vol.I: Mijloace de radionavigație;
OMT nr.669/19.05.2008	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - AIS, Serviciul de informare aeronautică
RACR - AIS din 19.05.2008, Ediția 2/2008	Reglementare Aeronautică Civilă Română - Serviciul de informare aeronautică
OMT nr.673/20.05.2008	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - HA. Hărți aeronautice

RACR - HA din 20.05.2008, Ediția 2/2008	Reglementare Aeronautică Civilă Română - Hărți aeronautice
OMT nr. 65/09.01.2015	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Programului național de siguranță în aviația civilă și pentru numirea directorului general al Autorității Aeronautice Civile Române ca manager responsabil pentru implementarea și monitorizarea funcționării Programului național de siguranță în aviația civilă Programul național de siguranță în aviația civilă din 29.01.2015
OMT nr. 731/08.06.2015	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României - RACR-AVZ, ediția 1/2015
RACR-AVZ, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
OMT nr. 735/09.06.2015	Ordinul nr. 735/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015
RACR-ZSAC, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
OMT nr. 1135/19.10.2015	Ordinul nr. 1135/2015 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 1.321/2007 și (CE) nr. 1.330/2007 ale Comisiei
3. Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă	
PIAC - TA - STA din 02.10.2012, Ediția 2/2012	Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Culegerea, analiza, centralizarea și difuzarea datelor statistice din domeniul transportului

	aerian, aprobată prin Decizia Directorului General al AACR nr.D869/02.10.2012
PIAC - AD - ITA din 07.09.2011, Ediția 01/2011	Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Procedura de investigație în scopul analizării justificărilor pentru modificarea sistemului sau a nivelului tarifelor de aeroport
PIAC - AD - SCOBST din 04.12.2013, Ediția 03/2013	Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Supravegherea și controlul obstacolelor
PIAC- AD - PMR din 20.12.2011, Ediția 01/2011	Monitorizarea asistenței realizată pe aeroport pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă
4. Directive aeronautice	
DSN - TE.5 din 12.03.2015	Directivă de aeronautică civilă privind amplasarea obiectivelor de tip turbine eoliene față de mijloacele de navigație aeriană
DA:2 din 23.10.2008	Marcarea și balizarea luminoasă a turbinelor eoliene și a parcurilor de turbine eoliene
5. Circulare aeronautice	
CSIG: REAC/001	Circulara aeronautică referitoare la Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă
CSIG: DG-BLI	Circulara Operațională CSIG: DG-BLI având ca subiect interzicerea temporară a transportului cargo pe aeronavele de pasageri a bateriilor cu litiu-ion (inclusiv bateriile cu litiu-ion-polimer), cod UN 3480. Prezenta Circulară de siguranță a fost emisă ca urmare a aprobării Amendamentului 4 la documentul OACI Doc 9284 - AN/905 "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" , care intră în vigoare la data de 01.04.2016.

1.3. Operațiuni Zbor

Tipul și codul Acțiunii Normative	Descriere succintă
1. Reglementări europene	
Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Comisiei din 16.12.1991 (consolidat)	privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile ▶ M1: Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2176/96 din 13.11.1996 ▶ M2: Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1069/1999 din 25.05.1999 ▶ M3: Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2871/2000 din 28.12.2000 ▶ M4: Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 din 15.07.2002 ▶ M5: Regulamentul (CE) nr. 1899/1006 din 12.12.2006 ▶ M6: Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 din 20.12.2006 ▶ M7: Regulamentul (CE) nr. 8/2008 din 11.12.2007 ▶ M8: Regulamentul (CE) nr. 216/2008 din 20.02.2008 ▶ M9: Regulamentul (CE) nr. 859/2008 din 20.08.2008
Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 05.10.2012 (consolidat 01.10.2015)	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei din 14.08.2013 ▶ M2: Regulamentul nr. 71/2014 al Comisiei din 27.01.2014 ▶ M3: Regulamentul nr. 83/2014 al Comisiei din 29.01.2014 ▶ M4: Regulamentul (UE) 2015/140 al Comisiei din 29.01.2015 ▶ M5: Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23.04.2015 ▶ M6: Regulamentul (UE) 2015/1329 al Comisiei din 31.07.2015 ▶ M7: Regulamentul (UE) 2015/2338 al Comisiei din 11.12.2015
Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.04.2004 (consolidat)	privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave ▶ M1: Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 din 22.10.2008 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 285/2010 din 06.04.2010
Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14.12.2005	de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE
Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22.03.2006 (consolidat)	de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al parlamentului European și al Consiliului ▶ M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1014/2015 din 25.06.2015
Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 din 03.11.2011 (consolidat)	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

		<ul style="list-style-type: none"> ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 290/2012 din 30.03.2012 ▶ C1: Rectificare Regulament (UE) nr. 1178/2011, 25.08.2012 ▶ C2: Rectificare Regulament (UE) nr. 290/2012, 10.04.2013 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 70/2014 din 27.01.2014 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 245/2014 din 13.03.2014 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 445/2015 din 17.03.2015 ▶ M5: Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 din 03.11.2011 ▶ M6: Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 290/2012 din 10.10.2015 ▶ M7: Regulamentul (UE) nr. 2016/539 din 06.04.2016
Regulamentul (UE) nr. 255/2010 din 25.03.2010 (consolidat)		de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 923/2012 din 26.09.2012
Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 din 04.07.2006 (consolidat)		de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 929/2010 din 18.10.2010 ▶ M2: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 din 26.09.2012 ▶ M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 428/2013 din 08.05.2013
Regulamentul (UE) nr. 1079/2012 din 16.11.2012 (consolidat)		de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 657/2013 din 10.07.2013
Regulamentul (CE) nr. 2027/97 din 09.10.1997 (consolidat)		privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora ▶ M1: Regulamentul (CE) nr. 889/2002 din 13.05.2002
Regulamentul (EC) nr. 1332/2011 din 16.12.2011		de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 583/2016 din 15.04.2016 (se aplica de la 25.08.2016)
Decizia 2014/425/UE a Comisiei din 01.07.2014	a	de autorizare a Republicii Slovace și a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Decizia 2014/426/UE a Comisiei din 01.07.2014	a	de autorizare a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
2. Reglementări naționale		
Legea nr. 223/2007 (versiune consolidată)		privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România ▶ M1: Legea nr. 83/2015 pentru completarea Legii 223/2007
Legea nr. 111/1996 (versiune consolidată)		privind desfășurarea în siguranță, reglementarea, autorizarea și controlul activităților nucleare
HG nr. 912/2010 (versiune consolidată)		pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât

	<p>aerodromurile certificate</p> <p>Anexa 1 - Procedură de solicitare și de acordare de către Ministerul Apărării Naționale a autorizărilor de survol/avizelor pentru efectuarea zborurilor cu aeronave civile sau de stat în spațiul aerian național</p> <p>Anexa 2 – Procedură de solicitare și de acordare de către Ministerul Apărării Naționale a autorizărilor de survol/avizelor pentru efectuarea zborurilor cu aeronave civile sau de stat în spațiul aerian național</p>
Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 2066/2006	privind delegarea unor competențe Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română"
Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 630/2007	privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrașoare din România
Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 21/2007	<p>pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 25/2008 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► Ordinul Ministrului transporturilor nr. 1534/2008 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p> <p>► Ordinul Ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 276/2010 privind modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 21/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006</p>
Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 159/2006	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind raportarea evenimentelor de aviație civilă
Ordin al Ministrului transporturilor (OMT) nr. 1074/2008	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Limitări privind timpul de muncă și cerințe de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant
Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii (OMTI) nr. 301/2009	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române Operațiuni de lucru aerian și aviație generală
Ordin al Ministrului Transporturilor (MT) nr. 200/2015	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-DEMO "Demonstrații aeriene", ediția 1/2015

Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1134/19.10.2015	privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-CERT OPS, Ed.2 Oct.2014 Amdt.3 Martie 2016	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri și Instrucțiuni privind certificarea operatorilor aerieni
4. Circulare	
CO: OPS MEP	Recomandările emise de Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) referitoare la operarea aeronavelor din clasa MEP (Multi Engine Piston)
CO: TGL 26	Elaborare MEL
CO: OPS RAMP	Dotarea aeronavelor operatorilor aerieni români cu echipament de protecție reflectorizant
CO: OPS ELI	Măsuri privind reducerea accidentelor pentru zborurile VFR cu elicoptere

1.4. Navigabilitate

Tipul și conținutul Actului Normativ	Descriere succintă
1. Reglementări europene	
Directiva (UE) nr. 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17.05.2006 (consolidată)	privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare) ▶ M1: Regulamentul (CE) nr. 596/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18.06.2009 ▶ M2: Directiva 2009/127/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21.10.2009
Regulamentul Comisiei (UE) Nr. 748/2012 din 03.08.2012 (consolidat)	de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, modificat și completat prin ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 7/2013 al Comisiei din 8 ianuarie 2013 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 69/2014 al Comisiei din 27.01.2014 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 2015/1039 al Comisiei din 30.06.2015 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 2016/5 al Comisiei din 06.01.2016
Regulamentul Comisiei (UE) nr. 1321/2014 din 26.11.2014	privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu ▶ M1: Regulamentul (UE) 2015/1088 al Comisiei din 3 iulie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește simplificarea procedurilor de întreținere a aeronavelor de aviație generală ▶ M2: Regulamentul (UE) 2015/1536 al Comisiei din 16 septembrie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 în ceea ce privește alinierea normelor privind menținerea navigabilității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, lucrările de întreținere critice și monitorizarea menținerii navigabilității aeronavelor
Comunicarea Comisiei nr.220/2014 din 11.07.2014	Comunicarea Comisiei în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare)
Comunicarea Comisiei din 13.02.2015	în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE
Regulamentul (UE) nr.1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	privind substanțele care diminuează stratul de ozon ▶ M1: Regulamentul (UE) nr.744/2010 al Comisiei din 18.08.2010 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr.1087/2013 al Comisiei din 04.11.2013 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr.1088/2013 al Comisiei din 04.11.2013 ▶ Notificare adresată întreprinderilor care intenționează să importe sau să exporte, către sau din Uniunea Europeană, în 2016, substanțe

	reglementate care afectează stratul de ozon, precum și întreprinderilor care intenționează să producă sau să importe aceste substanțe, în 2016, pentru utilizări esențiale de laborator sau analitice
Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23.04.2015	privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012
2. Reglementări naționale	
OMT nr. 636 / 18.07.2007	Ordin al ministrului transporturilor nr. 636/18.07.2007 pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-47 „Înmatricularea aeronavelor civile”, ediția 3/2007
RACR-47, Ediția 3/2007	Reglementare aeronautică civilă română “Înmatricularea aeronavelor civile”
OMT nr. 806/31.08.2007	Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 806 / 31.08.2007 pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-AZAC "Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile", ediția 01/2007 ► Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii (OMTI) nr. 1268 / 21.12.2009 privind modificarea și completarea anexei la OMT nr. 806/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AZAC "Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile", ediția 01/2007
RACR-AZAC, Ediția 1/2010	Reglementare aeronautică civilă română "Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile"
OMLPTL nr. 1348 din 18.09.2002	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice Transporturilor și Locuinței nr. 1348 din 18.09.2002 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Romane RACR-NTD / Autorizarea personalului care efectueaza examinari nedistructive (NTD) in aeronautica civila si a centrelor de instruire personal NTD
RACR-NDT, Ediția 1/2002	Reglementarea aeronautică civilă română “Autorizarea personalului care efectuează examinări nedistructive (NDT), în aeronautica civilă și a centrelor de instruire personal NDT”
OMT nr. 765/23.06.2015	Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 765/23.06.2015 pentru aprobarea reglementării RACR - SUD "Autorizarea sudorilor din aeronautica civilă", ediția 2/2015
RACR-SUD, Ediția 2/2015	Reglementarea aeronautică civilă română "Autorizarea sudorilor din aeronautica civilă"
OMT nr. 763/23.06.2015	Ordinul nr. 763/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LTS "Autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă", ediția 1/2015
RACR-LTS, ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română "Autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă", ediția 1/2015
OMT nr. 764/23.06.2015	Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 764/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-DPA "Autorizarea organizațiilor distribuitoare de produse aeronautice", ediția 1/2015

RACR-DPA, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română RACR-DPA „Autorizarea organizațiilor distribuitoare de produse aeronautice”, ediția 1/2015
OMTCT nr. 630/27.03.2007	Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 630/27.03.2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România
RACR-CCO ULM, Ediția 01/2007	Reglementare aeronautică civilă română “Cerințele de certificare și operaționale pentru aeronavele ultraușoare motorizate”
OMTCT nr. 630/27.03.2007	Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 630/27.03.2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România
RACR-CCO AUN, Ediția 01/2007	Reglementare aeronautică civilă română “Cerințele de certificare și operaționale pentru aeronavele ultraușoare nemotorizate”
OMTCT nr. 630/27.03.2007	Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 630/27.03.2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România
RACR-AAUN, Ediția 01/2007	Reglementare aeronautică civilă română “Autorizarea persoanelor juridice pentru certificare în domeniul aeronavelor ultraușoare nemotorizate”
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-AW-145, Ed. 1/2012	Procedură administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea PART 145 a organizațiilor de întreținere, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 532/13.06.2012
PIAC-AW-M/F, Ed. 1/2012, amd. 1/2013	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea PART M/F a organizațiilor de întreținere, ediția 1/2012, amd. 1/2013, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 715/30.09.2013
PIAC-AW-66, Ed. 1/Amdt.1/2012	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru licențierea PART 66 a personalului pentru întreținerea aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 14/10.01.2013
PIAC-AW-NON147, Ed. 2/2015	Procedura administrativă și instrucțiuni de autorizare a cursurilor NON PART 147 pentru pregătire pe tip de aeronavă/ componente, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 73/26.01.2015
PIAC-AW-MP, Ed. 1/2013	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru aprobarea programelor de întreținere de către AACR, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 289/11.04.2013
PIAC-DN-EAZ, Ed. 1/2011	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru emiterea autorizației de zbor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 1179/29.11.2011
PIAC-DN-ACAM, Ed. 1/2011	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor, audit de produs (ACAM), aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice

	Civile Române nr.D 1180/29.11.2011
PIAC-AW-LTS, Ed. 1/2016	Procedura administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 353/21.04.2016
4. Circulare	
CN: CZ 45	Certificat de zgomot (EASA Form 45)
CN: RED DOC	Proceduri privind modul de redactare a documentației emise de către agenții aeronautici civili români
CN: EASA EXEMPT	Derogare de la reglementarea EC 2042/2003 a Comisiei Europene
CN-AW-M/001 Anexa 1 - Lista de capabilități (model) Anexa 2 - Cerere de aprobare/modificare a listei de capabilități (Formular AACR-DN-0510)	Lista de capabilități a unei organizații de întreținere autorizată conform EASA Part 145/Part M Subpartea F (material de ghidare)
CN: FTS	Aprobarea programului de pregătire inițială și recurentă referitor la Fuel Tank Safety pentru organizații autorizate conform Part 145 și Part M subpartea G
CN: Part M	Implementarea Part M după 28.10.2008
CN: VA	Zbor în spațiul aerian cu o contaminare de cenușă vulcanică
CN: Cuprins MME	Memoriul de prezentare a Managementului Intreținerii (MME) - capitole obligatorii
CN-AW-M/002	Jurnalul personalului tehnic aeronautic
CN-AW-I/001	Codificarea și înregistrarea emițătoarelor 406 MHz utilizate în aviație / ELT_PLB
CN-AW-M/004	Etalonarea echipamentelor de măsură utilizate în organizațiile autorizate de AACR
CN-AW-M.006	Întreținerea la linie a aeronavelor

1.5. Certificare personal aeronautic

Tipul și codul Actului Normativ	Descriere succintă
1. Reglementări europene	
Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 din 03.11.2011 (consolidat)	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului <ul style="list-style-type: none"> ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 290/2012 din 30.03.2012 ▶ C1: Rectificare Regulament (UE) nr. 1178/2011, 25.08.2012 ▶ C2: Rectificare Regulament (UE) nr. 290/2012, 10.04.2013 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 70/2014 din 27.01.2014 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 245/2014 din 13.03.2014 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 445/2015 din 17.03.2015 ▶ M5: Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, 23.04.2015 ▶ M6: Rectificare Regulament (UE) nr. 290/2012, 10.10.2015 ▶ M7: Regulamentul (UE) nr. 2016/539 din 06.04.2016
Regulamentul (UE) nr. 805/2011 din 10.08.2011	de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26.11.2014	privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu;
Decizia 2014/425/UE a Comisiei din 01.07.2014	Decizia de autorizare a Republicii Slovace și a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Decizia 2014/426/UE a Comisiei din 01.07.2014	Decizia de autorizare a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 2015/340 al Comisiei din 20.02.2015	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei - se aplica de la 31.12.2016
2. Reglementări naționale	
OMT nr. 577 / 2008	Ordin nr. 577 din 5 mai 2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPTA, "Licențierea personalului tehnic aeronautic", Ediția 3/2008
RACR-LPTA, Ediția 3/2008	„Licențierea personalului tehnic aeronautic civil”
OMTCT nr. 630 / 2007	Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrasoare din Romania

RACR LPAN ULM, Ediția 1/2007	Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania, Anexa nr. 2 "Licențierea personalului aeronautic civil navigant – Aeronave ultrausoare motorizate"
OMTCT nr. 630 / 2007	Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania
RACR LPAN AUN, Ediția 1/2007	Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania, Anexa nr. 4 "Licențierea personalului aeronautic civil navigant – Aeronave ultrausoare nemotorizate"
OMTCT nr. 1288/14.06.2006	Ordin nr. 1288/14.06.2006 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile romane RACR – LDOZ "Licențierea dispecerilor operațiuni zbor", Ed. 1/2006 ► OMT nr. 382/2010 privind completarea anexei la OMTCT nr. 1288/2006 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LDOZ "Licențierea dispecerilor operațiuni zbor", ediția 01/2006
RACR-LDOZ, Ediția 1 / 14.07.2006 (versiune consolidată 21.05.2010)	Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea dispecerilor operațiuni zbor", Ediția 1/2006
OMTI nr. 1144/05.11.2009	Ordin nr. 1144 din 05 noiembrie 2009 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile romane RACR – LMET " Licențierea personalului meteorologic aeronautic ", Ed. 2/2009
RACR-LMET, Ediția 2/ 18.11.2009	Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea personalului meteorologic aeronautic"
Ordin nr. 242/1998 (RACM1) (Anexe RACM1)	Ordin nr. 242/1998 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civilo-militare RACM 1, "Reglementare comună privind admiterea operării aeronavelor de stat în spațiul aerian repartizat aviației civile, sub controlul și dirijarea organelor de trafic aerian civile", Ediția 1/1999
OMTCT nr. 1997/2006	Ordinul 1997/2006 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile romane RACR-LPANP, "Licențierea personalului aeronautic navigant parașutist", Ediția 1/2006
RACR-LPANP, Ediția 1 / 14.07.2006	Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea personalului aeronautic navigant parașutist"
OMT nr. 266/05.08.1996	Ordinul 266/05.08.1996 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile romane RACR-LPNA COM, "Proceduri de acordare, echivalare, prelungire, suspendare sau retragere a brevetului și a licenței de funcționare a personalului aeronautic nenavigant pentru protecția navigației aeriene și telecomunicații aeronautice", Ediția 1/1996
RACR-LPNA COM, Ediția 1/1996	Reglementare aeronautică civilă română "Proceduri de acordare, echivalare, prelungire, suspendare sau retragere a brevetului și a licenței de funcționare a personalului aeronautic nenavigant pentru protecția navigației aeriene și telecomunicații aeronautice"
OMT nr. 102/2014	Ordinul Ministrului transporturilor nr. 102/2014 pentru aprobarea

	Reglementării aeronautice civile române "Licențierea unor categorii de personal aeronautic civil navigant ", Ediția 3/2013
RACR-LPN 5, Ediția 3/2013	Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea unor categorii de personal aeronautic civil navigant "
OMT 208/2013	Ordinul nr. 208/2013 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr.1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011
OMT nr. 101/2014	Ordinul nr. 101/2014 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR EC-I/E/OP privind autorizarea instructorilor și examinatorilor pentru personalul navigant atestat ca membru al echipajului de cabină și autorizarea organizațiilor de pregătire pentru membrii echipajului de cabină
RACR EC-I/E/OP	Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind autorizarea instructorilor și examinatorilor pentru personalul navigant atestat ca membru al echipajului de cabină și autorizarea organizațiilor de pregătire pentru membrii echipajului de cabină
OMT nr. 1310/ 08.09.2014	Ordin nr. 1310/2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Licențierea controlorilor de informare trafic aerian"
RACR-LCITA, ediția 1.0/ 2014 (parte integrantă din Ordin)	Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind "Licențierea controlorilor de informare trafic aerian"
OMT nr. 718/03.06.2015	Ordinul nr. 718/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPAN-PPBL "Licențierea personalului aeronautic navigant - piloți planoare și piloți baloane libere", ediția 1/2015, și de modificare a Ordinului ministrului transporturilor nr. 208/2013 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1.178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1.178/2011
RACR-LPAN-PPBL, ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română RACR-LPAN-PPBL "Licențierea personalului aeronautic navigant - piloți planoare și piloți baloane libere"
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-LDOZ, Ediția 01/2007 Vezi si OMTCT 1288/2006 Vezi si OMTI 282/2010	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea Dispecerilor Operațiuni Zbor, Ediția 01/2007, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 66/23.01.2007
PIAC-EXAM, Ediția 02/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Examinări teoretice, Ediția 02/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității

	Aeronautice Civile Române nr. D359/16.06.2014
PIAC-LMET, Ediția 01/2006 Vezi si OMTI 1144/2009 Vezi si OMTI 1144/2009 LMET ed2	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea personalului meteorologic aeronautic, Ediția 01/2006, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D162/24.02.2006
PIAC-LPAN-P, Ediția 01/2007 Vezi si OMTCT 1997/2006 Vezi si OMTCT 1997/2006- RACR LPAN P	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea parașutiștilor, Ediția 01/2007, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D727/25.07.2007
PIAC-LCTA, Ediția 04/2012 amendamentul 3/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea Controlorilor de Trafic Aerian, Ediția 4/2012 - Amendamentul nr.3/2015, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 810/15.10.2015
PIAC- Partea MED, Ediția 1/2013	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: PIAC- Partea MED Licențierea medicală a personalului aeronautic
PIAC CPN, ediția 2/2016	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Certificare Personal Navigant, Ed. 2/2016, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D195/08.03.2016
PIAC-LCITA, ediția 1/2015	Proceduri și instrucțiuni de aviație civilă: Licențierea controlorilor informare trafic aerian, ediția 1/2015
PIAC-LPAN-PPBL, ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea personalului aeronautic navigant - piloți planoare și piloți baloane libere, Editia 1/2015, aprobate prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D584/31.07.2015
PIAC-LIC, ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri de eliberare a documentelor de certificare pentru piloții de avioane și elicoptere, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D04/07.01.2016

1.6. Aeroporturi

Tipul și conținutul Actului Normativ	Descrierea succintă
1. Reglementări europene	
Directiva 96/67/CE din 15 octombrie 1996 (consolidată)	privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 din 29.09.2003
Regulamentul (CE) nr.1358/2003 al Comisiei din 31.07.2003	de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr.437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind rapoartele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă și de modificare a anexelor I și II la acesta ► M1: Regulamentul (CE) nr.546/2005 al Comisiei din 08.04.2005 de adaptare a Regulamentului (CE) nr.437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește alocarea codurilor de raportare ale țărilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1358/2003 al Comisiei în ceea ce privește actualizarea listei aeroporturilor comunitare
Directiva (UE) nr. 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17.05.2006 (consolidată)	privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare) ► M1: Regulamentul (CE) nr. 596/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18.06.2009 ► M2: Directiva 2009/127/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21.10.2009
Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 139/2014 din 12.02.2014	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
Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene din 28.03.2014	privind adoptarea unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014	de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE
Comunicarea Comisiei nr.220/2014 din 11.07.2014	în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE
Comunicarea Comisiei din 13.02.2015	în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE
Decizia de punere în aplicare (UE) nr. 2015/424 din 11.03.2015	privind aprobarea deciziei de derogare în temeiul articolului 9 din Directiva 96/67/CE a Consiliului cu privire la furnizarea de anumite

	servicii de handling la sol la Aeroportul Internațional din Zagreb
2. Legislație națională	
OMT nr.161/2016	Ordinul MT nr.161/2016 pentru clasificarea aerodromurilor civile certificate din România și pentru aprobarea Regulamentului aeronautice civile române privind monitorizarea aerodromurilor civile RACR-AD-AADC și a reglementării aeronautice civile române privind amenajarea, utilizarea și înregistrarea aerodromurilor civile –RACR-AD-IADC
RACR-AD-AADC, Ed.2/2016	Reglementare aeronautică civilă română privind autorizarea aerodromurilor civile, RACR-AD-AADC
RACR-AD-IADC, Ed.2/2016	Reglementare aeronautică civilă română privind amenajarea, utilizarea și înregistrarea aerodromurilor civile, RACR-AD-IADC
OMT nr. 640/11.05.2015	Ordinul nr. 640/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor", ediția 2/2015
RACR-AD-PETA, Ediția 2/2015	Reglementarea aeronautică civilă română RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor"
OMT nr.101/09.05.2007	Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi RACR-APSH, ediția 3/2007
RACR-APSH, Ediția 3/2007	Reglementare aeronautică civilă română privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi
OMTCT nr.879/06.05.2004	Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind metode și echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol RACR-AD-MEDA, ediția 1/2004
RACR-AD-MEDA, Ediția 1/2004	Reglementare aeronautică civilă română privind metode și echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol
OMTI nr.1121/02.11.2009	Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, ediția 1/2009
RACR-AD-ACAA, Ediția 1/2009	Reglementare aeronautică civilă română privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri
OMTCT nr.2459/18.12.2006	Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar RACR-AD-AACDA ► Ordin al Ministrului Transporturilor (OMT) nr. 1245/06.10.2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-AAH, ediția 1/2008 (abrogă prevederile cuprinse în Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.459/2006 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar - RACR-AD-AACDA,

	publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.1.056 din 30 decembrie 2006, referitoare la activitățile de handling)
RACR-AD-AACDA, Ed 1/2014	Autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex
OMT nr.439/16.08.1999	Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile privind organizarea radiocomunicațiilor operaționale sol-sol pe aeroporturi / RACR-AD-COMSS, ediția 1/1999
RACR-AD-COMSS, Ediția 1 / 1999	Reglementare aeronautică civilă română privind organizarea radiocomunicațiilor operaționale sol-sol pe aeroporturi
OMT nr.1312/16.09.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETH "Proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor", ediția 3/2014
RACR-AD-PETH, Ediția 3/2014 (consolidată)	Reglementarea Aeronautică Civilă Română privind proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor
OMT nr.148/11.03.2015	Ordinul Ministrului Transporturilor privind modificarea și completarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETH "Proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor", ediția 3/2014, aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1.312/2014
OMT nr. 731/08.06.2015	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României - RACR-AVZ, ediția 1/2015
RACR-AVZ, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
OMT nr. 735/09.06.2015	Ordinul nr. 735/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015
RACR-ZSAC, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
OMT nr. 1236/17.11.2015	Ordinul nr. 1236/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici de handling RACR-AD-AAH, ediția 2/2015

RACR-AD-AAH, Ediția 2/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind autorizarea agenților aeronautici de handling
OMT nr.1245/2008	Ordinul nr. 1245/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici de handling RACR-AD-AAH, ediția 1/2008
RACR-AD-AAH, Ediția 1/2008	Reglementarea aeronautică civilă română privind autorizarea agenților aeronautici de handling
OMT nr. 1309/08.09.2014	Ordinul ministrului transporturilor nr. 1309/2014 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 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
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-AD-AADC, Ediția 02 / 2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AADC, Autorizarea aerodromurilor civile, ediția 02 / 2012, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 637 / 24.07.2012
PIAC-AD-SCADC, Ediția 02/2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCADC, Supravegherea continuă a aerodromurilor civile, ediția 02/2012, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 671 / 06.08.2012
PIAC-AD-SCOBST, Ediția 03/2013	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCOBST, Supravegherea și controlul obstacolelor, ediția 03/2013, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 975 / 04.12.2013
PIAC-AD-MA, Ediția 02/2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MA, Mentenanța aerodromurilor, ediția 02/2012, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr.D 754 / 29.08.2012
PIAC-AD-CSMS, Ediția 02/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-CSMS, Cerințe de implementare a sistemului de management al siguranței pe aerodromurile civile, Ediția 02/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 940 / 05.12.2014
PIAC-AD-PSU, Ediția 01/2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-PSU, Planul de urgență al aerodromului, ediția 01 / 2012, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 636 / 24.07.2012
PIAC-AD-SSI, Ediția 01/2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SSI, Operațiuni de salvare și stingerea incendiilor, ediția 01/2012, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 881 / 05.10.2012
PIAC-AD-MCA, Ediția 01/2012	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MCA, Modificarea condițiilor de autorizare, ediția 01/2012, aprobată prin

	Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 879 / 05.10.2012
PIAC-AD-IPAD, Ediția 1/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-IPAD, Instruirea personalului de aerodrom, ediția 01/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 914 / 27.11.2014
PIAC-AD-AACDA, Ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: PIAC-AD-AACDA, Autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex, Ediția 1/2015, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. 115/09.02.2015
PIAC - AD - 139, Partea 1, Ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Certificarea aerodromurilor după regulile europene, Partea 1 – Pregătirea operatorului de aerodrom în vederea conversiei certificatelor/certificării europene, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D491/17.06.2015
PIAC-AD-SMGCS, Ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SMGCS, Siguranța pe suprafața de mișcare, ediția 01/2015, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 698/16.09.2015
PIAC-AD-LVP, Ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-LVP, Conținutul și aprobarea procedurilor pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, ediția 01/2015, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D723/22.09.2015
PIAC-AD-139, Partea 2, Ediția 1/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-139, Partea 2, Certificarea/conversia certificatelor de aerodrom, Ediția 1/2015, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D953/08.12.2015
PIAC-AD-AAH, Ediția 1/2016	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AAH, Autorizarea agenților aeronautici de handling, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr.D 389/11.05.2016
4. Directive	
DA - 1	Directivă Aeroportuară : Ameliorarea stării suprafețelor de mișcare ale aeroporturilor, 22.08.2002
DA - 2	Directivă Aeroportuară : Marcarea și balizarea luminoasă a turbinelor eoliene și a parcurilor de turbine eoliene, 23.10.2008
DA - 3	Directivă Aeroportuară : Cerințe privind amplasarea și realizarea împrejuririlor perimetrare ale aeroporturilor, 20.12.2011
5. Circulare	
CA – AP 1	Circulară Aeroportuară : Combaterea păsărilor pe aeroporturi și în zonele învecinate, 18.09.2001
CA – AP 2	Circulară Aeroportuară : Măsuri de combatere a prezenței animalelor pe suprafețele de mișcare ale aerodromurilor. Împrejmuirea perimetrală a

	aerodromurilor, 20.12.2006
CA – AP 3	Circulară Aeroportuară : Determinarea și exprimarea caracteristicilor de frânare ale suprafețelor de mișcare ude, acoperite cu zăpadă sau gheață, 20.12.2006
CA – AP 4	Circulară Aeroportuară : Structurarea și implementarea sistemelor de management al siguranței (SMS) pe aerodromuri, 16.03.2009
CA – SNA – AP nr.1 - 2010	Circulară de Aeronautică Civilă : Realizarea procedurilor de colaborare și coordonare între furnizori de servicii de navigație aeriană și aeroporturi, 01.11.2010
CA - MA 139	Circulară aeroportuară : Elaborarea Manualului de Aerodrom, 17.06.2015
CA - AP 5	Circulară de aeronautică civilă: Implementarea în domeniul aerodromurilor civile a Regulamentului (UE) nr. 73/2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european, 22.06.2015.

1.7. Navigație aeriană

Tipul sursei / Actului Normativ	Descriere succintă
1. Reglementări europene	
Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10.03.2004 (consolidat)	de stabilire a cadrului pentru crearea Cerului Unic European ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10.03.2004 (consolidat)	privind prestarea de servicii de navigație aeriană în Cerul Unic European ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10.03.2004 (consolidat)	privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 (consolidat)	privind interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23.12.2005	de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian
Regulamentul (CE) nr. 730/2006 al Comisiei din 11.05.2006 (consolidat)	privind clasificarea spațiului aerian și accesul zborurilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere deasupra nivelului de zbor 195 ► M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 din 26.09.2012
Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 06.07.2006 (consolidat)	de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian ► M1: Regulamentul (CE) nr. 30/2009 din 16.01.2009 ► C1: Rectificare la Regulamentul (CE) nr. 30/2009 din 16.01.2009
Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 (consolidat)	de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European ► M1: Regulamentul (UE) nr. 929/2010 al Comisiei din 18.10.2010 ► M2: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26.09.2012 ► M3: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 428/2013 al Comisiei din 08.05.2013
Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 07.11.2007 (consolidat)	de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian ► M1: Regulamentul (UE) nr. 283/2011 din 22.03.2011
Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27.02.2007 (consolidat)	privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru managementul traficului aerian (SESAR)

Regulamentul (CE) nr. 482/2008 al Comisiei din 30.05.2008 (consolidat)	de stabilire a unui sistem de asigurare a siguranței software care urmează să fie pus în aplicare de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de modificare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 ► M1: Regulamentul (UE) nr. 1035/2011 din 17.10.2011
Regulamentul (CE) nr.29/2009 al Comisiei din 16.01.2009 (consolidat)	de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru Cerul unic european ► M1: Rectificare la Regulamentul 29/2009 din 24.04.2009 ► M2: Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/310 al Comisiei din 26 februarie 2015 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 29/2009 al Comisiei de stabilire a cerințelor privind serviciile de legături de date pentru cerul unic european și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 441/2014 - intră în vigoare începând cu data de 19.03.2015
Regulamentul (CE) nr.262/2009 al Comisiei din 30.03.2009	de stabilire a cerințelor pentru alocarea și utilizarea coordonată a codurilor de interogator în mod S pentru Cerul unic european
Regulamentul (UE) nr.255/2010 al Comisiei din 25.03.2010 (consolidat)	de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian ► M1: Regulamentul (UE) nr.923/2012 din 26.09.2012
Regulamentul (UE) nr.73/2010 al Comisiei din 26.01.2010 (consolidat)	26.01.2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european
Regulamentul (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei din 17.10.2011	privind supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.1035/2011 al Comisiei din 17.10.2011 (consolidat)	de stabilire a cerințelor comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr.482/2008 și (UE) nr.691/2010 ► M1: Regulamentul (UE) nr.923/2012 din 26.09.2012 ► M2: Regulamentul (UE) nr.448/2014 din 02.05.2014
Regulamentul de punere în aplicare 1206/2011 al Comisiei din 22.11.2011	de stabilire a cerințelor privind identificarea aeronavelor în scopul supravegherii pentru cerul unic european
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.1207/2011 al Comisiei din 22.11.2011 (consolidat)	de stabilire a cerințelor pentru performanța și interoperabilitatea funcției de supraveghere în cadrul Cerului unic european ► M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1028/2014 al Comisiei din 26.09.2014
Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 07.07.2011 (consolidat)	de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 ► M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 din 03.05.2013 ► M2: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.970/2014 din 12.09.2014
Regulamentul (UE) nr. 176/2011 al	privind informațiile care trebuie furnizate înainte de instituirea și

Comisiei din 24.02. 2011	modificarea unui bloc funcțional de spațiu aerian
Regulamentul (UE) nr.805/2011 al Comisiei din 10.08.2011	de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
Regulamentul (UE) nr.923/2012 al Comisiei din 26.09.2012	de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.1079/2012 al Comisiei din 16.11.2012 (consolidat)	de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de comunicații voce pentru cerul unic european ►M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 657/2013 al Comisiei din 10.07.2013
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 628/2013 al Comisiei din 28.06.2013	privind metodele de lucru ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru efectuarea inspecțiilor de standardizare și pentru monitorizarea aplicării normelor din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 736/2006 al Comisiei
Regulamentul (UE) nr. 2015/340 al Comisiei din 20.02.2015	de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei - se aplica de la 31.12.2016
Decizia (UE) nr. 132/2014 a Comisiei din 11.03.2014	de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian și a pragurilor de alertă pentru a doua perioadă de referință 2015-2019
Regulamentul (UE) nr. 721/2014 al Consiliului din 16.06.2014	privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR), în ceea ce privește prelungirea duratei de existență a întreprinderii comune până în 2024
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei din 27.06.2014	privind instituirea proiectului comun pilot de sprijinire a punerii în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian
Decizia de punere în aplicare (UE)	privind prelungirea desemnării organismului de evaluare a

nr.672/2014 a Comisiei din 24.09.2014	performanțelor cerului unic european
Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/670 a Comisiei din 27.04.2015	privind conformitatea ratelor unitare pentru 2015 aplicate zonelor tarifare în temeiul articolului 17 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013
Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/2224 a Comisiei din 27.11.2015	referitoare la numirea președintelui, a membrilor și a supleanților lor în cadrul consiliului de administrare a rețelei pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian pentru a doua perioadă de referință (2015-2019)
Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/599 a Comisiei din 15.04.2016	privind coerența anumitor obiective incluse în planurile naționale sau în planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian revizuite, prezentate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință
2. Legislație națională	
OMT 1723/30.12.2014	pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-ATS "Serviciile de trafic aerian", Ediția 3/2014
RACR-ATS ediția 3/2014	Reglementare aeronautică civilă română "Serviciile de trafic aerian"
OMTI nr. 1414/06.10.2014	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigație", ediția 2/2014
RACR-CNS vol. I, Ediția 2/2014	Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigație"
OMTI nr. 750/27.09.2011	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicații", ediția 1/2011
RACR-CNS vol. II, ediția 1/2011	Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicații"
OMT nr. 1447/16.10.2014	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicații", partea I - Sisteme digitale pentru comunicații de date, partea II - Sisteme de comunicații de voce, ediția 2/2014
RACR - CNS vol. III, ediția 2/2014	Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicații", partea I - Sisteme digitale pentru comunicații de date, partea II - Sisteme de comunicații de voce
OMT nr. 162/09.03.2016	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere și de evitare a coliziunii", ediția 2/2016

RACR- CNS vol. IV ediția 2/2016	Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere și de evitare a coliziunii"
OMT nr. 1437/14.10.2014	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR- CNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice", ediția 2/2014
RACR-CNS vol. V ediția 2/2014	Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice"
OMT nr. 1553/17.12.2008	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR- ASMET "Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile", ediția 4/2008
RACR-ASMET, ediția 4/2008	Reglementare aeronautică civilă română "Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile"
OMT nr. 768/23.06.2015	pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - AIS "Serviciul de informare aeronautică", ediția 3/2015
RACR – AIS, ediția 3/2015	Reglementare aeronautică civilă română "Serviciul de informare aeronautică.
OMT nr. 767/23.06.2015	pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - HA "Hărți aeronautice", ediția 3/2015
RACR – HA, ediția 3/2015	Reglementare aeronautică civilă română "Hărți aeronautice"
OMTI nr. 69/02.02.2012	pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR- CPPZI "Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental", ediția 1/2011 ► Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii (OMTI) nr. 450/22.05.2012 privind suspendarea aplicării prevederilor OMTI nr. 69/2012 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CPPZI "Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental", ediția 1/2011
RACR- CPPZI, ediția 1/2011	Reglementare aeronautică civilă română "Cerințe privind proiectarea procedurilor de zbor instrumental"
OMT nr. 11/08.01.2008	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind supervizarea și desemnarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, RACR-SSNA, ediția 02/2008
RACR-SSNA, ediția 2/2008	Reglementare aeronautică civilă română privind supervizarea și desemnarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană
OMT nr. 1328/128/23.10.2013	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civilo-militare române privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în regiunea de informare a zborurilor București, RACMR MSA-UFSA și pentru stabilirea modalității de clasificare și de

	organizare a spațiului aerian din regiunea de informare a zborurilor București
RACMR MSA-UFSA	Reglementare Aeronautică Civil-Militară Română privind managementul spațiului aerian și aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în regiunea de informare a zborurilor București și pentru stabilirea modalității de clasificare și de organizare a spațiului aerian din regiunea de informare a zborurilor București
OMT nr. 266/05.08.1996	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPNA COM "Proceduri de acordare, echivalare, prelungire, suspendare sau retragere a brevetului și a licenței de funcționare a personalului aeronautic nenavigant pentru protecția navigației aeriene și telecomunicații aeronautice", ediția 1/1996
RACR - LPNACOM, ediția 1/1996	Reglementarea aeronautică civilă română "Proceduri de acordare, echivalare, prelungire, suspendare sau retragere a brevetului și a licenței de funcționare a personalului aeronautic nenavigant pentru protecția navigației aeriene și telecomunicații aeronautice"
OMT nr. 1310/08.09.2014	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LCITA, "Licențierea controlorilor de informare trafic aerian", ediția 1/2014
RACR-LCITA, ediția 1/2014	Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea controlorilor de informare trafic aerian"
OMTCT nr. 2489/21.12.2006	Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru desemnarea Regiei Autonome "Administrația română a serviciilor de trafic aerian" - ROMATSA ca furnizor de servicii de trafic aerian pentru traficul aerian general și de servicii meteorologice aeronautice
OMTI nr. 75/27.01.2011	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea art. 20 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2.096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană
OMTI nr. 148/22.02.2012	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
OMT nr. 731/08.06.2015	Ordinul Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți

	aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României - RACR-AVZ, ediția 1/2015
RACR-AVZ, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
OMT nr.735/09.06.2015	Ordinul nr. 735/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015
RACR-ZSAC, Ediția 1/2015	Reglementarea aeronautică civilă română privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-SSNA Partea I, Ediția 02/2014	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană, certificarea și supravegherea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, Ediția 2/2014 Partea I, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D733/15.10.2014
PIAC-SSNA Partea I, Ediția 3/2015	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană, certificarea și supravegherea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, Ediția 3/2015 Partea I, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D534/06.07.2015 - se aplică de la 05.08.2015
PIAC-SSNA Partea II, Ediția 02/2013	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea II – Metodologia de audit, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D533/16.07.2013
PIAC-SSNA Partea III, Ediția 02 / 2014 Partea 1 Partea 2	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea III –Interoperabilitatea sistemelor EATMN, a componentelor acestora și a procedurilor asociate, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D454/25. 07. 2014

PIAC-SSNA, Partea IV, Ediția 01/2013	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea IV - Supravegherea siguranței modificărilor în ATM/ANS, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D96/12.02.2014
PIAC-ATS, Ediția 02/2008, AMD 6	Amendamentul 6 la Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă - Serviciile de trafic aerian, PIAC-ATS, ediția 2/2008, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D759/01.10.2015
PIAC-CMA, Ediția 02/2009	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Coduri meteorologice aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D250/20.03.2009
PIAC-BA, Ediția 01/2009, AMD 1/2010	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Emiterea și prelucrarea bazelor de informare aeronautică, Amendamentul 1/2010, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D212/12.03.2010
PIAC-MFRA, Ediția 01/2009	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Managementul frecvențelor radio - aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D265/26.03.2008
PIAC-CNS-ACA, Ediția 01/2013	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Alocarea codurilor de adresă ale aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D978/04.12.2013
4. Directive de aeronautică civilă	
DSN – TE.5	Directiva de aeronautică civilă privind amplasarea obiectivelor de tip turbine eoliene fata de mijloacele de navigatie aeriană

1.8. Protecția Mediului

Tipul și numărul Actului Normativ	Descriere succintă
1. Reglementari europene	
Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004	de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004	privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Cerul Unic European ► M1: Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 05.08.2009 (consolidat)	privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave ► M1: Regulamentul (UE) nr. 82/2010 al Comisiei din 28.01.2010 ► M2: Regulamentul (UE) nr. 115/2011 al Comisiei din 02.02.2011 ► M3: Regulamentul (UE) nr. 394/2011 al Comisiei din 20.04.2011 ► M4: Regulamentul (UE) nr. 100/2012 al Comisiei din 03.02.2012 ► M5: Regulamentul (UE) nr. 109/2013 al Comisiei din 29.01.2013 ► M6: Regulamentul (UE) nr. 815/2013 al Comisiei din 27.08.2013 ► M7: Regulamentul (UE) nr. 100/2014 al Comisiei din 05.02.2014 ► M8: Regulamentul (UE) nr. 180/2015 al Comisiei din 09.02.2015 ► M9: Regulamentul (UE) nr. 2016/282 al Comisiei din 26.02.2016
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 03.05.2013	de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană
Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.05.2013	privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE ► M1: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 749/2014 din 30.06.2014
Regulamentul (UE) nr. 389/2013 al Comisiei din 02.05.2013	de creare a registrului Uniunii în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și cu Deciziile nr. 280/2004/CE și nr. 406/2009/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 920/2010 și (UE) nr. 1193/2011 ale Comisiei ► M1: Regulamentul R1844/2015 al Comisiei din 15.07.2015
Directiva 2003/87/CE a	de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu

Parlamentului European și a Consiliului din 13.10.2003	efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului ▶ M1:Directiva 2004/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27.10.2004 ▶ M2:Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19.11.2008 ▶ M3:Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.03.2009 ▶ M4:Directiva 2009/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 ▶ M5:Decizia 2015/1814/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 06.08.2015
Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21.06.2012 (consolidat)	privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei din 12.11.2010 (consolidat)	privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității ▶ M1:Regulamentul (UE) nr. 1210/2011 al Comisiei din 23.11.2011 ▶ M2:Regulamentul (UE) nr. 784/2012 al Comisiei din 30.08.2012 ▶ M3:Regulamentul (UE) nr. 1042/2012 al Comisiei din 07.11.2012 ▶ M4:Regulamentul (UE) nr. 1043/2013 al Comisiei din 13.11.2013 ▶ M5:Regulamentul (UE) nr. 176/2014 al Comisiei din 25.02.2014
Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014 (consolidat)	de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională
Regulamentul (UE) nr. 558/2014 al Consiliului din 06.05.2014	privind înființarea întreprinderii comune Clean Sky 2
Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014	de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE
Regulamentul (UE) nr. 749/2014 al Comisiei din 30.06.2014	privind structura, formatul, procedurile de transmitere și revizuirea informațiilor raportate de statele membre în temeiul Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului
Recomandarea Comisiei nr. 2012/C 228/01	privind implementarea planurilor și obiectivelor de performanță în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 și pregătirea

	cele de a doua perioade de referință privind performanța, publicat în JO al UE seria C228/1 din 26 iulie 2012
Recomandarea Comisiei nr. 2011/C 348/01	privind revizuirea obiectivelor cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 691/2010 al Comisiei, publicat în JO al UE seria C348/1 din 23 nov. 2011
Decizia Comisiei nr. 2011/121/UE	de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene și a pragurilor de alertă pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană pentru anii 2012-2014, publicat în JO al UE seria L 48/16 din 21 febr. 2011
Decizia (UE) nr. 132/2014 a Comisiei din 11 martie 2014	de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian și a pragurilor de alertă pentru a doua perioadă de referință 2015-2019
Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene din 28.03.2014	privind adoptarea unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului
Decizia de punere în aplicare (UE) nr.389/2014 a Comisiei din 23.06.2014	privind emisiile istorice suplimentare din aviație și certificatele suplimentare acordate sectorului aviației pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană
Decizia de punere în aplicare (UE) nr.2015/2337 a Comisiei din 11.12.2015	privind determinarea limitelor cantitative și alocarea cotelor, pentru perioada 1 ianuarie-31 decembrie 2016, pentru substanțele reglementate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind substanțele care diminuează stratul de ozon
2. Legislație națională	
HG nr. 1074/05.09.2007	Hotărârea Guvernului privind interzicerea operării pe aeroporturile din România a avioanelor civile care nu îndeplinesc standardele specificate în partea a II-a cap. 3 volumul I din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațional, publicată în MO nr. 628 din 13 septembrie 2007
OMTI nr. 169/11.03.2011	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011-2020, publicat în MO nr. 541 din 01 august 2011
HG nr. 780/14.06.2006	Hotărârea Guvernului privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, modificată și completată prin: <ul style="list-style-type: none"> ▶ M1: Hotărârea Guvernului nr. 133/2010, publicată în MO, Partea I nr. 155 din 10.03.2010 ▶ M2: Hotărârea Guvernului nr. 399/2010, publicată în MO, Partea I nr. 286 din 30.04.2010 ▶ M3: Hotărârea Guvernului nr. 1300/2010, publicată în MO, Partea I nr. 874 din 28.12.2010 ▶ M4: OUG nr. 115/2011, publicată în MO, Partea I nr. 926 din

	28.12.2011 ► M5:Hotărârea Guvernului nr. 204/2013, publicată în MO, Partea I nr. 248 din 30.04.2013
OMT nr. 1261/30.11.2007, ediția 03/2007	Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-PM "Protecția Mediului"
RACR-PM "Protecția Mediului", Ediția 03/2007	Reglementare aeronautică civilă română "Protecția Mediului"
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-PM-EATU, editia 02/2013	„Emiterea Autorizațiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacție, care nu corespund standardelor de zgomot OACI din Anexa 16, Vol. I, Partea a II-a, Capitolul 3

1.9. Securitatea aviației civile și facilități aeronautice

Tipul și conținutul Acțiunii Normative	Descrierea succintă
1. Reglementări europene	
Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.03.2008 (consolidat)	privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 ▶ M1: Regulamentul (CE) nr. 18/2010 din 08.01.2010
Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei Europene din 02.04.2009 (consolidat)	de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 297/2010 din 09.04.2010 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 720/2011 din 22.07.2011 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 1141/2011 din 10.11.2011 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 245/2013 din 19.03.2013
Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei Europene din 18.12.2009	de stabilire a criteriilor care să permită statelor member să deroge de la standardele de bază comune în domeniul securității aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative
Regulamentul (UE) nr. 185/2010 al Comisiei Europene (consolidat)	de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile ▶ M1: Regulamentul (UE) nr. 357/2010 din 23.04.2010 ▶ M2: Regulamentul (UE) nr. 358/2010 din 23.04.2010 ▶ M3: Regulamentul (UE) nr. 573/2010 din 30.06.2010 ▶ M4: Regulamentul (UE) nr. 983/2010 din 03.11.2010 ▶ M5: Regulamentul (UE) nr. 334/2011 din 07.04.2011 ▶ M6: Regulamentul (UE) nr. 859/2011 din 25.08.2011 ▶ M7: Regulamentul (UE) nr. 1087/2011 din 27.10.2011 ▶ M8: Regulamentul (UE) nr. 1147/2011 din 11.11.2011 ▶ M9: Regulamentul (UE) nr. 173/2012 din 29.02.2012 ▶ M10: Regulamentul (UE) nr. 711/2012 din 03.08.2012 ▶ M11: Regulamentul (UE) nr. 1082/2012 din 09.11.2012 ▶ M12: Regulamentul (UE) nr. 104/2013 din 04.02.2013 ▶ M13: Regulamentul (UE) nr. 189/2013 din 05.03.2013 ▶ M14: Regulamentul (UE) nr. 246/2013 din 19.03.2013 ▶ M15: Regulamentul (UE) nr. 654/2013 din 10.07.2013 ▶ M16: Regulamentul (UE) nr. 1116/2013 din 06.11.2013 ▶ M17: Regulamentul (UE) nr. 1103/2013 din 06.11.2013 ▶ M18: Regulamentul (UE) nr. 278/2014 din 19.03.2014 ▶ M19: Regulamentul (UE) nr. 687/2014 din 20.06.2014 ▶ M20: Regulamentul (UE) nr. 187/2015 din 06.02.2015
Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei Europene	de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice
Regulamentul de punere în	de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază

aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 05.11.2015	comune în domeniul securității aviației ► M1: Regulamentul (UE) nr. 2426/2015 din 18.12.2015
2. Legislație națională	
OG nr. 17/2011	Ordonanța Guvernului privind controlul calității în domeniul securității aviației civile, aprobată cu modificări prin Legea nr. 149/2012
Legea 149/2012	pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 17/2011 privind controlul calității în securitatea aviației civile
OMTI nr. 326/2012	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Programului național de pregătire în domeniul securității aviației civile - PNPSA
PNPSA	Anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 326/2012 - Programul național de pregătire în domeniul securității aviației civile
OMTI nr. 879/2009	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile
Metodologia de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile	Anexa la OMTI 879/2009 pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile
OMT nr. 1547/2013	Ordinul ministrului transporturilor nr. 1547/19.12.2015 privind delegarea de competență și desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca organism tehnic specializat pentru exercitarea unor atribuții ce revin autorității competente în domeniul securității aviației civile, la nivel național, precum și pentru stabilirea unor măsuri necesare realizării acestei delegări de competențe
HG nr. 842/2015	Hotărârea Guvernului nr. 842/07.10.2015 privind stabilirea unor contravenții în domeniul securității aviației civile, precum și pentru aprobarea modelului procesului-verbal de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor contravenționale
OMT nr. 365/2016	Ordinul nr. 365/06.05.2016 pentru stabilirea personalului împuternicit să constate contravențiile și să aplice amenzile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 842/2015 privind stabilirea unor contravenții în domeniul securității aviației civile, precum și pentru aprobarea modelului procesului-verbal de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor contravenționale
3. Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă	
PIAC-LME	"Emiterea legitimațiilor de membru al echipajului pentru personalul transportatorilor aerieni români", ediția 1/2014, aprobată prin Decizia Directorului General al AACR nr. D459/25.07.2014
4. Circulare de Informare Aeronautică	
CIA:SAC/001	Circulară de informare aeronautică: Informații de securitate a aviației civile pentru aeroporturile din Republica Camerun și Republica Centrafricană 18.12.2015

CIA:SAC/002

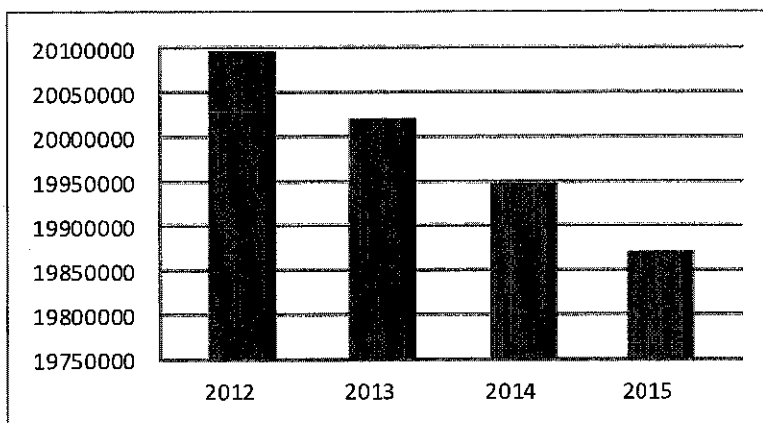
Circulară de informare aeronautică: Concordanța între reglementările din
domeniul securității aviației civile 29.01.2016

CAPITOLUL II.

ANALIZA MEDIULUI SOCIO-ECONOMIC DIN ROMÂNIA, REGIUNEA CENTRU SI JUDEȚUL HARGHITA

La nivel național, pentru intervalul 2012-2015, populația României a înregistrat la 1 ianuarie 2015 o scădere de 1,12% (225.349 persoane) comparativ cu anul 2012, tendința fiind una descrescătoare pentru întregul interval.

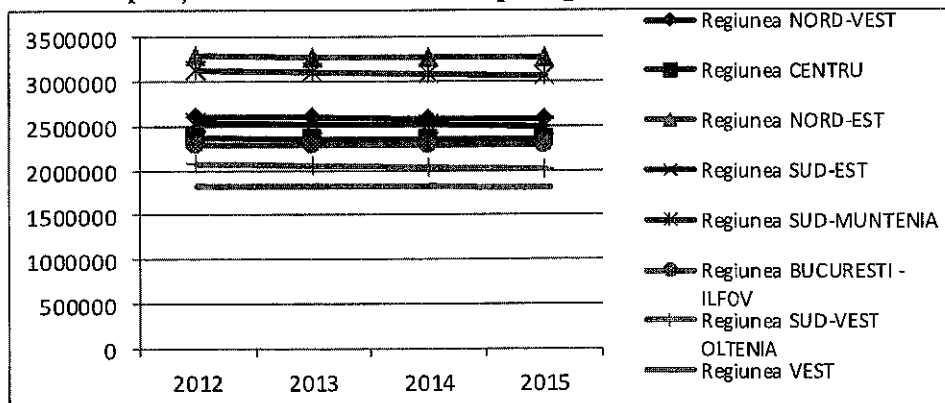
Grafic nr.2 – Populația rezidentă la 1 ianuarie la nivelul României în intervalul 2012-2015



Din perspectivă regională, pentru intervalul supus analizei, doar Regiunea București-Ilfov a înregistrat un spor pozitiv de aproximativ 5.055 persoane. Celelalte șapte regiuni de dezvoltare au înregistrat un spor negativ, cele mai mari scăderi în ceea ce privește populația rezidentă la 1 ianuarie 2015 înregistrându-se în regiunile din sudul României:

- Regiunea Sud-Vest Oltenia: - 2,50% (-51.591 persoane);
- Regiunea Sud-Muntenia: - 2,16% (-67.513 persoane);
- Regiunea Sud-Est: -1,84% (-46.597 persoane).

Grafic nr.3 – Populația rezidentă la 1 ianuarie pe regiuni de dezvoltare în intervalul 2012-2015

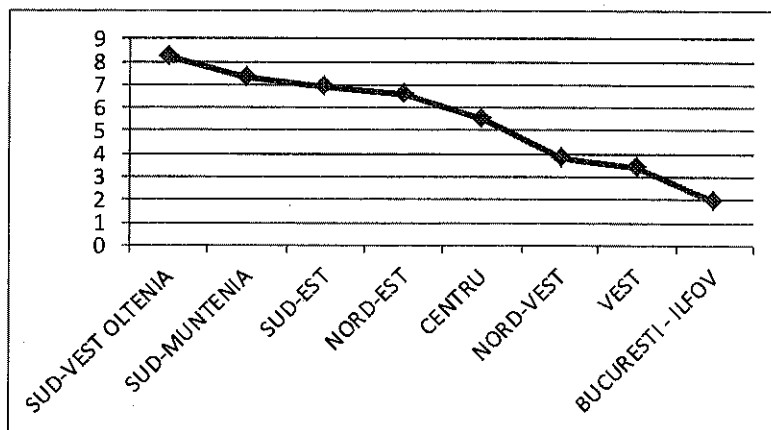


Raportat la datele anterior menționate, un indicator important este reprezentat de populația ocupată civilă. Această populație cuprinde doar acele persoane care au o ocupație aducătoare de venit, pe care o exercită în mod obișnuit în una din activitățile economiei naționale, fiind încadrate într-o activitate economică sau socială, în baza unui contract de muncă sau în mod independent (pe cont propriu) în scopul obținerii unor venituri sub forma de salarii, plată în natură etc.

Ponderele populației ocupată civilă² a înregistrat ușoare creșteri în intervalul 2012-2014 în Regiunile Nord-Vest (+0,22%) și București-Ilfov (+0,18%). În schimb, în regiuni precum Sud-Vest Oltenia (-0,40%), Sud Muntenia (-0,42%) și Nord-Est (-0,52%) scăderile sunt semnificative.

Prin comparație cu numărul total al populației civile ocupate, numărul șomerilor la nivel național a scăzut cu 3,13% în 2014 comparativ cu 2012. Regiunile în care se înregistrează cele mai mari scăderi ale numărului de șomeri înregistrați sunt Regiunea Nord-Vest (-15,55%), Vest (-14,28%) și Centru (-12,24%). Ulterior anului 2015, rata șomajului s-a plasat din nou pe un trend ascendent astfel că la 1 aprilie 2016 rata șomajului la nivel național a fost de 6,5%.

Grafic nr.4 - Rata șomajului înregistrată la nivelul anului 2014 per regiuni de dezvoltare



Ponderele populației ocupată civilă și rata șomajului sunt doi dintre indicatorii cheie care reflectă nivelul de dezvoltare al economiei naționale. Iar nivelul de dezvoltare al unei economii naționale influențează deopotrivă și piața de transport aerian comercial. Astfel, evoluția Produsului Intern Brut (PIB) este inevitabil în strânsă legătură cu modul în care evoluează cererea de transport aerian de pasageri și marfă.

După anul 2009, PIB-ul României a crescut constant, creșterile înregistrându-se de la an la an. Astfel în 2010 comparativ cu 2009 creșterea este de 4,58%, în 2011 de 5,85%, în 2012 5,36%, iar în 2013 de 7,07%.

Din perspectivă regională, pentru intervalul 2009-2013, cele mai mari creșteri ale PIB-ului s-au înregistrat în Regiunile Sud-Est (+35,2%) și București-Ilfov (+33,9). Regiuni care au înregistrat o creștere de peste 20% sunt Centru (+21,3%) și Nord-Vest (+21,7%). Restul regiunilor au înregistrat creșteri între 18 și 20%.

² Categoriile de persoane incluse sunt: salariați care lucrează în una din activitățile economiei naționale în unități din sectorul public (integral de stat și public de interes național), mixt, privat, cooperatist, obștească; patroni - conducători de unități private - care utilizează pentru realizarea activității forța de muncă salariată; lucrători pe cont propriu; lucrători familiali neremunerați.

Produl Intern Brut regional per locuitor a înregistrat de asemenea creșteri, cele mai semnificative din perspectivă procentuală fiind cele înregistrate de Regiunile Sud-Est (+11,93%), Sud-Muntenia (+10,15%) și București-Ilfov (8,25%). În schimb, cele mai mici creșteri s-au înregistrat în Regiunile Sud-Vest Oltenia (+4,62%), Vest (+4,30%) și Centru (4,21%).

2.1. Analiza Regiunii Centru și județul Harghita

La nivelul Regiunii Centru, în 2015 comparativ cu 2012, în ceea ce privește populația rezidentă, se înregistrează o ușoară scădere de 0,44%, aproximativ 10.431 de persoane. Astfel, Regiunea Centru este regiunea de dezvoltare care a înregistrat cea mai mică scădere a populației din cele șapte regiuni care înregistrează scăderi în intervalul 2012-2015.

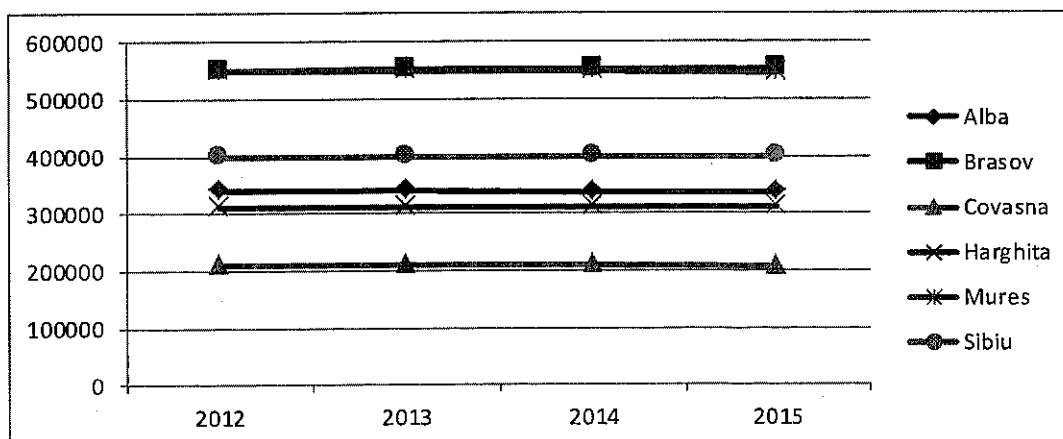
Distribuția populației la nivelul Regiunii Centru este disproporționată. Trei județe (Brașov, Mureș și Sibiu) cumulează 63,72% din populația Regiunii.

Singurele județe din Regiunea Centru care înregistrează creșteri ale populației rezidente sunt județele Sibiu (+0,38%) și Brașov (+0,27%). Creșterea este una firească în condițiile în care cele două județe sunt și polii de creștere economică ai Regiunii.

Scăderi semnificative se înregistrează în cazul județelor Mureș (-0,69% / -3.799 persoane) și Alba (-1,64% / - 5.604 persoane).

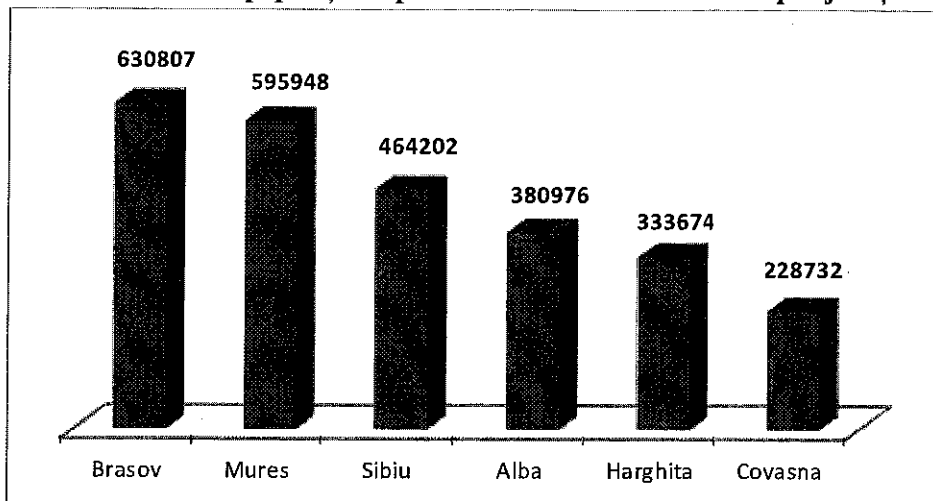
În valori absolute, la nivelul județului Harghita se înregistrează cea mai mică scădere de populație (-1.910 persoane), dar în valori procentuale scăderea este de 0,69%, județele Harghita și Covasna având cele mai mici populații la nivel regional.

Grafic nr.5 – Populația rezidentă la 1 ianuarie la nivelul județelor din Regiunea Centru în intervalul 2012-2015



La 1 ianuarie 2016, distribuția județeană a populației după domiciliu în regiunea Centru se prezintă astfel: Brașov (23,9% din total), Mureș (22,6%), Sibiu (17,6%), Alba (14,5%), Harghita (12,7%) și Covasna (8,7%). În ceea ce privește populația totală a municipiilor reședință de județ, la aceeași data de referință, trei dintre acestea aveau o populație peste 150.000 de persoane (Brașov – 290.743; Sibiu – 169.786; Târgu Mureș – 150.911), în timp ce celelalte trei municipii reședință de județ se situau sub 75.000 de persoane (Alba Iulia – 74.233; Sfântu Gheorghe – 65.080 și Miercurea Ciuc – 42.120).

Grafic nr.6 – Total populație după domiciliu la 1 ianuarie 2016 per județ

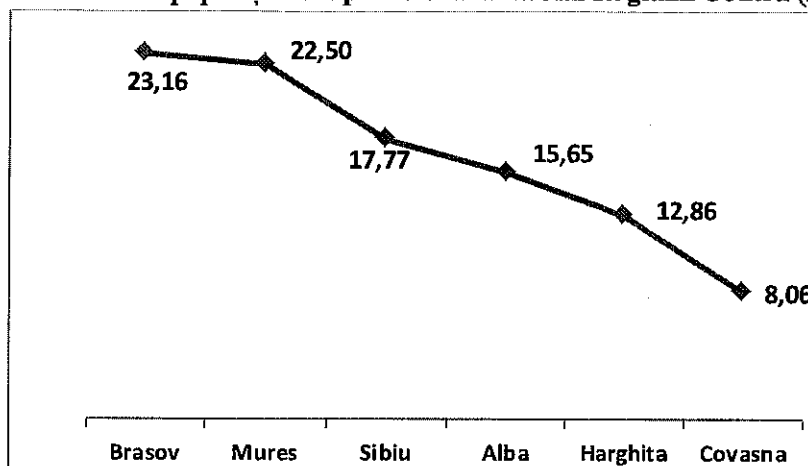


În cazul particular al Regiunii Centru, regiune care se înscrie în categoria regiunilor care înregistrează scăderi ale ponderii populației civile ocupată, scăderea este de 0,17%. La nivelul anului 2014, Regiunea Centru asigura 11,98% din populația civilă ocupată la nivel național.

Județele Brașov și Mureș asigură cumulativ aproximativ 45% din populația civilă ocupată la nivelul Regiunii Centru, în timp ce județul Harghita înregistrează 12,86%, iar județul Covasna doar 8,06%.

În ceea ce privește distribuția populației civile active la nivelul județului Harghita pe activități ale economiei naționale la nivel de secțiune CAEN, 31,2% din populație este angrenată în activități specifice agriculturii, 24,2% în industrie, 14,8% în comerțul cu ridicata și amănuntul, 5,5% în servicii de învățământ, 5,1% în construcții, 4% în servicii de transport și depozitare, iar restul de 15,2% în alte servicii³.

Grafic nr.7 - Ponderea populației ocupată civilă la nivelul Regiunii Centru (2012-2014)

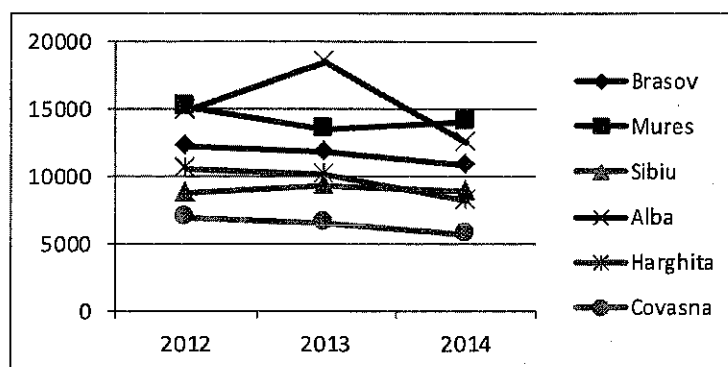


³ Alte activități: Hoteluri și Restaurante, Informații și comunicații, Intermedieri financiare, Tranzacții imobiliare, Activități profesionale, științifice și tehnice, Activități de servicii administrative, Sănătate și asistență socială, Alte servicii.

La nivelul Regiunii Centru, la nivelul anului 2014 s-au înregistrat cu 12,24% mai puțini șomeri comparativ cu anul 2012. Cele mai importante scăderi ale numărului de șomeri în valori absolute s-au înregistrat în județele Alba (-2.416 persoane) și Harghita (-2.311 persoane).

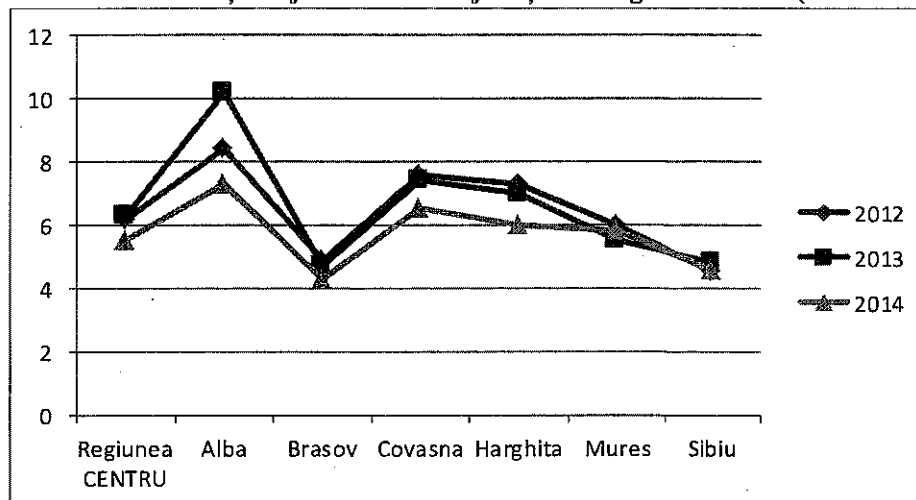
Rata șomajului înregistrată la nivelul anului 2014 (5,5%) se suprapune cu rata șomajului înregistrată la nivel național (5,4%) și situează astfel Regiunea Centru pe locul 5 în clasamentul ratei șomajului pe regiuni de dezvoltare.

Grafic nr.8 – Numărul total de șomeri înregistrați la nivelul județelor Regiunii Centru (2012-2014)



În intervalul 2012-2014 rata șomajului a scăzut. În ciuda înregistrării acestei scăderi a ratei șomajului, județele în care se înregistrează în continuare cele mai mari rate ale șomajului sunt Alba (7,3%), Covasna (6,5%) și Harghita (6%), în timp ce rata șomajului înregistrată în județele Brașov și Sibiu se situează sub valoarea ratei șomajului înregistrată la nivelul Regiunii.

Grafic nr.9 – Rata șomajului la nivelul județelor Regiunii Centru (2012-2014)



Evoluția înregistrată de PIB la nivelul regiunii Centru în intervalul 2009-2013 evidențiază creșteri semnificative ale PIB-ului în județe precum Mureș (24,3%) și Brașov (+25,6%), în timp ce în cazul județelor Harghita (15,7%) și Covasna (14,9%) creșterea este mai mică.

În ceea ce privește distribuția PIB-ului la nivelul Regiunii Centru, județul Brașov deține ponderea cea mai importantă (30,1%), urmat de Sibiu (19,4%) și Mureș (19,3%). De altfel, județul Brașov are o pondere identică cu valoarea cumulată a ponderilor deținută de județele Alba (14,7%), Harghita (9,8%) și Covasna (6,6%).

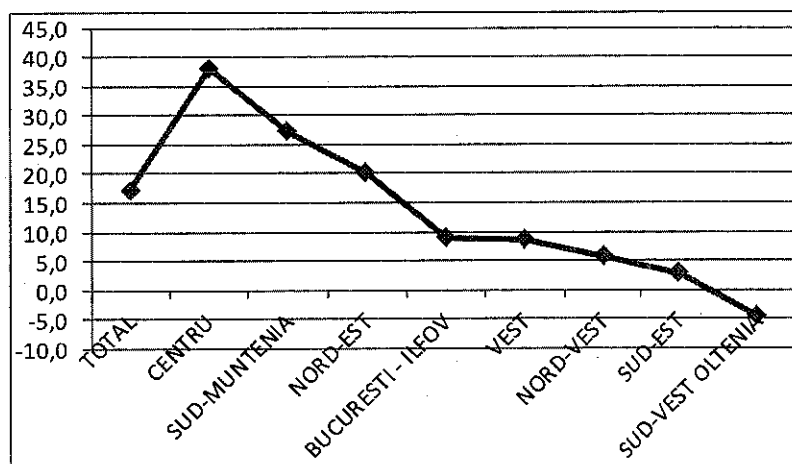
Din perspectivă națională, ponderea PIB-ului județelor din Regiunea Centru în PIB-ul național se prezintă astfel: Brașov (3,3%), Sibiu (2,1%), Mureș (2,1%), Alba (1,6%), Harghita (1,1%) și Covasna (0,7%).

2.2. Analiza evoluției traficului turistic la nivelul României, Regiunii Centru și județului Harghita

În intervalul 2011-2015, numărul de turiști străini care au vizitat România a crescut cu 22,6%, în 2015 înregistrându-se un total de 9.311.000 vizitatori străini. Pentru întreaga perioadă supusă analizei, s-au înregistrat creșteri: 4,3% (2012); 1,0% (2013); 5,3%(2014) și 10,5%(2015).

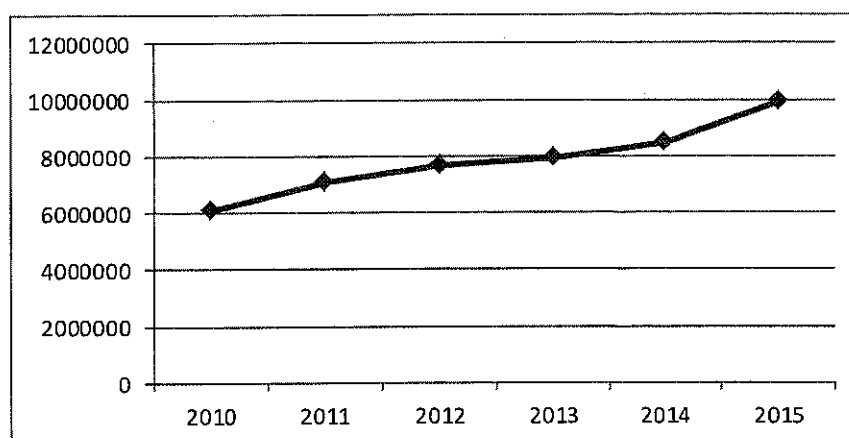
În ceea ce privește capacitatea de cazare turistică a vizitatorilor români și străini, la nivel național, în 2015 se înregistrează o creștere de 17,2% comparativ cu anul 2012. Din această perspectivă cea mai importantă creștere o înregistrează Regiunea Centru cu 38,1%, urmată de Regiunea Sud Muntenia cu 27,4%.

Grafic nr.10 – Rata de creștere a structurilor de cazare turistică în 2015 comparativ cu 2012 la nivel regional



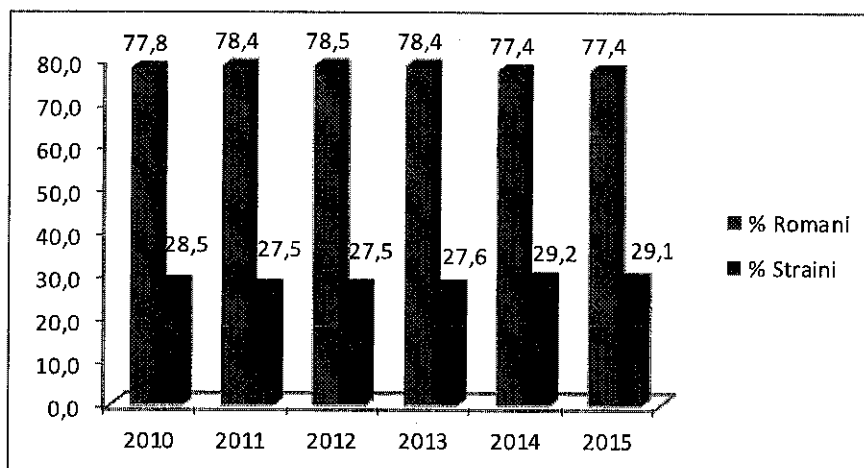
De asemenea, numărul turiștilor români și străini care au fost cazați în unități de primire turistică pe teritoriul României a crescut considerabil în intervalul 2010-2015: în 2011 creșterea, comparativ cu anul precedent, era de 15,79%; în 2012 de 9,31%; în 2013 de 3,34%; în 2014 de 6,58%, iar în 2015 creșterea a fost de 17,30%.

Grafic nr.11 – Numărul total al turiștilor cazați în unități de primire turistică (2010-2015)



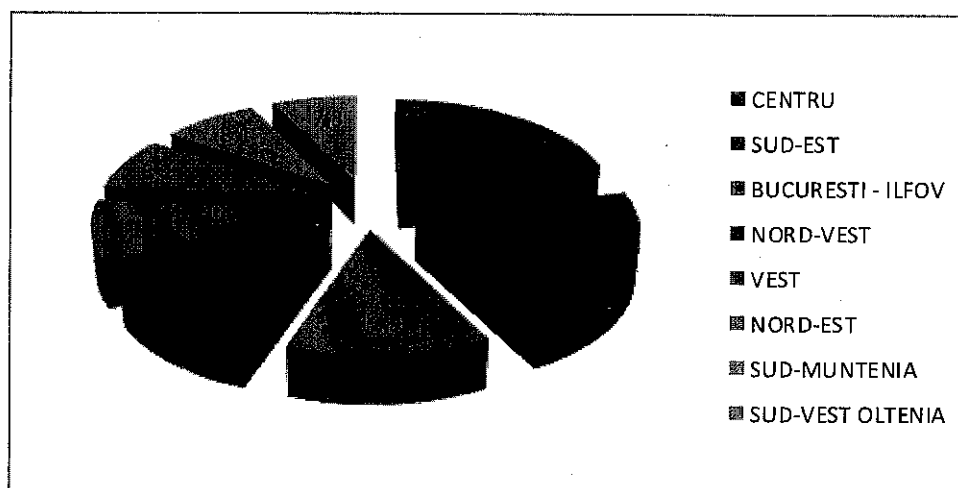
Pentru intervalul 2010-2015, în medie, aproximativ 78% dintre turiștii cazați în unitățile de primire turistică au fost români, în timp ce mai mult de un sfert au fost turiști străini (medie – 28,2%).

Grafic nr.12. – Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică pe tipuri de turiști (2010-2015)



Cele mai multe înoptări la nivelul anului 2015 ale turiștilor români și străini s-au realizat în Regiunea Centru (21,4%), regiune care împreună cu Regiunea Sud-Est (20,9%) totalizează aproape jumătate din numărul total al înoptărilor în unitățile de primire turistică la nivel național.

Grafic nr.13 - Ponderea regională a înoptărilor turiștilor români și străini în structurile de primire turistică în 2015



Pentru **turiștii români**, în intervalul 2013-2015, principalele destinații turistice au fost cele din Regiunea Centru, un sfert (24,63%) din totalul turistilor sosiți în unități de primire turistică pe teritoriul României înregistrându-se în această Regiune.

Pentru perioada de referință selectată (2013-2015), principalele județe care au prezentat un interes ridicat din partea turiștilor români sunt:

Tabel nr.1 – Principalele destinații turistice ale turiștilor români în 2015

Județ	Poziționare 2015	% 2015 față de 2013
Constanta	I	18,7
Brasov	II	18,0
Mures	III	23,4
Prahova	IV	23,8
Cluj	V	22,1
Sibiu	VI	29,6
Alba	XVII	54,6
Harghita	XIX	35,3
Covasna	XXI	19,5

Regiunea Centru are un potential ridicat de creștere din perspectiva numărului de turiști cazați în unitățile de primire turistică. Pozițiile consolidate ale județelor Brașov, Mureș și Sibiu sunt dublate de creșterile semnificative înregistrate de județele Alba și Harghita în acest interval. De altfel, pentru aceste două județe, gradul ridicat de creștere va determina o poziționare mult mai bună în preferințelor turiștilor români în perspectiva imediat următoare.

Cele mai multe înnoptări la nivelul anului 2015 ale turiștilor români s-au realizat în Regiunea Sud-Est (23,9%), regiune care împreună cu Regiunea Centru (21,6%) totalizează 45,5% din numărul total al înnoptărilor în unitățile de primire turistică la nivel național.

Grafic nr. 14- Ponderea regională a înnoptărilor turiștilor români în structurile de primire turistică în 2015



La nivelul Regiunii Centru, cele mai multe înnoptări ale turiștilor români (41,8%) au avut loc în unitățile de primire turistică din județul Brașov. Distribuția înnoptărilor pentru celelalte cinci județe ale Regiunii se prezintă astfel: Mureș (19,7%), Sibiu⁴ (13,3%), Covasna (10,9%), Harghita (7,8%) și Alba⁵ (6,4%).

⁴ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Sibiu a crescut cu 54,4%.

Pentru **turiștii străini**, în intervalul 2013-2015, principalele destinații turistice au fost cele din Regiunea București-Ilfov (45,69%) din totalul turiștilor străini sosiți în unități de primire turistică pe teritoriul României înregistrându-se în această Regiune. Regiunea Centru deține o pondere de 18,89%. Pentru perioada de referință selectată (2013-2015), principalele județele care au prezentat un interes ridicat din partea turiștilor străini sunt:

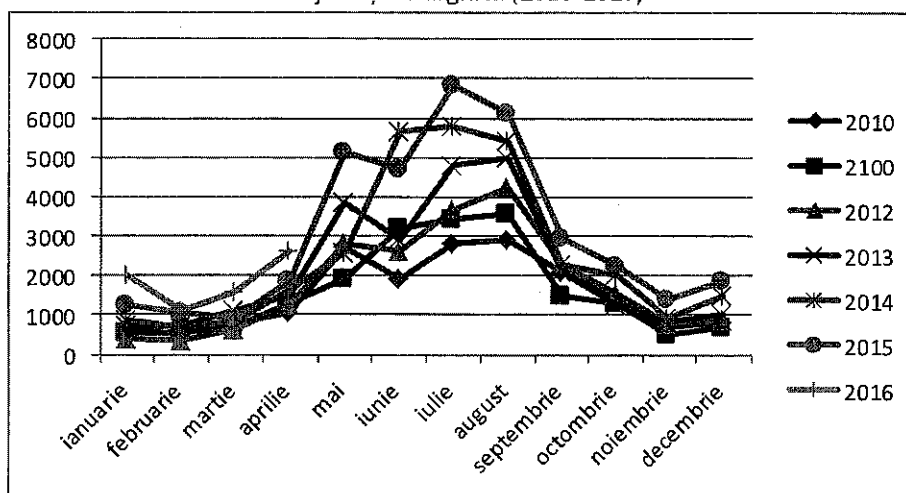
Tabel nr.2 – Principalele destinații turistice ale turiștilor străini în 2015

Județ	Poziționare 2015	% 2015 față de 2013
Brasov	I	28,1
Sibiu	II	43,9
Mures	III	35,4
Tlmiș	IV	14,7
Cluj	V	34,2
Prahova	VI	28,1
Harghita	XIII	44,5
Alba	XVI	34,5
Covasna	XXVII	-3,6

Se impune sublinierea pozițiilor deținute de județele Harghita și Alba în preferințele turiștilor străini, procentul înregistrat pentru acestea putând determina și în acest caz în perspectivă o poziționare mult mai bună a celor două județe.

Analiza sosirilor turiștilor străini în structurile de primire turistică la nivelul județului Harghita în intervalul 2010-2015 evidențiază faptul că lunile mai-august sunt lunile în care se înregistrează cel mai important flux de turiști străini. Mai mult, acest flux înregistrează creșteri succesive începând din 2010.

Grafic nr. - Sosiri ale turistilor străini în structuri de primire turistica cu functiuni de cazare turistica, pe luni, în județul Harghita (2010-2016)

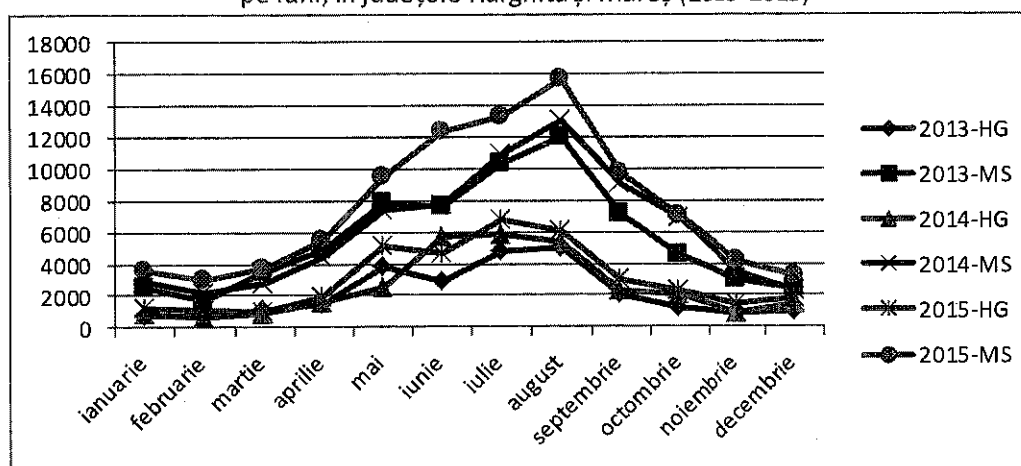


⁵ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Alba a crescut cu 51,5%.

Se cuvine precizat însă că aceste creșteri ale numărului de turiști străini în județul Harghita nu reprezintă un caz particular. La nivel regional se înregistrează creșteri ale numărului de turiști străini în toate județele⁶, creșterile înregistrând variații de la județ la județ (a se vedea Tabel nr.2).

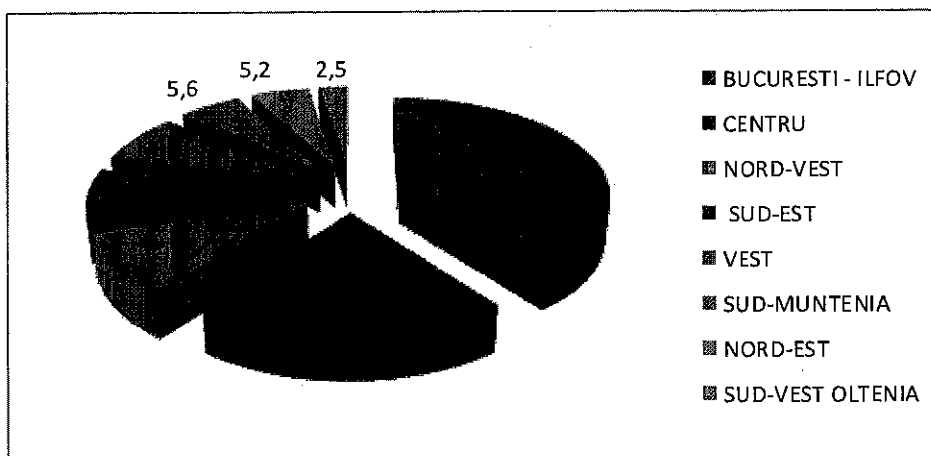
În 2015 față de 2013, în județul Harghita creșterea numărului de turiști străini a fost de 44,5%, în timp ce în județul Mureș a fost de 35,4%. Analiza comparativă în valori absolute a sosirilor de turiști străini în cele două județe evidențiază pe de o parte, faptul că lunile mai-august sunt lunile în care se înregistrează cel mai important flux de turiști străini în ambele județe, pe de altă parte, un flux dublu de turiști străini în județul Mureș.

Grafic nr. - Sosiri ale turistilor străini în structuri de primire turistica cu functiuni de cazare turistica, pe luni, în județele Harghita și Mureș (2013-2015)



Cele mai multe înnoptări la nivelul anului 2015 ale turiștilor străini s-au realizat în Regiunea București-Ilfov (39,8%), regiune care împreună cu Regiunea Centru (20,6%) totalizează 60,4% din numărul total al înnoptărilor în unitățile de primire turistică la nivel național.

Grafic nr.16 - Ponderea regională a înnoptărilor turiștilor străini în structurile de primire turistică în 2015



⁶ Exceptând județul Covasna.

La nivelul Regiunii Centru, cele mai multe înnoptări ale turiștilor străini (36,6%) au avut loc tot în unitățile de primire turistică din județul Brașov⁷. Distribuția înnoptărilor pentru celelalte cinci județe ale Regiunii se prezintă astfel: Mureș⁸ (23,5%), Sibiu⁹ (21,0%), Harghita¹⁰ (10,2%), Alba¹¹ (5,2%) și Covasna (3,5%).

Trebuie remarcat faptul că principalul mijloc de transport utilizat de turiștii străini pentru a ajunge în România rămâne mijlocul de transport rutier. 80,11% dintre turiști preferă acest mijloc de transport tocmai pentru mobilitatea pe care le-o oferă pentru deplasare în teritoriu, în timp ce doar 16,45% utilizează avionul în acest scop.

La nivelul anului 2015, 93% dintre vizitatorii străini au fost de pe continental European, iar 57,29% din țările membre ale Uniunii Europene. Se cuvine precizat că 60,45% din vizitatorii străini provin din trei țări: Ungaria (17,80%), Republica Moldova (17,50%), Bulgaria (16,33%) și Ucraina (8,82%).

⁷ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Brașov a crescut cu 47,6%.

⁸ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Mureș a crescut cu 62,9%.

⁹ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Sibiu a crescut cu 42,5%.

¹⁰ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Harghita a crescut cu 72,5%.

¹¹ În 2015 comparativ cu 2012, numărul înnoptărilor în structurile de primire turistică din județul Alba a crescut cu 52,1%.

CAPITOLUL III. POTENTIALUL PIETEI DE TRANSPORT AERIAN SI ARIA DE CAPTARE A AEROPORTULUI

În perspectiva anului 2020, pe baza traficului total înregistrat în intervalul 2010-2015 la nivelul aeroporturilor din Regiunile Nord-Est, Nord-Vest și Centru, traficul total de pasageri cumulat prin cele cinci aeroporturi regionale (Iași, Bacău, Cluj Napoca, Târgu Mureș și Sibiu) se prezintă în felul următor¹²:

Tabel nr.3 – Proгноza traficului total de pasageri în perspectiva anului 2020

Aeroport	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020
Bacău	238.241	293.965	393.976	304.910	306.582	363.166	439.680
Iași	141.409	183.859	171.657	231.933	269.510	381.709	555.455
Târgu Mureș	74.710	255.056	299.317	363.398	343.986	336.125	464.341
Sibiu	198.743	176.876	176.263	189.269	215.866	276.473	316.716
Cluj Napoca	1.089.333	1.004.946	927.760	1.035.438	1.179.161	1.485.634	1.680.056
Total național	10.128.197	10.782.712	10.727.847	10.756.658	11.592.554	13.272.745	15.106.064

Astfel, pe baza datelor prognozate pentru anul 2020, la nivel național traficul de pasageri total ar urma să înregistreze o creștere de 13,81% comparative cu 2015. La nivel de aeroporturi, situația se prezintă astfel:

- Aeroportul "Avram Iancu" din Cluj Napoca: +13,09%
- Aeroportul din Sibiu: +14,56%
- Aeroportul "Transilvania" din Târgu Mureș: +38,15%
- Aeroportul din Iași: +45,52%
- Aeroportul "George Enescu" din Bacău: +21,07%.

În contextul finalizării lucrărilor de modernizare la nivelul aeroporturilor internaționale din Iași, Oradea și Suceava în 2015, a redeschiderii Aeroportului din Baia Mare în iulie 2016, și introducerea de curse regulate internaționale va determina în perspectivă la o stabilizare a traficului la nivelul Aeroportului "Avram Iancu" din Cluj Napoca.

În noul context creat de redeschiderea acestor aeroporturi, aria extrem de vastă de captare a Aeroportului "Avram Iancu" din Cluj Napoca se va restrânge, creând premisele redefinirii ariilor de captare ale celorlalte aeroporturi regionale.

Potențiala aria de captare a Aeroportului din Miercurea Ciuc se va învecina și chiar suprapune cu ariile de captare ale aeroporturilor din Sibiu, Târgu-Mureș și Bacău:

¹² Datele din cadrul acestei secțiuni au fost estimate utilizând următoarea sintaxă: FORECAST (x;known_y's;known_x's). X este reperul pentru care se anticipează valoarea (în cazul de față anul 2020); Known_y's reprezintă matricea de date dependente (în cazul de față valorile seriale înregistrate într-un interval de timp) și Known_x's reprezintă matricea de date independentă (în cazul de față, intervalul 2010-2015). Astfel, valoarea prognozată este o valoare y pentru o valoare x dată. Noua valoare, cea estimată, este antecalculată utilizând regresia liniară.

- Partea de Est și Nord-Est a județului Mureș
- Partea de Vest a județului Neamț (zona Bicaz)
- Partea de Nord și Nord-Est a județului Brașov
- Teritoriul județului Harghita
- Teritoriul județului Covasna.

Tabel nr.4 – Populația totală din aria de captare a aeroportului din Miercurea-Ciuc

Județ	Populație totală	% arie de captare	Total populație în aria de captare
Mureș	546.415	10%	54.642
Neamț	459.372	10%	45.937
Brașov	550.985	15%	82.648
Harghita	309.138	100%	309.138
Covasna	207.596	100%	207.596
Total populație arie de captare			699.960

Aria de captare poate fi extinsă în condițiile în care cele trei aeroporturi din proximitate asigură curse regulate cu predilecție către anumite destinații și țări¹³:

- Aeroportul “George Enescu” din Bacău are în planul de zbor curse cu predilecție către Italia și Regatul Unit;
- Aeroportul “Transilvania” din Târgu Mureș asigură curse regulate către Germania și Regatul Unit;
- Aeroportul din Sibiu asigură cu predilecție curse către Germania.

Grafic nr.17 – Aria de captare a potențialului aeroport internațional din Miercurea Ciuc



¹³ Se cuvine precizat că planul de zboruri al unui aeroport poate varia semnificativ, astfel încât o situație reflectată în prezent în planul de zboruri poate fi complet diferită în anul calendaristic următor.

Aria de captare prezentată a potențialului aeroport din Miercurea Ciuc vizează situația înregistrată în momentul de față. Câteva aspecte pot influența negativ aria de captare a potențialului aeroport din Miercurea Ciuc, astfel:

- planul de zboruri al unui aeroport concurent direct poate varia semnificativ, astfel încât o situație reflectată în prezent în planul de zboruri poate fi complet diferită în anul calendaristic următor. Trebuie precizat că în intervalul 2015-2016 planurile de zbor ale aeroporturilor din Iași, Cluj Napoca și Sibiu au înregistrat modificări substanțiale prin introducerea unor noi destinații
- în perspectiva deschiderii unor aeroporturi la Brașov (Ghimbav) și Miercurea-Ciuc, s-ar genera o densitate mare de aeroporturi în Regiunea Centru:

Tabel nr. – Distanțele rutiere între Miercurea Ciuc și principalele aeroporturi din proximitate

Distanțe rutiere	Km	Timp
Miercurea Ciuc – Cluj Napoca	254	4 ore 10 min
Miercurea Ciuc – Târgu Mureș	141	2 ore 27 min
Miercurea Ciuc – Sibiu	192	3 ore 14 min
Miercurea Ciuc – Brașov (Ghimbav)	108	1 oră 39 min
Miercurea Ciuc – Bacău	141	2 ore 30 min

- marii operatori aerieni, în contextul acestei densități, din perspectiva costurilor de operare și a randamentului generat de gradul de ocupare al unei aeronave, nu vor avea disponibilitate de a opera zboruri de pe fiecare aeroport din Regiune.
- fluxul anual mare de pasageri străini înregistrați la nivelul județului Brașov poate determina orientarea operatorilor aerieni către furnizarea de servicii la nivelul acestui aeroport.

În ciuda aspectelor enunțate, în condițiile în care pentru cursele aeriene de pe aeroportul din Miercurea Ciuc destinația principală vizată este Budapesta, aria de captare nu ar suferi modificări majore în perspectiva deschiderii aeroportului Brașov (Ghimbav).

CAPITOLUL IV. TRANSPORTUL AERIAN ÎN ROMÂNIA¹⁴

În vederea radiografierii cât mai exacte a situației transportului aerian în România, în cadrul acestui capitol vor fi prezentate analize comparative pentru intervalul 2010-2015 în ceea ce privește traficul total de pasageri la nivelul aeroporturilor, distribuția pasagerilor în funcție de tipul de transport (intern/internațional), ponderile traficului de pasageri pentru aeroporturile din România în traficul total comercial înregistrat la nivel național, traficul de pasageri total din perspectivă regională, traficul de pasageri îmbarcați/debarcați în România în funcție de aeroporturile și țările de îmbarcare/debarcare.

În prezent, în România funcționează 16 aeroporturi internaționale. Conform datelor publicate de EUROSTAT pentru anul 2014, la nivelul statelor membre UE, România asigură 0,9% din traficul de pasageri în UE. La nivel statelor membre ale Uniunii Europene, ponderile cele mai importante le au Marea Britanie (18,2%), Germania (15,7%), Spania (13,2%), Franța (12,3%) și Italia (9,9%).

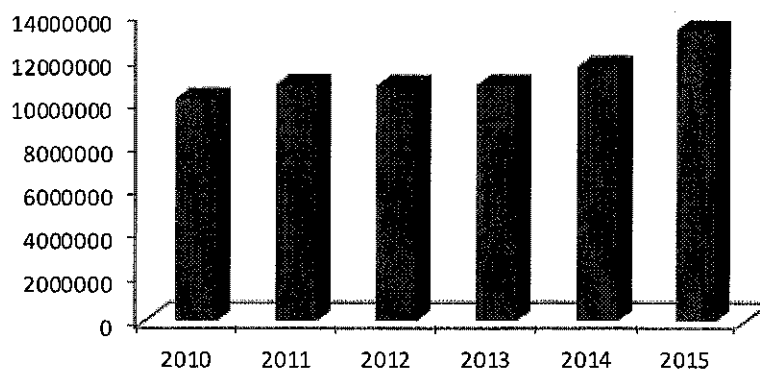
La nivelul aeroporturilor din România, în ultimii 5 ani, se poate observa o tendință de ușoare creștere a transportului aerian de pasageri, în 2015 înregistrându-se cu 31,05% mai mulți pasageri decât în 2010.

Creșterile anuale ale traficului de pasageri au fost adesea dublate de ușoare scăderi (-0,51% în 2012) sau mențineri ale traficului total (+0,27% în 2013), însă tendința generală este aceea de creștere a numărului de pasageri la nivelul aeroporturilor din România, aspect evidențiat de creșterile înregistrate în 2014 și 2015.

Tabel nr.5 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)

An	Creșterea față de anul calendaristic precedent
2011	6,46 %
2012	-0,51%
2013	0,27%
2014	8,30%
2015	14,5%

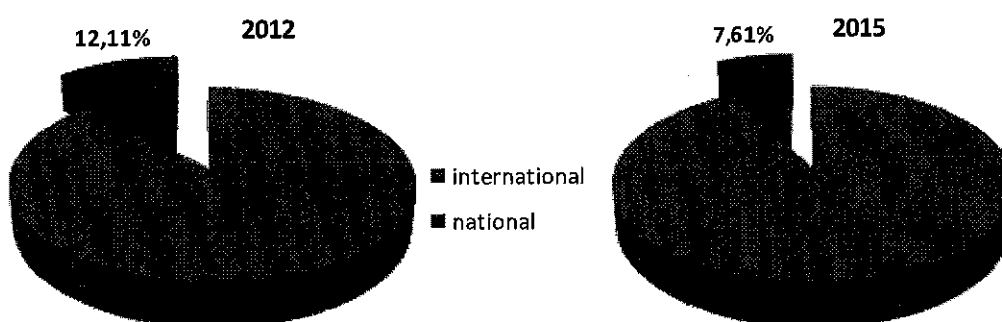
Grafic nr.18 - Traficul total de pasageri la nivelul aeroporturilor din România (2010-2015)



¹⁴ Datele statistice prezentate în cadrul acestui capitol sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

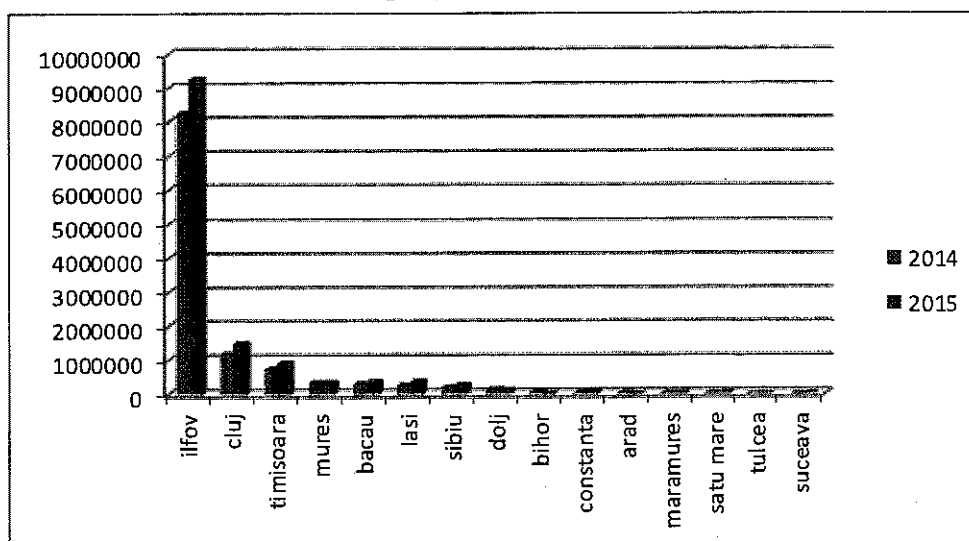
Traficul comercial internațional de pasageri deține ponderea cea mai importantă în traficul total de pasageri, acesta crescând constant de la 87,89% în 2012 la 92,39% în 2014. Procentul ar fi fost mult mai ridicat, însă, pentru intervalul 2012-2015, la nivelul a patru aeroporturi (Oradea, Baia Mare, Satu Mare și Suceava) se înregistrează ponderi de sub 1-2% a traficului comercial internațional în traficul total de pasageri. Astfel, prin cele 4 aeroporturi, în 2012 au fost îmbarcați și debarcați în curse (regulate și/sau neregulate) internaționale în total 2.636 de pasageri. Ulterior, numărul acestora a scăzut la 708 (2013), 456 (2014) și 1.395¹⁵ (2015).

Grafic nr.19 – Traficul internațional de pasageri vs. traficul intern de pasageri (2012 vs. 2015)



Cele mai mari ponderi în ceea ce privește traficul de pasageri și mărfuri s-au înregistrat pe aeroporturile: Aeroportul Internațional Henri Coandă (București), Aeroportul Internațional Avram Iancu (Cluj Napoca) și Aeroportul Internațional Traian Vuia (Timișoara). Cele trei aeroporturi au asigurat 87,95% din traficul comercial total de pasageri în 2014, respectiv 88,02 în 2015.

Grafic nr.20 – Trafic total de pasageri per aeroport în România (2014-2015)



¹⁵ În 2015, în lista aeroporturilor care au înregistrat o pondere de sub 1-2% se adaugă și Aeroportul Internațional din Tulcea cu un total de 330 de persoane.

La nivelul anului 2015, activitatea aeroporturilor care au înregistrat cele mai mari ponderi în ceea ce privește traficul de pasageri și mărfuri se prezintă astfel:

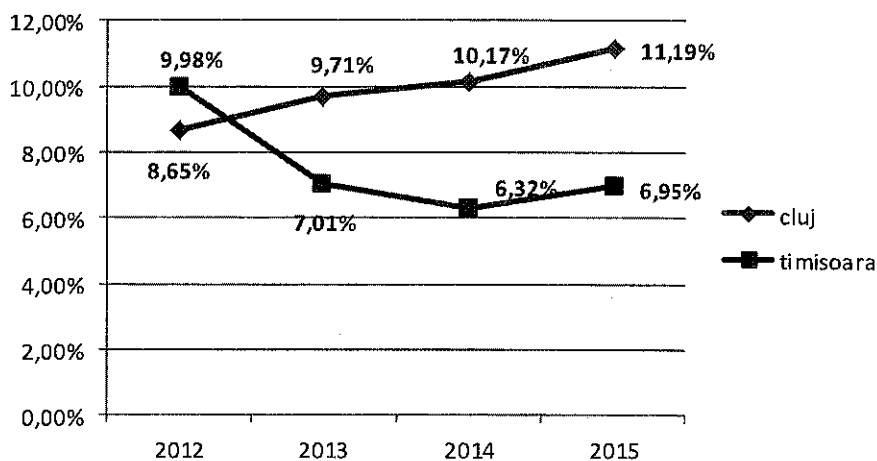
- Aeroportul Internațional Henri Coandă (București): pasageri îmbarcați – 4.674.805 (50,41%); pasageri debarcați – 4.599.482 (49,59%);
- Aeroportul Internațional Avram Iancu (Cluj Napoca): pasageri îmbarcați – 750.296 (50,50%); pasageri debarcați – 735.338 (49,50%);
- Aeroportul Internațional Traian Vuia (Timișoara): pasageri îmbarcați – 455.390 (49,35%); pasageri debarcați – 467.295 (50,65%).

În intervalul 2012-2014, Aeroportul Internațional Henri Coandă și-a crescut în mod constant ponderea în traficul total de pasageri: 69,45% (2012¹⁶), 70,89% (2013) și 71,61% (2014). În 2015, chiar dacă traficul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Henri Coandă a crescut, ponderea a scăzut ușor la 69,87% din totalul traficului de pasageri.

În același interval de timp, retragerea de pe piață a companiei CarpatAir a determinat o scădere a traficului de pasageri pe aeroportul din Timișoara de la 9,98% în 2012 la 6,12% în 2014. În anul 2015 se revine pe creștere, traficul de pasageri la nivelul aeroportului fiind de 6,95% din totalul înregistrat la nivel național.

În paralel cu această stare de fapt, introducerea de noi destinații externe operate de diverși operatori aerieni externi a determinat o creștere a traficului pe aeroportul din Cluj Napoca (de la 8,65% în 2012 la 10,19% în 2014 și la 11,19% în 2015).

Grafic nr. 21 – Ponderea traficului de pasageri pentru aeroporturile Cluj și Timișoara în traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)

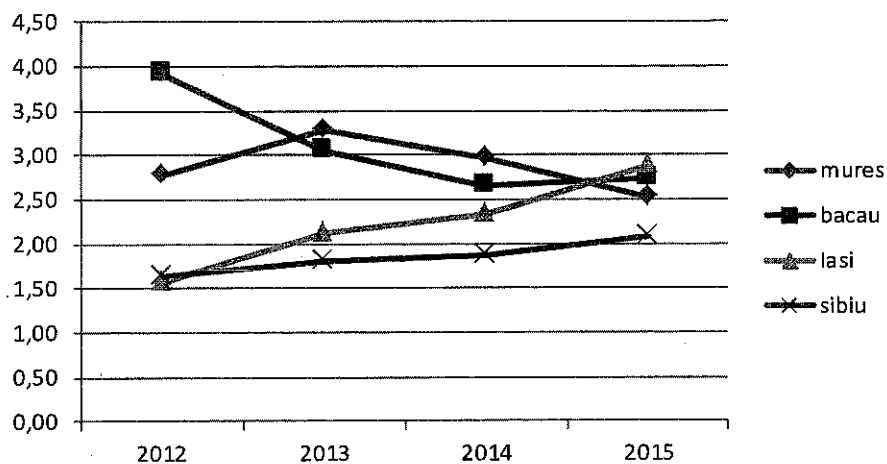


Aeroporturile care înregistrează fiecare în parte între 1 și 4% din traficul comercial anual total de pasageri sunt Aeroportul Transilvania din Târgu Mureș, Aeroportul George Enescu din Bacău, Aeroportul din Iași și Aeroportul din Sibiu. Și în cazul acestor aeroporturi putem sesiza creșteri și scăderi ale ponderii în traficul total de pasageri la nivelul României. Aeroporturile care înregistrează creșteri sunt cele din Iași (+1,31

¹⁶ Cumulat cu Băneasa. Bucureștiul ca aeroport.

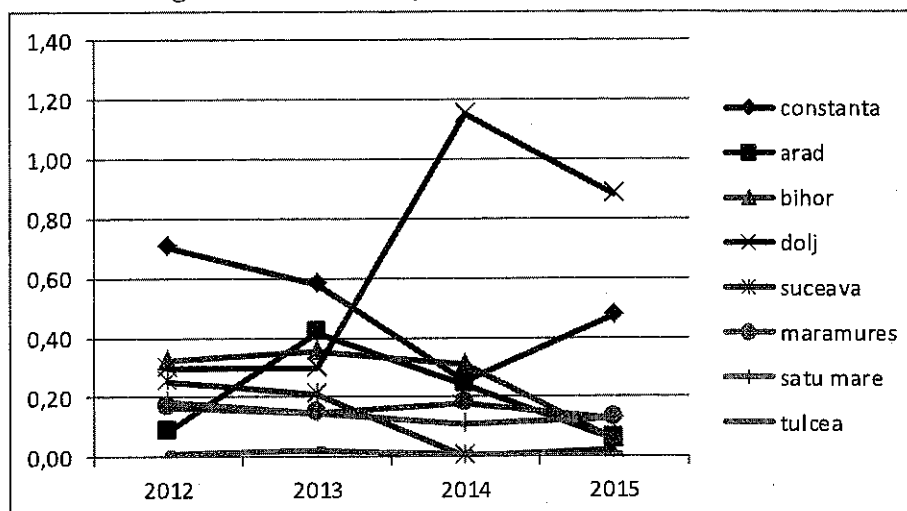
puncte față de 2012) și Sibiu (+0,44). Aeroportul Transilvania din Târgu Mureș înregistrează o scădere a ponderii de 0,24 puncte procentuale, iar Aeroportul George Enescu din Bacău înregistrează o scădere de 1,18 puncte comparativ cu 2012.

Grafic nr.22 – Ponderea traficului de pasageri pentru aeroporturile Târgu Mureș, Bacău, Iași și Sibiu în traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)



8 din cele 16 aeroporturi internaționale existente la nivel național în 2015 au asigurat cumulativ 1,75% din traficul anual comercial total de pasageri. Dintre aceste aeroporturi se cuvine remarcat aeroportul din Craiova, singurul care pentru intervalul 2012-2015 înregistrează creșteri procentuale ale traficului de pasageri.

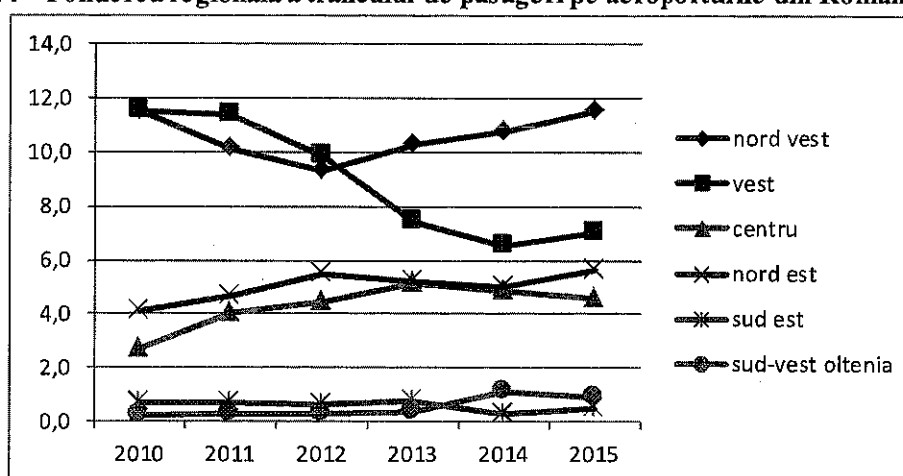
Grafic nr. 23– Ponderea traficului de pasageri pentru aeroporturile care asigură 1,75% din traficul total comercial înregistrat în România (2012-2015)



Din perspectivă regională, pentru intervalul 2010-2015, datele evidențiază o serie de disparități regionale, după cum urmează:

- concentrarea traficului comercial de pasageri pe Aeroportul Henri Coandă (Regiunea București-Ilfov) și Aeroportul "Avram Iancu" din Cluj Napoca (Regiunea Nord-Vest).
- cota de piață mica deținută de aeroporturile din Regiunea Centru (2 aeroporturi) și Nord Est (3 aeroporturi) indică faptul că, în prezent, în lipsa introducerii unor destinații internaționale viabile în acord cu intențiile de călătorie ale populației din cele două regiuni, aria de captare a acestor aeroporturi se restrânge în contextul orientării populației locale spre zboruri operate de pe aeroporturile din Cluj Napoca și București.

Grafic nr.24 – Ponderea regională a traficului de pasageri pe aeroporturile din România (2010-2015)

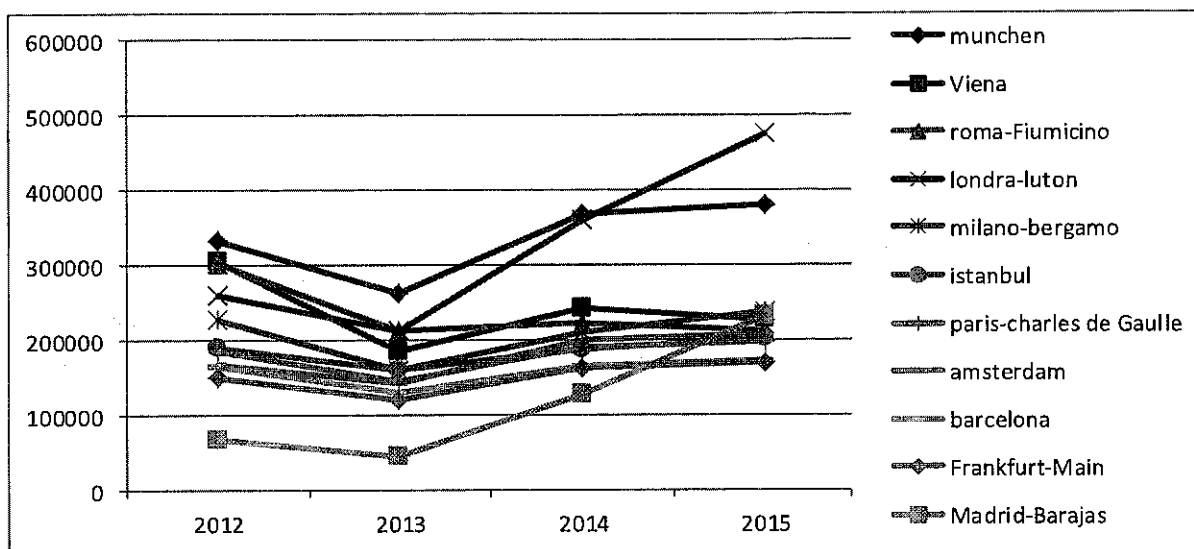


În traficul internațional de pasageri, principalele aeroporturi de debarcare ale pasagerilor îmbarcați în România sunt Aeroportul Londra-Luton (+82,06% comparativ cu 2012) și Aeroportul München (+14,03% comparativ cu 2012). În cazul Aeroportului Londra-Luton, un factor decisiv în creșterea traficului de pasageri este faptul că de la 1 ianuarie 2014, cetățenii români pot să muncească fără niciun fel de restricții în Marea Britanie.

Creșteri semnificative comparativ cu anul 2012 se înregistrează la nivelul Aeroportului Madrid-Barajas, creșterea fiind de 239,01% în 2015.

Trebuie menționat faptul că o altă destinație intens utilizată în procesul de migrație internațională de către cetățenii români, Roma-Fumicino, înregistrează scăderi semnificative comparativ cu anul 2012 de 30,04%.

Grafic nr. 25– Traficul de pasageri îmbarcați în România după aeroporturile de debarcare (2012-2015)¹⁷



Italia rămâne principala țară de debarcare a pasagerilor curselor aeriene regulate îmbarcați în România, în 2015 înregistrându-se o creștere de 12,72% comparativ cu anul 2014. În 2015 comparativ cu anul 2010 creșterea este de 9,89%.

Cea mai importantă creștere a ponderii pasagerilor îmbarcați este înregistrată de Marea Britanie. În acest caz se înregistrează cu 35,10% mai mulți pasageri îmbarcați în 2015 comparativ cu 2014. Mai mult, comparativ cu anul 2010, în 2015 se înregistrează o creștere de 98,41%.

Creștere importantă în 2015 comparativ cu 2014 se înregistrează și în cazul curselor regulate către aeroporturi din Germania (+13,40%), Germania clasându-se pe locul II în ierarhia țărilor de debarcare a pasagerilor îmbarcați în România. Comparativ cu 2010, creșterea în acest caz este de 33,60%.

Pe fondul creșterii traficului total de pasageri, creșteri în 2015 comparativ cu 2014 înregistrează și țări precum Spania (8,71%), Franța (6,99%), Turcia (5,57%)¹⁸ și Olanda (2,55%)¹⁹.

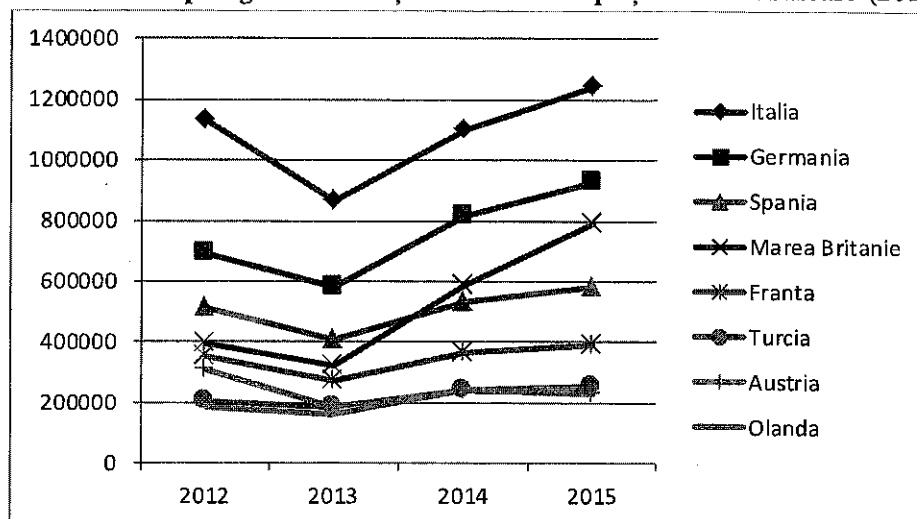
Printre țările care înregistrează scăderi ale numărului de pasageri îmbarcați în România se numără Austria, scăderea fiind de 6,06% în 2015 comparativ cu 2014. Comparativ cu 2010, numărul de pasageri îmbarcați în România către destinații din Austria a scăzut cu un sfert (25,32%).

¹⁷ Pentru anul 2013, datele prezentate înregistrează traficul de pasageri către destinațiile menționate doar pentru trimestrele I-III.

¹⁸ În 2015 comparativ cu 2010 creșterea e de 24,62%.

¹⁹ În 2015 comparativ cu 2010 creșterea e de 34,17%.

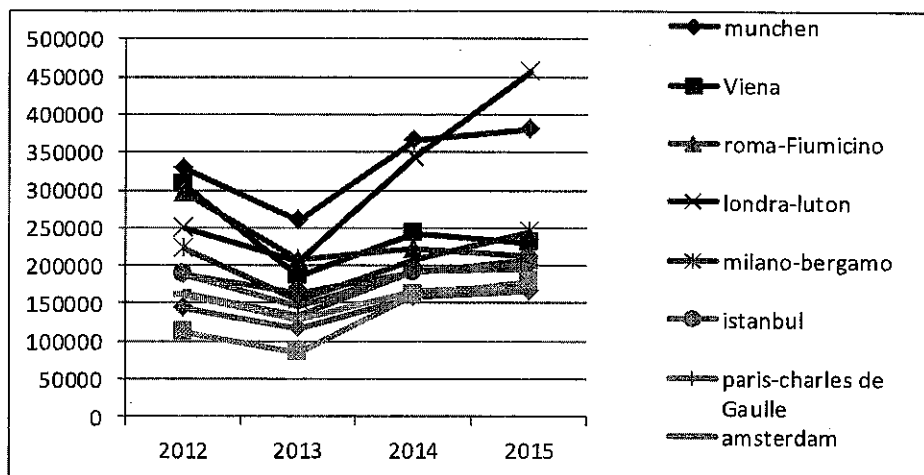
Grafic nr.26 – Traficul de pasageri îmbarcați în România după țările de debarcare (2012-2015)²⁰



În traficul internațional de pasageri, principalele aeroporturi de origine ale pasagerilor debarcați în România sunt Aeroportul Londra-Luton (+82,94% comparativ cu 2012)²¹ și Aeroportul Munchen (+15,34% comparativ cu 2012). Creșteri procentuale semnificative în 2015 comparativ cu 2012 se înregistrează și pentru aeroporturile din Tel Aviv (+61,25%), Amsterdam (+22,26%), Frankfurt-Main (+16,72%).

În paralel cu aceste creșteri, numărul pasagerilor debarcați din cursele regulate de pe Aeroportul Roma-Fiumicino către destinații din România înregistrează scăderi semnificative comparativ cu anul 2012 de 27,85%, iar pentru Aeroportul din Viena scăderea este de 25,38%.

Grafic nr.27 – Traficul de pasageri debarcați în România după aeroporturile de îmbarcare (2012-2015)²²



²⁰ Pentru anul 2013, datele prezentate înregistrează traficul de pasageri către destinațiile menționate doar pentru trimestrele I-III.

²¹ Mai mult, în cazul Aeroportului Londra-Luton, prin raportare la anul 2014, în 2015 creșterea a fost de 33,20%.

²² Pentru anul 2013, datele prezentate înregistrează traficul de pasageri către destinațiile menționate doar pentru trimestrele I-III.

Italia rămâne principala țară de unde au sosit pasagerii curselor aeriene regulate debarcați în România, în 2015 înregistrându-se o creștere de 14,15% comparative cu anul 2014. În 2015 comparativ cu anul 2010 creșterea este de 13,62%.

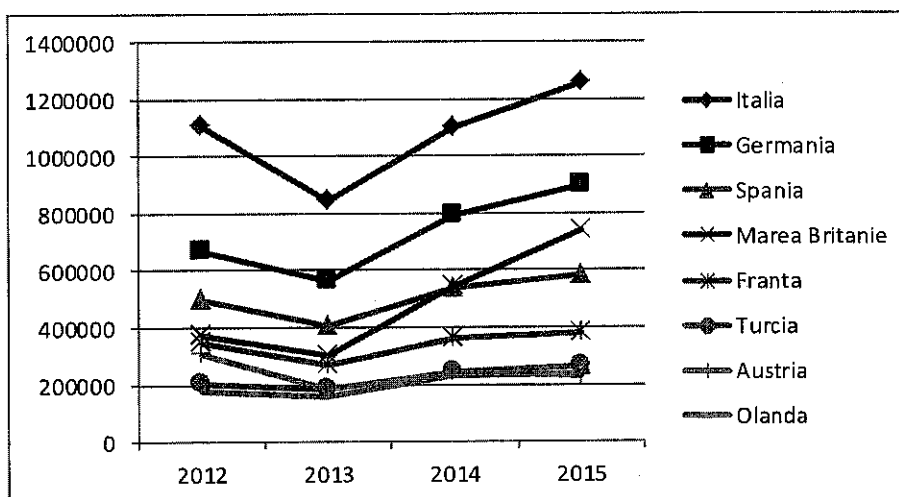
Cea mai importantă creștere a pasagerilor debarcați este înregistrată de Marea Britanie, cu 35,95% mai mulți pasageri debarcați în 2015 comparativ cu 2014. Mai mult, comparative cu anul 2010, în 2015 se înregistrează o creștere de 98,59%.

Creșterea importantă în 2015 comparativ cu 2014 se înregistrează și în cazul curselor regulate de pe aeroporturi din Germania (+13,11%), Germania clasându-se pe locul II în ierarhia țărilor de îmbarcare a pasagerilor debarcați în România. Comparativ cu 2010, creșterea în acest caz este de 34,14%.

Pe fondul creșterii traficului total de pasageri, creșteri în 2015 comparativ cu 2014 înregistrează și țări precum Spania (9,28%), Franța (5,28%), Turcia (6,93%)²³ și Olanda (1,93%)²⁴.

Printre țările care înregistrează scăderi ale numărului de pasageri debarcați în România se numără Austria, scăderea fiind de 5,27% în 2015 comparativ cu 2014. De asemenea, comparativ cu 2010, numărul de pasageri îmbarcați în Austria către destinații din România a scăzut cu un sfert (25,47%).

Grafic nr.28 – Traficul de pasageri debarcați în România după țările de îmbarcare (2012-2015)²⁵



²³ În 2015 comparativ cu 2010 creșterea e de 27,86%.

²⁴ În 2015 comparativ cu 2010 creșterea e de 32,19%.

²⁵ Pentru anul 2013, datele prezentate înregistrează traficul de pasageri către destinațiile menționate doar pentru trimestrele I-III.

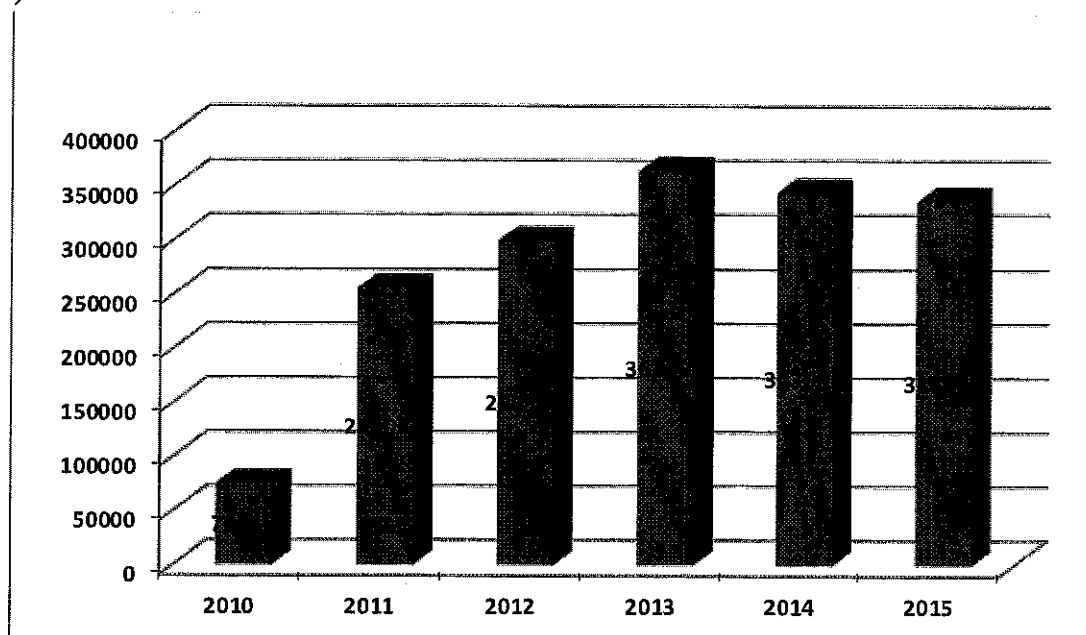
4.1. CONCURENȚA DIRECTĂ

4.1.1. Aeroporturile din imediata apropiere

4.1.1.1. Aeroportul Internațional Târgu Mureș

Aeroportul Internațional "Transilvania" din Târgu Mureș este din perspectiva traficului anual de pasageri al doilea aeroport la nivel național și principalul aeroport din Regiunea Centru. Din acest considerent, analiza situației traficului de pasageri la nivelul aeroportului devine extrem de utilă și necesară în condițiile în care Aeroportul Internațional "Transilvania" din Târgu Mureș, prin prisma distanței geografice între Târgu Mureș și localitățile din județul Harghita²⁶, reprezintă o concurență directă pentru un posibil Aeroport Internațional în Miercurea Ciuc.

Grafic nr.29 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Târgu Mureș (2010-2015)²⁷



Traficul comercial de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional din Târgu Mureș a înregistrat în intervalul 2011-2012 creșteri repetate de 241,39% în 2011, de 17,35% în 2012 și 21,41% în 2013. Ulterior anului 2013, traficul de pasageri se înscrie pe un trend constant cu tentă descrescătoare:

- în 2014 o scădere de 5,34% față de 2013,
- iar în 2015 o scădere de 2,29% față de 2014.

²⁶ Distanța rutieră între Târgu Mureș și Miercurea Ciuc este de 141 de km.

²⁷ Datele prezentate pentru anii 2010-2015 includ toate cele 4 trimestre.

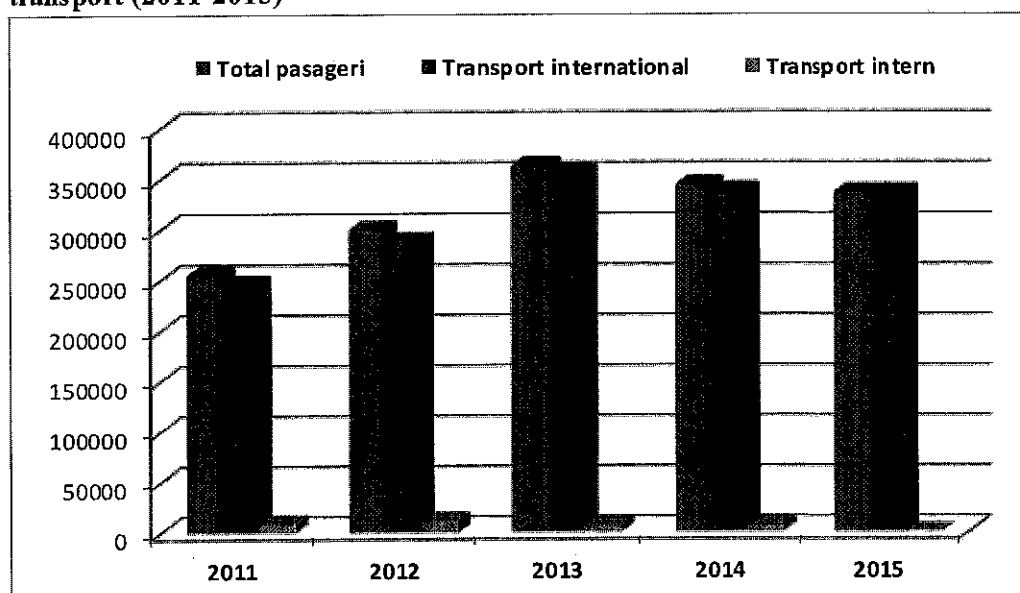
Tabel nr.6 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș (2011-2015)

An	Creștere față de anul calendaristic precedent
2011	241,39
2012	17,35%
2013	21,41%
2014	-5,34%
2015	-2,29%

Analiza comparativă a tipurilor de transport²⁸ efectuate pe Aeroportul Internațional din Târgu Mureș evidențiază faptul că transportul de pasageri este unul orientat către transportul internațional de pasageri, 99,90% din traficul total de pasageri înregistrat la nivelul anului 2015:

- transportul internațional de pasageri a înregistrat creșteri semnificative în intervalul 2011-2013:
 - o În 2012, creșterea este de 16,79% comparativ cu 2011,
 - o în 2013, creșterea este de 23,70% comparativ cu anul 2012,
 - o în 2014, se observă o ușoară scădere de 5,09% comparativ cu anul 2013,
 - o în 2015, comparativ cu anul 2014, se înregistrează o ușoară scădere de 0,64% față de anul precedent.

Grafic nr.30 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș pe tipuri de transport (2011-2015)



Imaginea transportului comercial pentru anii 2014-2015, se prezintă astfel:

- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor regulate internaționale** a scăzut cu 0,64%
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori naționali a scăzut cu 100%;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori străini a scăzut cu 2,45%;

²⁸ Transportul intern și internațional de pasageri.

- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor neregulate internaționale** a crescut cu 1.218,85%²⁹:
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori naționali a scăzut cu 29,17%;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori străini a crescut cu 1.718,06%;

Tabel nr.7 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport la nivelul Aeroportului Internațional Târgu Mureș (2014-2015)

AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TÂRGU MUREȘ	2014			2015		
	Total	Îmbarcați	Debarcați	Total	Îmbarcați	Debarcați
I. transport comercial - total(II+III)	343986	176193	167793	336125	172690	163435
II. transport internațional (1+2)	337939	173272	164667	335773	172495	163278
1. curse regulate (a+b)	337435	173051	164384	329126	169422	159704
a. operatori naționali	46	46	0	0	0	0
b. operatori străini	337389	173005	164384	329126	169422	159704
2. curse neregulate (a+b)	504	221	283	6647	3073	3574
a. operatori naționali	144	53	91	102	53	49
b. operatori străini	360	168	192	6545	3020	3525
III. transport intern(3+4)	6047	2921	3126	352	195	157
3. curse regulate	5240	2515	2725	148	134	14
4. curse neregulate	807	406	401	204	61	143

Din Tabelul nr., se poate observa că Aeroportul Internațional din Târgu Mureș este utilizat într-o proporție mai mare pentru îmbarcare decât pentru debarcare, diferența înregistrată între pasagerii îmbarcați și cei debarcați plasându-se pe un trend ascendent în ultimii trei ani: de la 2,44 (2014) la 2,75% (2015).

În prezent pe Aeroportul Internațional "Transilvania" din Târgu Mureș operează curse regulate o singură companie aeriană: Wizz Air. Acestea asigură zboruri către următoarele destinații:

MAREA BRITANIE:

Destinație	Ora	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Londra-Luton	18:00		*	*	*		*	*

GERMANIA:

Destinație	Ora	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Memmingen	07:10		*		*		*	
Dortmund	12:05		*		*		*	

²⁹ Creștere determinate de cursele charter.

Baden-Baden	06:00	*				*		
Frankfurt	07:10			*				*

Alte destinații:

Destinație	Ora	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Paris-Beauvais	11:25	*				*		
Madrid	17:55	*				*		
Roma-Ciampino	12:35			*				*
Budapesta	13:10			*				*

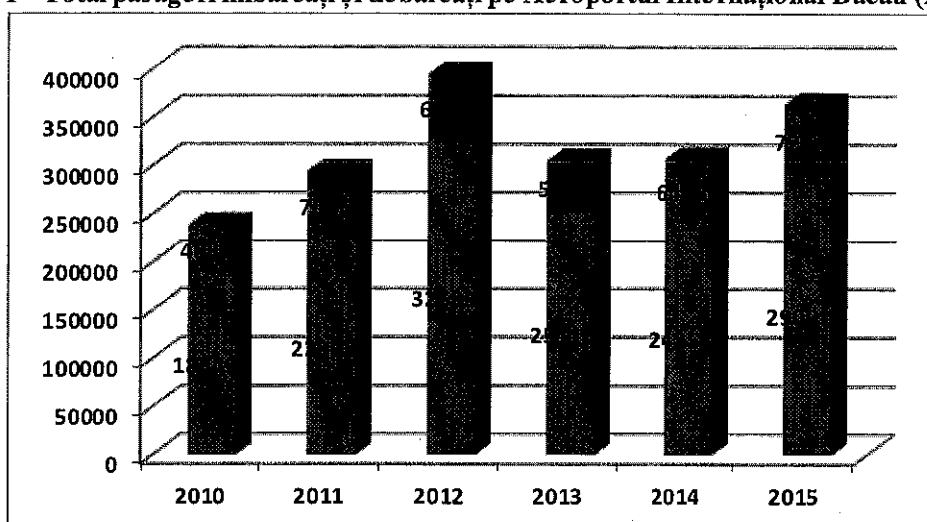
După cum se poate observa, în ceea ce privește Aeroportul Internațional "Transilvania" din Târgu Mureș:

- Cursele regulate spre Germania (ca număr de destinații și număr de curse) sunt cele mai numeroase în planul de zboruri al aeroportului.
- O altă destinație care înregistrează un număr mare de curse regulate săptămânale este Londra-Luton (înregistrează frecvența cea mai mare ca număr de curse regulate per săptămână).
- În grila de zboruri există câte două curse regulate per săptămână către destinații din Spania (Madrid), Franța (Paris-Beauvais), Italia (Roma-Ciampino) și Ungaria (Budapesta).

4.1.1.2. Aeroportul Internațional Bacău

Aeroportul Internațional “George Enescu” din Bacău este din perspectiva traficului anual de pasageri principalul aeroport din Regiunea Nord-Est. La nivel național este inclus alături de aeroporturile din Târgu Mureș, Sibiu și Bacău în categoria aeroporturilor care asigură aproximativ 2-3% din traficul anual de pasageri.

Grafic nr.31 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Bacău (2010-2015)³⁰



Aeroportul Internațional din Bacău înregistrează un maxim al traficului de pasageri în 2012. Ulterior acestui an, se observă o scădere bruscă a traficului de pasageri în 2013 (-22,61%) urmată de o relativă constanță în 2014. În anul 2015 se înregistrează o nouă creștere, traficul total de pasageri apropiindu-se de maximum înregistrat în 2012. Comparativ cu anul 2010, în anul 2015 s-a înregistrat o creștere cu 52,44% a traficului de pasageri.

Tabel nr.8 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)

An	Creșteri față de anul calendaristic precedent
2011	23,39 %
2012	34,02%
2013	-22,61%
2014	0,55%
2015	18,46%

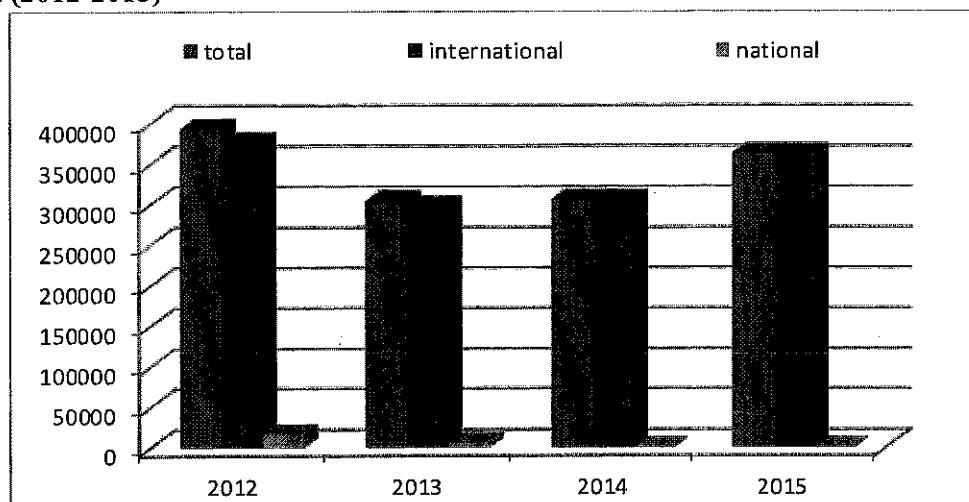
Analiza comparativă a tipurilor de transport³¹ efectuate pe Aeroportul Internațional Bacău evidențiază faptul că transportul de pasageri este unul orientat către transportul internațional. Comparativ cu

³⁰ Datele prezentate pentru anii 2010-2015 includ toate cele 4 trimestre.

³¹ Transportul intern și internațional de pasageri.

anul 2010 când transportul intern reprezenta 11,98% din totalul traficului de pasageri, în 2015, ponderea acestui tip de transport este sub 0,05% din totalul traficului comercial anual.

Grafic nr.32 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Bacău pe tipuri de transport (2012-2015)



În anul 2015 comparativ cu anul 2014, transportul internațional de pasageri de pe Aeroportul Internațional Bacău a înregistrat o creștere de 18,43%. Imaginea transportului comercial pentru anii 2014-2015, se prezintă astfel:

- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor regulate internaționale** a crescut cu 17,01%:
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori naționali a scăzut cu 100,00%³²;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori străini a crescut cu 18,34%;
- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor neregulate internaționale** a crescut cu 735,15%³³:
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori naționali a scăzut cu 100,00%;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori străini a crescut cu 1.107,88%.

Tabel nr.9 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport (2014-2015)

AEROPORTUL INTERNAȚIONAL PASAGERI	2014			2015		
	total	internat.	național	total	internat.	național
I. transport comercial - total(II+III)	306582	152202	154380	363166	183582	179584
II. transport internațional (1+2)	306493	152180	154313	362993	183478	179515
1.curse regulate (a+b)	305887	151929	153958	357932	180939	176993

³² Procent determinat de catalogarea operatorului BlueAir ca operator străin de către INS.

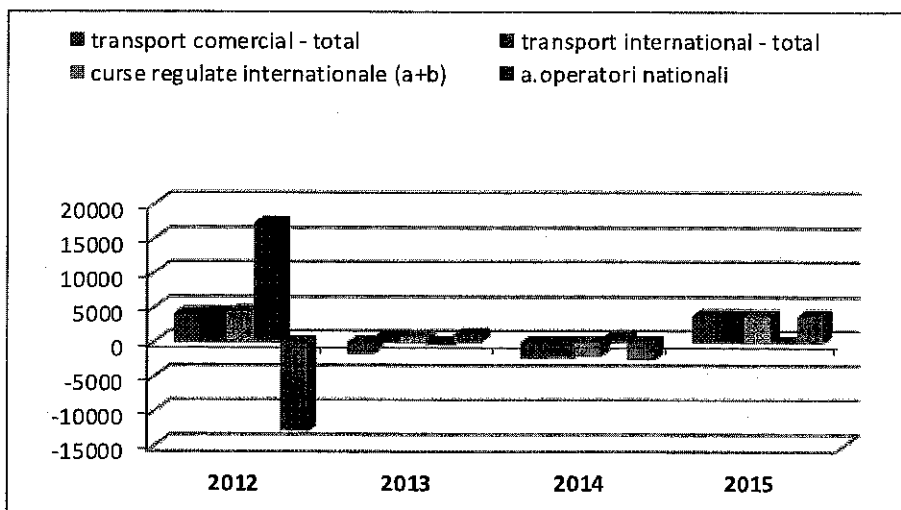
³³ Procent determinat de catalogarea operatorului BlueAir ca operator străin de către INS.

a. operatori nazionali	3427	1982	1445	0	0	0
b. operatori straini	302460	149947	152513	357932	180939	176993
2. curse neregulate (a+b)	606	251	355	5061	2539	2522
a. operatori nazionali	187	0	187	0	0	0
b. operatori straini	419	251	168	5061	2539	2522
III. transport intern(3+4)	89	22	67	173	104	69
3. curse regulate	0	0	0	116	78	38
4. curse neregulate	89	22	67	57	26	31

Adiacent creșterii traficului de pasageri la nivelul Aeroportului, s-a modificat și mijlocul pentru care este utilizat de către pasageri Aeroportul Internațional Bacău:

- În 2012, raportul între persoanele îmbarcate și cele debarcate pentru transportul comercial total era de 50,53% la 49,47%, înregistrându-se cu 4.150 mai multe persoane îmbarcate decât debarcate.
- Începând cu 2013, raportul între persoanele îmbarcate și cele debarcate pentru transportul comercial se modifică. Astfel, se înregistrează cu 1.598 mai multe persoane debarcate decât îmbarcate. Tendința se păstrează și în 2014 când, pe fondul unei scăderi a traficului general de persoane la nivelul Aeroportului, crește numărul persoanelor debarcate. Diferența între persoanele debarcate și cele îmbarcate este preprezentată de 2.140 de persoane.
- În 2015 comparativ cu 2014, diferența între persoanele îmbarcate și cele debarcate este de 3.876 de persoane, rutele existente la nivelul Aeroportului determinând o reorientare a persoanelor din aria de captare către serviciile furnizate pe acest aeroport³⁴.

Grafic nr.33 – Diferențele între numărul total de pasageri îmbarcați și debarcați prin Aeroportul Internațional Bacău în transportul internațional (2012-2015)



³⁴ În special pentru faptul că redeschiderea Aeroportului Internațional din Suceava a fost amânată.

Tabel nr.10 – Diferențele între numărul total de pasageri imbarcați și debarcați prin Aeroportul Internațional Bacău (2012-2015)

AEROPORTUL INTERNAȚIONAL BACĂU	2012 (II+III) imbarcați debarcați	2013 (II+III) imbarcați debarcați	2014 (II+III) imbarcați debarcați	2015 (II+III) imbarcați debarcați
I. transport comercial - total(II+III)	4164	-1598	-2140	3876
II. transport internațional (1+2)	4295	763	-2095	3875
1. curse regulate (a+b)	4450	849	-1986	3870
a. operatori naționali	17312	-293	537	0
b. operatori străini	-12862	1142	-2523	3870
2. curse neregulate (a+b)	-155	-86	-109	5
a. operatori naționali	-158	-36	-187	0
b. operatori străini	3	-50	78	5
III. transport intern(3+4)	-131	-2361	-45	1
3. curse regulate	-114	-2346	0	1
4. curse neregulate	-17	-15	-45	0

În prezent pe Aeroportul Internațional "George Enescu" din Bacău operează curse regulate o singură companie aeriană: Blue Air. Acestea asigură zboruri către următoarele destinații:

ITALIA:

Destinație	Ora	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Bologna	16:50			*			*	
Bologna	10:00	*						
Catania	09:45				*			*
Milano-Bergamo	07:10		*		*		*	
Roma-Fiumicino	14:30	*	*	*	*	*	*	*
Torino-Caselle	07:00	*		*		*		*

MAREA BRITANIE:

Destinație	Ora	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Liverpool	21:10		*				*	
Londra-Luton	22:40							*
Londra-Luton	08:30	*	*		*	*	*	

Alte destinații:

Destinație	Ora	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Bruxelles	16:40	*				*		

Dublin	22:50		*		*		*	
Paris-Beauvais	10:00		*					
Paris-Beauvais	15:55							*
Madrid	08:20			*		*		
Stuttgart	17:10				*			*

După cum se poate observa, Aeroportul Internațional "George Enescu" din Bacău:

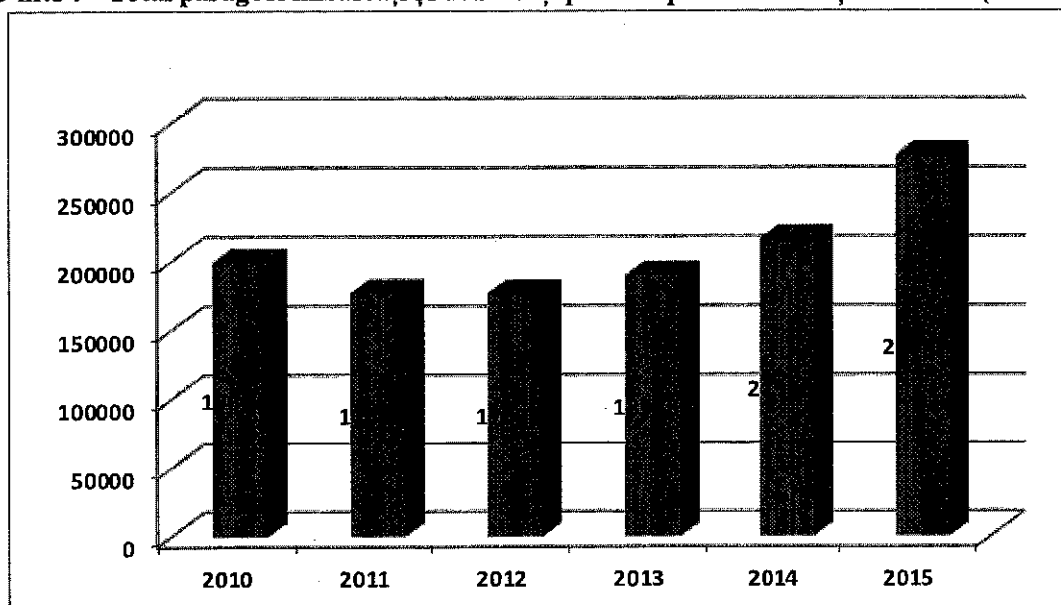
- Cursele regulate spre Italia sunt cele mai numeroase în planul de zboruri al aeroportului, existând curse regulate zilnice către destinația Roma-Fiumicino.
- O altă destinație care înregistrează un număr mare de curse regulate săptămânale este cea spre Londra-Luton.
- Din 2015 au fost incluse în grila de zboruri curse regulate către destinații din Spania (Madrid) sau Germania (Stuttgart).

4.1.2. Aeroporturile aflate la o distanță mai mare de 150 de km

4.1.2.1. Aeroportul Internațional Sibiu

Aeroportul Internațional din Sibiu este din perspectiva traficului anual de pasageri al șaptelea aeroport la nivel național și al doilea aeroport din Regiunea Centru. Din acest considerent, analiza situației traficului de pasageri la nivelul aeroportului devine extrem de utilă și necesară în condițiile în care Aeroportul Internațional din Sibiu, prin prisma distanței geografice între Sibiu și localitățile din județul Harghita³⁵, reprezintă o concurență directă pentru un posibil Aeroport Internațional în Miercurea Ciuc.

Grafic nr.34 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Sibiu (2010-2015)³⁶



Traficul comercial de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional din Sibiu a înregistrat în intervalul 2012-2015 creșteri repetate. Din graficul anterior se poate observa tendința de creștere constantă a traficului total de pasageri înregistrat la nivelul aeroportului:

- în 2013 o creștere de 7,38% față de 2012,
- în 2014 o creștere de 14,05% față de 2013,
- iar în 2015 o creștere de 28,08% față de 2014.

³⁵ Distanța rutieră între Sibiu și Miercurea Ciuc este de 192 de km.

³⁶ Datele prezentate pentru anii 2010-2015 includ toate cele 4 trimestre.

Tabel nr.11 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Sibiu (2011-2015)

An	Creștere față de anul calendaristic precedent
2011	-11,00%
2012	-0,35%
2013	7,38%
2014	14,05%
2015	28,08%

Se estimează că traficul total de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Sibiu va crește considerabil în următoarea perioadă, reprezentanții companiei aeriene low-cost WZZ Air estimând peste 300.000 de pasageri îmbarcați și debarcați la nivelul aeroportului. În luna aprilie 2016, compania aeriană a anunțat că va organiza la nivelul acestui aeroport o bază operațională și că va introduce noi curse regulate către Milano, Madrid, Munchen și Nürnberg începând cu luna august³⁷.

Datele publicate de Institutul Național de Statistică nu permit o analiză comparativă a tipurilor de transport³⁸ efectuate pe Aeroportul Internațional din Sibiu, însă și în cazul acestui aeroport, ținând cont de planul de zboruri al Aeroportului pentru anul 2016, transportul de pasageri este unul orientat exclusiv către transportul internațional de pasageri.

În prezent pe Aeroportul Internațional Sibiu operează curse regulate mai multe companii aeriene care asigură zboruri operate de șase companii aerine către următoarele destinații:

- Austrian Airlines către Viena
- Tarom către Munchen
- Blue Air către Stuttgart și Koln
- Lufthansa către Munchen
- Wizz Air către Dortmund, Londra-Luton
- Air Bucharest către Antalya (charter).

GERMANIA:

Destinație	Ora	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică	Perioada
Munchen	08:55						*		28.03-29.10
Munchen	18:25	*	*	*	*	*			28.03-29.10
Munchen	06:00	*	*	*	*	*	*	*	27.03-29.10
Munchen	17:45	*	*	*	*	*	*	*	27.03-29.10
Stuttgart	12:35	*		*		*		*	27.03-29.10
Koln	13:40	*				*			28.03-29.10
Dortmund	12:00	*		*		*			20.08-29.10
Dortmund	12:40		*		*		*		15.05-18.08
Dortmund	12:40		*				*		27.03-14.05

³⁷ Din 19 august.

³⁸ Transportul intern și internațional de pasageri.

Alte destinații:

Destinație	Ora	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică	Perioada
Viena	16:05	*	*	*	*	*	*	*	27.03-29.10
Londra-Luton	19:20	*		*		*		*	27.03-18.09
Londra-Luton	19:20		*		*		*		20.09-29.10
Antalya	17:45				*				02.06-29.09

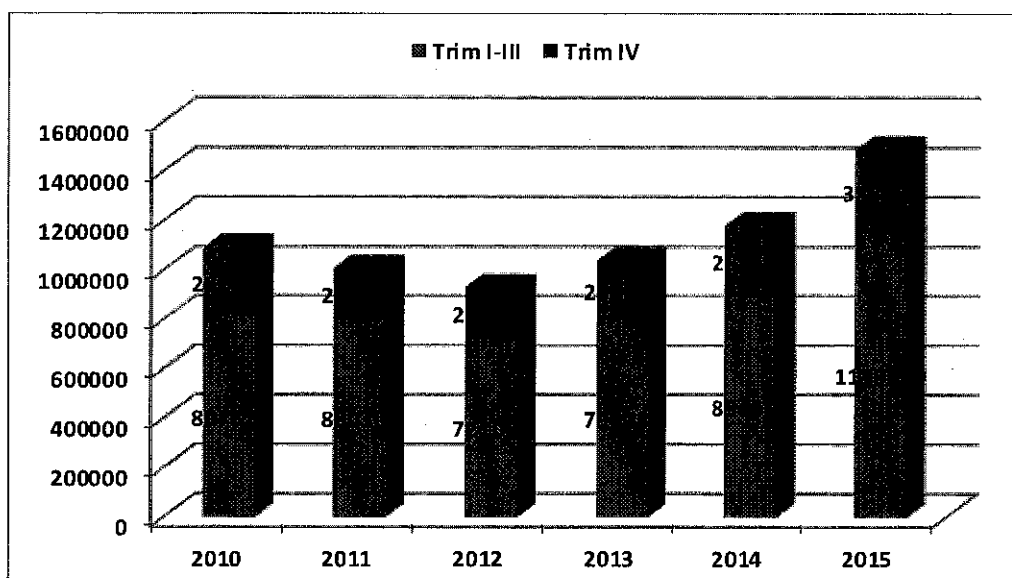
După cum se poate observa, în ceea ce privește Aeroportul Internațional Sibiu:

- Cursele regulate spre Germania (ca număr de destinații și număr de curse) sunt cele mai numeroase în planul de zboruri al aeroportului.
- O altă destinație care înregistrează un număr mare de curse regulate săptămânale este Londra-Luton.

4.1.2.2. Aeroportul Internațional Cluj Napoca

Aeroportul Internațional “Avram Iancu” din Cluj Napoca este din perspectiva traficului anual de pasageri al doilea aeroport la nivel național și principalul aeroport din Regiunea Nord-Vest, având o arie de captare foarte mare. Din acest considerent, analiza situației traficului de pasageri la nivelul aeroportului devine extrem de utilă și necesară în condițiile în care Aeroportul Internațional “Avram Iancu” din Cluj Napoca, în ciuda distanței geografice între Cluj Napoca și localitățile din județul Harghita³⁹, reprezintă o concurență directă pentru aeroporturile din regiune, în general, și pentru un posibil Aeroportul Internațional din Miercurea Ciuc, în special.

Grafic nr.35 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Cluj Napoca (2010-2015)⁴⁰



Traficul comercial de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional din Cluj Napoca a înregistrat în intervalul 2010-2012 scăderi repetate de 7,75% în 2011, respectiv 7,68% în 2012. Pe fondul încetării activității CarpatAir pe aeroportul din Timișoara și a lucrărilor de modernizare pe aeroporturile din Iași și Suceava și a introducerii de noi destinații deservite în principal de operatori străini, după 2012 traficul de pasageri se înscrie pe un trend crescător:

- în 2013 se înregistrează o creștere de 11,61% față de 2012,
- în 2014 o creștere de 13,88% față de 2013,
- iar în 2015 o creștere de 25,99% față de 2014.

Astfel, comparativ cu anul 2010, în anul 2015 s-a înregistrat o creștere cu 36,38% a traficului total de pasageri.

³⁹ Distanța rutieră între Cluj Napoca și Miercurea Ciuc este de 254 de km.

⁴⁰ Datele prezentate pentru anii 2010-2015 includ toate cele 4 trimestre.

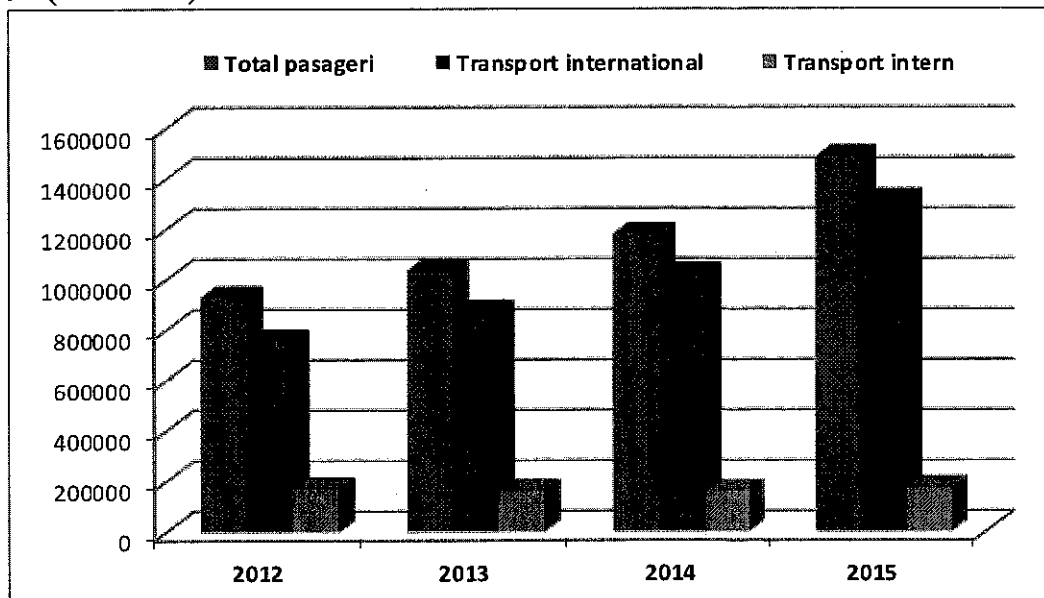
Tabel nr.12 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca (2011-2015)

An	Creșterea față de anul calendaristic precedent
2011	-7,75 %
2012	-7,68%
2013	11,61%
2014	13,88%
2015	25,99%

Analiza comparativă a tipurilor de transport⁴¹ efectuate pe Aeroportul Internațional Cluj Napoca evidențiază faptul că transportul de pasageri este unul orientat către transportul internațional de pasageri:

- La nivelul aeroportului, transportul internațional de pasageri a înregistrat creșteri semnificative în ultimii trei ani:
 - o în 2013, creșterea este de 15,53% comparative cu anul 2012,
 - o în 2014, creșterea este de 16,98% comparativ cu anul 2013,
 - o în 2015, comparativ cu anul 2014, creșterea este de 28,55%.
- Transportul intern de pasageri a înregistrat în anul 2015 comparativ cu 2014 o creștere de 9,36%. Astfel, 2015 este primul an de creștere după ce în anii anterior au fost înregistrate scăderi ale traficului intern de pasageri la nivelul aeroportului:
 - o în 2013 scăderea este de 5,66% comparativ cu anul 2012,
 - o în 2014 scăderea este de 2,82% comparativ cu anul 2013.

Grafic nr.36 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca pe tipuri de transport (2012-2015)



⁴¹ Transportul intern și internațional de pasageri.

Imaginea transportului comercial pentru anii 2014-2015, se prezintă astfel:

- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor regulate internaționale** a crescut cu 28,55%
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori naționali a scăzut cu 5,95%;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori străini a crescut cu 29,45%;
- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor neregulate internaționale** a crescut cu 23,01%:
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori naționali a crescut cu 62,21%;
 - o Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori străini a crescut cu 18,21%;

Tabel nr.13 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport la nivelul Aeroportului Internațional Cluj Napoca (2014-2015)

AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CLUJ NAPOCA	2014		2015			
	Total	Îmbarcați	Debarcați	Total	Îmbarcați	Debarcați
I. transport comercial - total(II+III)	1179161	593181	585980	1485634	750296	735338
II. transport internațional (1+2)	1021763	515954	505809	1313503	665776	647727
1. curse regulate (a+b)	964381	487602	476779	1242917	630934	611983
a. operatori naționali	15340	7061	8279	14428	6410	8018
b. operatori străini	949041	480541	468500	1228489	624524	603965
2. curse neregulate (a+b)	57382	28352	29030	70586	34842	35744
a. operatori naționali	5657	2730	2927	9176	4505	4671
b. operatori străini	51725	25622	26103	61410	30337	31073
III. transport intern(3+4)	157398	77227	80171	172131	84520	87611
3. curse regulate	156983	76991	79992	171491	84248	87243
4. curse neregulate	415	236	179	640	272	368

Din Tabelul nr.13, se poate observa că, adiacent creșterii traficului de pasageri, Aeroportul Internațional Cluj Napoca este utilizat într-o proporție mai mare pentru îmbarcare decât pentru debarcare, diferența înregistrată între pasagerii îmbarcați și cei debarcați plasându-se pe un trend ascendent în ultimii trei ani: de la 0,61 (2014) la 1,01% (2015).

În prezent pe Aeroportul Internațional "Avram Iancu" din Cluj Napoca operează curse regulate următoarele companii aeriene: TAROM, Lufthansa, Wizz, LOT, Vueling, AirEst (cargo), ASL Airlines (cargo) și Silver Air (Cargo). Acestea asigură zboruri către următoarele destinații, după cum urmează:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marti	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
București	06:15	TAROM	*	*	*	*	*	*	*
	09:35	TAROM	*	*	*	*	*		
	13:45	TAROM	*	*	*	*	*		
	14:30	TAROM	*	*	*	*	*	*	*

	16:40	TAROM	*	*	*	*	*		
	18:50	TAROM	*	*	*	*	*		*
	21:00	TAROM	*	*	*	*	*	*	*

AUSTRIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Viena	09:05	Austrian Airlines/TAROM	*	*	*	*	*		

BELGIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Bruxelles-Charleroi	07:10	WIZZ	*		*		*		

ELVEȚIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Geneva	06:25	WIZZ	*				*		
Basel Mulhouse Freiburg	18:05	WIZZ		*				*	

FRANȚA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Paris-Beauvais	18:10	WIZZ	*	*	*	*	*		*

GERMANIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Munchen	06:30	Lufthansa	*	*	*	*	*	*	*
Munchen	14:05	Lufthansa	*	*	*	*	*	*	*
Dortmund	11:30	WIZZ	*		*		*		
Köln	11:30	WIZZ				*			*
Köln ⁴²	21:20	ASL Airlines	*	*	*	*	*		
Nürnberg	13:00	WIZZ		*				*	
Memmingen	12:05	WIZZ	*				*		

ISRAEL:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Tel Aviv	06:00	WIZZ		*				*	

POLONIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Varșovia	13:50	LOT	*		*		*	*	

⁴² Zbor cargo.

ITALIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Treviso	07:00	WIZZ			*				*
Roma-Ciampino	13:00	WIZZ	*		*		*		*
Bologna	06:50	WIZZ	*		*		*		*
Milano-Bergamo	13:10	WIZZ	*	*	*	*	*		*
Bari	13:45	WIZZ		*				*	

MAREA BRITANIE:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Londra-Luton	06:00	WIZZ	*	*	*	*	*	*	*
Londra-Luton	18:05	WIZZ	*	*	*	*	*	*	*

OLANDA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Eindhoven	07:10	WIZZ		*		*		*	

EMIRATE:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Dubai	13:15	WIZZ						*	

SPANIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Barcelona	17:10	WIZZ	*		*		*		*
Valencia	18:50	WIZZ		*		*		*	
Zaragoza	05:50	WIZZ		*				*	
Madrid	16:55	WIZZ			*		*		*

SUEDIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Malmö	13:30	WIZZ		*				*	*

UNGARIA⁴³:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Budapesta	18:15	SilverAir	*	*	*	*	*		
Budapesta	20:05	AirEst	*	*	*	*	*		

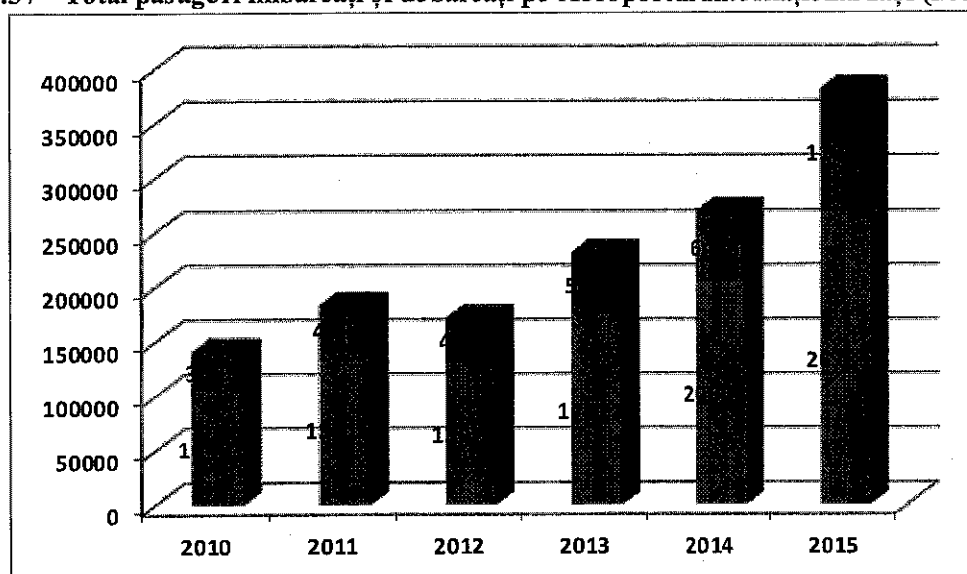
La aceste zboruri se adaugă o serie de curse charter operate de Nesma Airlines (Egipt), Aegean Airlines și TAROM (Grecia), TunisAir Express (Tunisia), Pegasus, Air Bucharest, Freebird Airlines și Corendon Airlines (Turcia), zboruri operate în intervalul iunie-septembrie/octombrie 2015.

⁴³ Doar zboruri Cargo.

4.1.2.3. Aeroportul Internațional Iași

Aeroportul Internațional Iași este unul din cele trei aeroporturi din Regiunea Nord-Est. La nivel regional este al doilea aeroport din perspectiva traficului anual de pasageri, în timp ce la nivel național este inclus alături de aeroporturile din Târgu Mureș, Sibiu și Bacău în categoria aeroporturilor care asigură aproximativ 2-3% din traficul anual de pasageri.

Grafic nr.37 - Total pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Iași (2010-2015)⁴⁴



Aeroportul Internațional din Iași înregistrează, exceptând anul 2012, creșteri anuale semnificative în ceea ce privește transportul internațional și intern de pasageri, evidențiindu-se faptul că lucrările de modernizare au afectat doar într-o mică măsură activitatea desfășurată pe acest aeroport (-6,64%). Lucrările de modernizare și facilitățile existente la nivelul aeroportului au permis ca în 2015 comparativ cu 2014, traficul total de pasageri să înregistreze o creștere de 41,63%. Mai mult, comparativ cu anul 2010, în anul 2015 s-a înregistrat o creștere cu 169,93% a traficului de pasageri.

Tabel nr.14 – Creșterile procentuale față de anul calendaristic precedent (2011-2015)

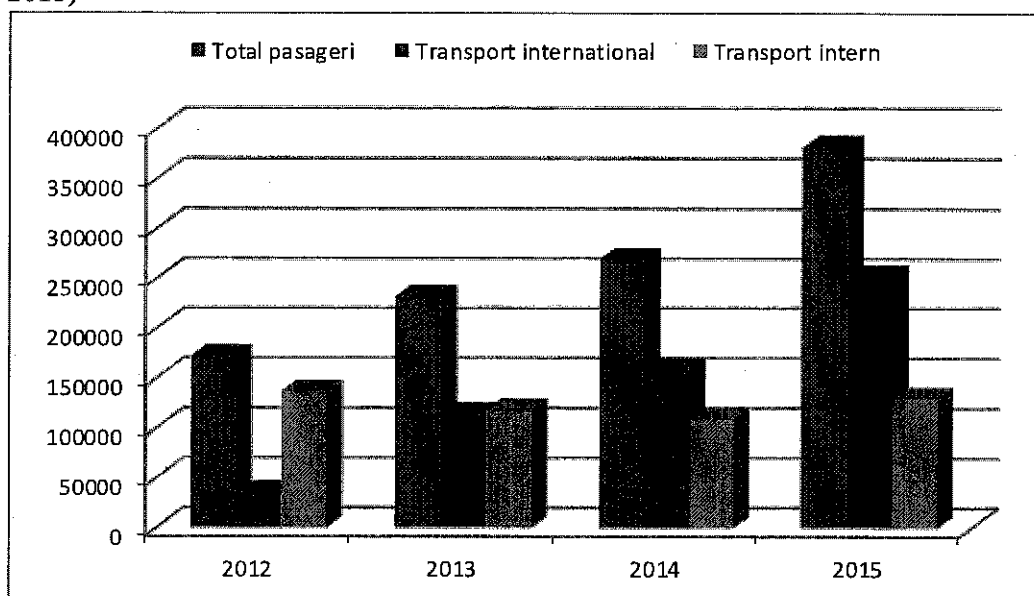
An	Creșterea față de anul calendaristic precedent
2011	30,02 %
2012	-6,64%
2013	35,11%
2014	16,20%
2015	41,63%

⁴⁴ Datele prezentate pentru anii 2010-2015 includ toate cele 4 trimestre.

Analiza comparativă a tipurilor de transport⁴⁵ efectuate pe Aeroportul Internațional Iași evidențiază faptul că transportul de pasageri, în special în urma lucrărilor de modernizare, începând din 2013 s-a transformat dintr-unul orientat cu predilecție către transportul intern în unul orientat către transportul internațional:

- La nivelul aeroportului, transportul internațional de pasageri a înregistrat creșteri semnificative în ultimii trei ani:
 - o în anul 2013 se înregistrează o creștere de 225,99% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2012,
 - o în 2014, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2013, creșterea este de 39,51%,
 - o în anul 2015, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2014, creșterea este de 58,03%.
- Transportul intern de pasageri a înregistrat în anul 2015 comparativ cu aceeași perioadă din 2014 o creștere de 17,83%. Astfel, 2015 este primul an de creștere după ce în anii anterior au fost înregistrate scăderi ale traficului intern de pasageri la nivelul aeroportului:
 - o în anul 2013 scăderea este de 13,92% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2012,
 - o în anul 2014 scăderea este de 6,47% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2013.

Grafic nr.38 - Transportul de pasageri la nivelul Aeroportului Internațional Iași pe tipuri de transport (2010-2015)



În anul 2015 comparativ cu anul 2014, transportul internațional de pasageri de pe Aeroportul Internațional Iași a înregistrat creșteri semnificative, aspect care confirmă tendința de reorientare a traficului de pasageri către transportul internațional. Imaginea transportului comercial pentru anii 2014-2015, se prezintă astfel:

- **Transportul internațional** a înregistrat o creștere de 58,03% de la 269.510 pasageri (2014) la 381.709 pasageri (2015);

⁴⁵ Transportul intern și internațional de pasageri.

- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor regulate internaționale** a crescut cu 59,30%
 - Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori naționali a crescut cu 1,98%;
 - Numărul de pasageri de pe cursele regulate operate de operatori străini a crescut cu 270,58%;
 - Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor neregulate internaționale** a crescut cu 44,70%
 - Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori naționali au scăzut cu 2,45%;
 - Numărul de pasageri de pe cursele neregulate operate de operatori străini a crescut cu 101,11%;
- **Transportul intern** a înregistrat o creștere de 17,83% de la 109.951 pasageri (2014) la 129.558 pasageri (2015);
- Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor regulate interne** a crescut cu 21,76%
 - Numărul de pasageri transportați prin intermediul **curselor neregulate interne** a scăzut cu 83,66%.

Tabel nr.15 – Transportul Aeroportuar internațional și intern de pasageri pe tipuri de transport (2014-2015)

Tipul de transport	2014			2015		
	Imbarcați	Imbarcați	Debarcați	Total	Imbarcați	Debarcați
I. transport comercial - total(II+III)	269510	136726	132784	381709	191681	190028
II. transport internațional (1+2)	159559	81429	78130	252151	126034	126117
1. curse regulate (a+b)	145679	75570	70109	232066	115431	116635
a. operatori naționali	114590	59586	55004	116855	57658	59197
b. operatori străini	31089	15984	15105	115211	57773	57438
2. curse neregulate (a+b)	13880	5859	8021	20085	10603	9482
a. operatori naționali	7560	2818	4742	7375	3703	3672
b. operatori străini	6320	3041	3279	12710	6900	5810
III. transport intern(3+4)	109951	55297	54654	129558	65647	63911
3. curse regulate	105856	52784	53072	128889	65326	63563
4. curse neregulate	4095	2513	1582	669	321	348

Adiacent creșterii traficului de pasageri la nivelul Aeroportului, s-a modificat ușor și mijlocul pentru care este utilizat de către pasageri Aeroportul Internațional Iași:

- în 2013, raportul între persoanele imbarcate și cele debarcate pentru transportul comercial total era de 48,96% la 51,04%, înregistrându-se cu 3.628 mai multe persoane debarcate decât imbarcate. Această diferență este determinată prin raportare la traficul de pasageri înregistrat de transportul internațional. 51,74% din pasageri au debarcat la Iași, în timp ce 48,26% din pasageri s-au imbarcat.

- în 2014, raportul între persoanele îmbarcate și cele debarcate pentru transportul comercial total era de 50,73% la 49,27%, înregistrându-se cu 3.942 mai multe persoane îmbarcate decât debarcate.
- în 2015 s-a înregistrat o paritate între numărul de persoane îmbarcate (50,22%) și debarcate (49,78%) la nivelul aeroportului, diferența între cei îmbarcați și debarcați fiind de doar 1.650 de persoane.

În prezent pe Aeroportul Internațional din Iași operează patru companii aeriene: TAROM, Austrian Airlines, Blue Air și Wizz. Acestea asigură zboruri către următoarele destinații:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
București	09:05	TAROM	*	*	*	*	*		
	13:55	TAROM	*	*	*	*	*	*	*
	18:25	TAROM	*	*	*	*	*	*	*
	21:05	TAROM			*	*	*		
	21:50	TAROM	*						
	22:45	TAROM	*	*	*	*	*	*	*
	08:30	BLUEAIR	*	*	*	*	*	*	
	21:30	BLUEAIR	*	*	*	*	*		*

AUSTRIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Viena	15:20	Austrian Airlines	*	*	*	*	*		*

ITALIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Roma	13:45	TAROM				*			*
Roma	19:20	BLUEAIR		*		*	*		
Bologna	12:05	TAROM			*			*	
Torino	18:45	TAROM			*	*	*		
Treviso	11:20	WIZZ			*				*
Milano	11:15	WIZZ			*				*

MAREA BRITANIE:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Londra	21:05	BLUEAIR	*						*
Londra	15:50	BLUEAIR			*	*	*		
Londra	04:00	TAROM	*		*			*	
Londra	19:00	WIZZAIR		*		*		*	

TURCIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Istanbul	00:55	TAROM				*			*

BELGIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Bruxelles	16:00	BLUEAIR			*			*	

ISRAEL:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Tel Aviv	13:40	TAROM		*			*		

GERMANIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Munchen	20:00	TAROM		*			*		*

FRANȚA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Paris-Beauvais	16:30	BLUEAIR	*				*		

SPANIA:

Destinație	Ora	Operator	Luni	Marți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă	Duminică
Barcelona	15:00	BLUEAIR		*					*

După cum se poate observa, situația curselor operate de pe Aeroportul Internațional Iași se prezintă astfel:

- Cursele regulate spre Italia sunt limitate la 2 (Roma – operat de Tarom, Treviso, Bergamo, Bologna) sau 3 (Roma – operat de Blue Air, Torino) zboruri săptămânale către fiecare destinație
- Cursele regulate spre Marea Britanie (Londra) sunt operate de trei companii aeriene: BlueAir (5 curse), TAROM (3 curse), WizzAir (2 curse).
- În 2016, comparative cu 2015, au fost introduce curse regulate catre noi destinații:
 - o Barcelona (2 curse săptămânale);
 - o Paris (2 curse săptămânale);
 - o Munchen (3 curse săptămânale);
 - o Bruxelles (2 curse săptămânale);
 - o Istanbul (2 curse săptămânale).

4.2. CONCURENȚA INDIRECTĂ

La nivelul județului Harghita pot fi identificați mai mulți potențiali actori care asigură servicii de transport de pasageri și mărfuri, astfel:

- Firmele de transport de persoane înregistrate conform datelor Oficiului Național al Registrului Comerțului la nivelul județului Harghita care au principal cod CAEN 4939 – Alte transporturi terestre de de călători n.c.a.
 - o Selecția are în vedere doar codurile CAEN principale, nu și cele secundare. Cele 29 de firme de transport de călători asigură fie servicii de transport internațional de pasageri, fie servicii de transport la nivel județean prin Autogara Csiki Trans⁴⁶.
- Agențiile de turism partenere ale agențiilor de turism naționale care asigură servicii transport internațional de pasageri precum Europa Travel⁴⁷, Christian Tour⁴⁸, Paralela 45⁴⁹, EximTour etc.
- Permanentizarea în ultimii 10 ani a rutelor migraționale către țări precum Italia, Spania, Germania, Franța și Regatul Unit a determinat apariția unor servicii de transport internațional de persoane către aceste destinații⁵⁰:
 - o Firmele de transport pasageri din județele din Regiunea Nord-Est care asigură transport internațional de pasageri prin DN15 cu ieșire prin vămile Nădlac (Arad) și/sau Borș (Bihor).
 - o La nivelul grupurilor de români care au domiciliul permanent sau o rezidență temporară în țările amintite, grupuri constituite în Social Media⁵¹, se regăsesc multe anunțuri postate de persoane care oferă servicii de transport internațional de persoane.

⁴⁶ În special cele care asigură legătura cu localitățile aflate pe drumurile naționale care leagă județul Harghita de principalele aeroporturi aflate la mai puțin de 150 de km.

⁴⁷ În Miercurea Ciuc își desfășoară activitatea trei agenții partenere ale Europa Travel: Travel 4 You, Calibra Invest și Prestige Travel.

⁴⁸ Pentru Agenția Christian Tour în Miercurea Ciuc își desfășoară activitatea franciza Sun Travel și agențiile revânzătoare: Fenyo Travel, Harghita Tours și Hedon Express.

⁴⁹ Parteneri Unnique Travel, Fenyo Travel, Calibra Travel, și Magda Travel din Miercurea Ciuc, Hedon Express din Odorheiu Secuiesc, Great Holidays din Gheorgheni.

⁵⁰ Trebuie însă precizat că în contextul tarifelor tot mai mici percepute de operatorii aerieni pentru zborurile către destinații din țările amintite, a confortului călătoriei cu avionul, a timpului redus de călătorie cu acest mijloc de transport și a extinderii numărului de destinații, transportul rutier internațional de pasageri pe distanțe lungi se situează pe un trend descendent.

⁵¹ În special pe Facebook.

CAPITOLUL V.

IDENTIFICAREA DESTINAȚIILOR CURENTE RELEVANTE

În perspectiva identificării destinațiilor relevante în scopul includerii acestora în planul de zbor al Aeroportului din Miercurea Ciuc, trebuie avute în vedere următoarele aspecte:

- În intervalul 2012-2014, datele cu privire la emigranții temporari⁵² din Regiunea Centru evidențiază o creștere de doar 1,8% în 2014 comparativ cu 2012.
 - o Județele Mureș (23,6%) și Brașov (23,1%) asigură aproximativ jumătate din numărul emigranților temporari din Regiune;
 - o În județele Harghita (13,4%) și Covasna (9,0%) sunt înregistrați cei mai puțini emigranți temporari.
- Pentru același interval de timp, datele cu privire la emigranții definitivi⁵³ din Regiunea Centru evidențiază o scădere cu aproape un sfert a acestora în 2014 comparativ cu 2012 (- 24,3%):
 - o La nivelul Regiunii, județele Brașov (31,3%) și Sibiu (26,4%) cumulează 57,7% din totalul emigranților definitivi;
 - o Județele în care se înregistrează cei mai puțini emigranți definitivi sunt Harghita (6,6%) și Covasna (4,8%).
- Populația de la nivelul județelor Harghita și Covasna nu a fost angrenată semnificativ în valurile de migrație circulatorie temporară sau permanentă către țări precum Germania, Spania, Italia și Regatul Unit așa cum s-a întâmplat în cazul populațiilor din zona Moldovei, Olteniei sau Maramureșului.
 - o Din acest considerent nu există o nevoie stringentă în rândul populației pentru aceste destinații decât doar în măsura în care vor fi utilizate în scop turistic sau de reprezentanții mediului de afaceri. Sondajul realizat în luna februarie 2015, chiar dacă nu poate fi considerat unul reprezentativ pentru populația de la nivelul județului Harghita, evidențiază faptul că Ungaria este principala destinație turistică pentru aproximativ jumătate din populația respondentă, în timp ce alte destinații înregistrează procente reduse: Anglia (9%), Austria (7%), Italia (5%), Franța și Suedia (3%), Grecia și Elveția (2%) etc.
 - o Pentru aceste destinații, aeroporturile din proximitate au deja curse regulate în planurile de zbor motiv pentru care operatorii aerieni ar putea fi determinați să suplimenteze numărul de curse regulate către o anumită destinație de pe unul din aeroporturile din proximitate decât să introducă o nouă cursă pe un aeroport aflat la doar 150 km distanță.

⁵² Emigranți temporari sunt persoanele care emigrează în străinătate pentru o perioadă de cel puțin 12 luni. Emigratie inseamna actiunea prin care o persoana care a avut anterior resedinta obisnuita pe teritoriul Romaniei inceteaza sa mai aiba resedinta obisnuita pe teritoriul acesteia pentru o perioada care este sau se asteapta sa fie de cel puțin 12 luni. Resedinta obisnuita reprezinta locul in care o persoana isi petrece in mod obisnuit perioada zilnica de odihna, fara a tine seama de absentele temporare pentru recreere, vacante, vizite la prieteni si rude, afaceri, tratamente medicale sau pelerinaje religioase.

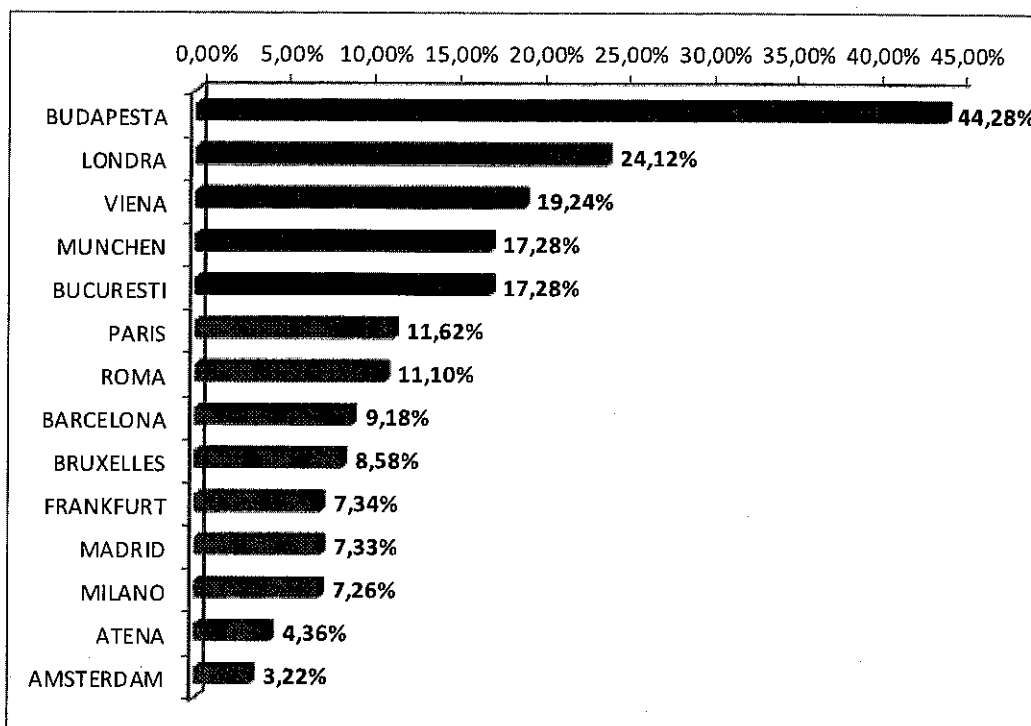
⁵³ Emigranți cu schimbarea domiciliului sunt persoanele (de cetățenie română) care emigrează în străinătate. Emigratia este actiunea prin care o persoana renunta la domiciliul din Romania si isi stabileste domiciliul pe teritoriul altui stat. Domiciliul din Romania al persoanei este adresa la care aceasta declara ca are locuinta principala, trecuta in actul de identitate (CI/CI provizorie, BI), asa cum este luata in evidenta organelor administrative ale statului.

- Pentru un operator aerian costurile introducerii sau suplimentării numărului de curse către o anumită destinație pe un aeroport pe care operează deja sunt mai mici decât costurile pe care le presupune introducerea unei noi curse pe un nou aeroport.

Principala destinație vizată de populația județului este Budapesta. Acest fapt este determinat în mod firesc de afinitățile lingvistice și culturale, de legăturile cu membrii familiei extinse stabiliți în Ungaria, interesele comerciale etc.

Din perspectiva respondenților⁵⁴ care și-au manifestat atât intenția de a utiliza avionul ca mijloc de transport, cât și a acelor care și-au manifestat intenția de a utiliza în acest sens pentru îmbarcare/debarcare Aeroportul din Miercurea Ciuc, distribuția principalelor destinații se prezintă conform graficului nr.46⁵⁵.

Grafic nr.39 – Principalele destinații pentru cursele regulate identificate de persoanele care intenționează să utilizeze avionul ca mijloc de transport și serviciile Aeroportului din Miercurea Ciuc



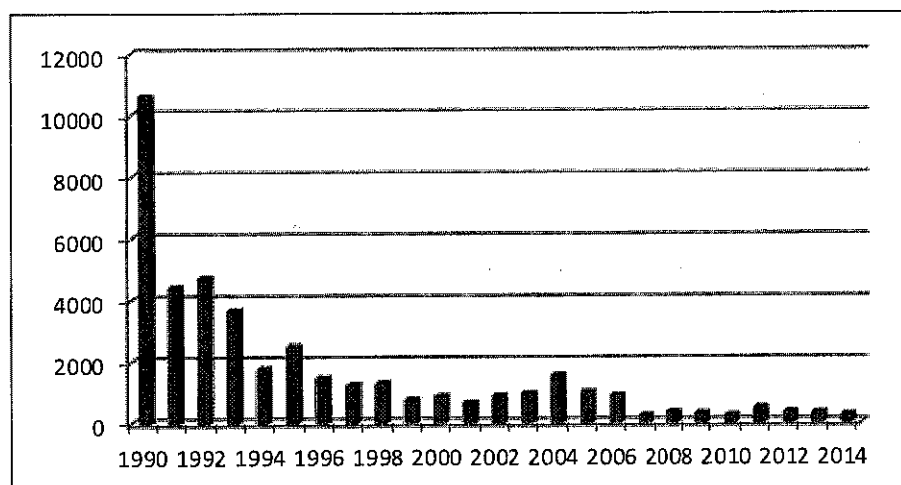
Principala destinație, cea care înregistrează cel mai ridicat procent, este **Budapesta** cu 44,28%. La nivel regional, doar Aeroportul din Târgu Mureș asigură curse regulate săptămânale (2 curse). Considerăm că introducerea unor curse regulate spre Budapesta este necesară, cu atât mai mult cu cât intenția înregistrată la nivelul populației județului Harghita (38,27%) este una ridicată.

⁵⁴ Sondajul telefonic a fost realizat în intervalul 4-9 iunie 2016 pe un eșantion reprezentativ de 800 persoane de la nivelul județului Harghita, având o marjă de eroare de 3,54%.

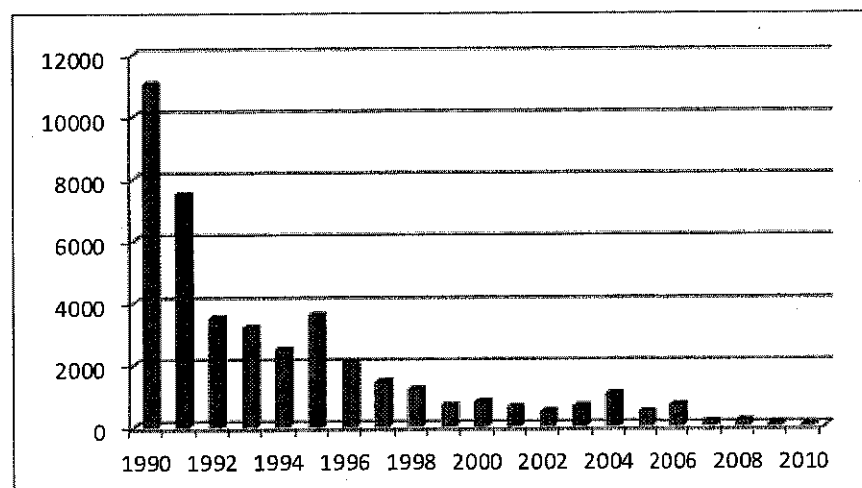
⁵⁵ Metodologic, se cuvine precizat că aceste destinații au fost nominalizate spontan de către respondenți.

- O analiză a emigranților definitivi după țara de destinație (Ungaria) pentru intervalul 1990-2014 și a emigranților definitivi de etnie maghiară pentru intervalul 1990-2010 evidențiază valul ridicat de emigrație de la începutul anilor '90, val care a contribuit la consolidarea acestor relații. Din perspectivă instituțională, numărul mare de orașe înfrățite cu localități din Ungaria, proiectele educative destinate populației școlare (vizite de studiu, tabere școlare, studii universitare etc.), proiectele culturale etc. contribuie de asemenea la susținerea acestei legături.

Grafic nr.40 – Numărul total al emigranților definitivi către Ungaria în intervalul 1990-2014



Grafic nr.41 – Numărul total al emigranților definitivi de etnie maghiară (1990-2010)



- o În susținerea punctului de vedere potrivit căruia Budapesta (Ungaria) este principala destinație vizată de populația județului sunt și cursele regulate de autocar⁵⁶ și tren care pleacă din Miercurea Ciuc spre Budapesta. Traficul anual total de pasageri către și dinspre

⁵⁶ Relevante în acest sens sunt cursele operate de compania de transport GiG Impex SRL care asigură curse regulate din Miercurea Ciuc către Budapesta în zilele de miercuri, joi, sâmbătă și duminică la prețuri de 130 de lei (tur) și 200 lei (tur- retur).

Ungaria (Budapesta) care se înregistrează prin utilizarea celor două mijloace de transport poate constitui un argument în favoarea introducerii unor curse regulate aeriene din Miercurea Ciuc către Budapesta.

- Cele 2 curse regulate săptămânale operate de pe Aeroportul "Transilvania" din Târgu Mureș de operatorul aerian WIZZ Air prezintă câteva dezavantaje care în ciuda cererii mari existente în piață pentru destinația Budapesta nu permit operatorului aerian să suplimenteze numărul de curse:
 - zborurile sunt programate în jurul prânzului (ora 13:10)
 - costul unui bilet de avion pentru un singur drum dus (un singur segment) este între 99 și 179 de lei⁵⁷. Costurile deplasării de la Miercurea Ciuc la Târgu Mureș se situează în jurul sumei de 50-55 lei. Astfel, per total, prețul transportului se ridică la suma de minim 149-229 lei per segment de zbor.

Londra este o altă destinație care a fost nominalizată de către respondenți. Chiar dacă intenția este semnificativ mai mică decât în cazul destinației Budapesta, în contextul în care aeroporturile concurente au o bună acoperire în planurile de zbor pentru această destinație, prin introducerea unor curse regulate către această destinație se poate asigura o reorientare a distribuției geografice a pasagerilor în contextul în care există cerere la nivel local.

Alte trei destinații pentru curse regulate care înregistrează procente ridicate sunt **Viena** (19,24%), **Munchen** (17,28%) și **București** (17,28%).

Se cuvine precizat că la nivelul Aeroportului din Miercurea Ciuc, în perspectiva deschiderii acestuia, creșterea numărului de curse operate trebuie să se realizeze gradual, într-un proces de creștere organică bazată pe cererea existentă în aria de captare a aeroportului, evoluțiile viitoare permițând modificări în structura planului de zbor.

În privința curselor charter acestea vizează, de regulă, principalele destinații turistice exotice din proximitate. În ultimii 10 ani, pentru turiștii români, principalele destinații vizate sunt Antalya, Egipt și Grecia insulară. În contextul atentatelor teroriste din 2015 și 2016, aceste destinații (în special Antalya și nordul Africii – Egipt, Tunisia, Algeria) au înregistrat scăderi ale numărului de turiști. În condițiile în care zborurile charter sunt, de regulă, asociate unor destinații turistice, perspectiva includerii unor zboruri charter în planul de zbor al Aeroportului din Miercurea Ciuc va fi strict determinată de modul în care va evolua harta destinațiilor turistice de interes la momentul respectiv.

În ceea ce privește posibilitatea introducerii unor curse charter cu sosire pe aeroportul din Miercurea Ciuc se impun o serie de precizări:

- Analiza sosirilor turiștilor străini în structurile de primire turistică la nivelul județului Harghita în intervalul 2010-2015 a evidențiat faptul că cel mai important flux de turiști străini se realizează cu precădere în lunile mai-august;

⁵⁷ În vârfurile de sezon estival prețurile ajung la maxime de 269-319 lei.

- Fluxul de turiști străini înregistrat la nivelul județului Harghita comparativ cu cel înregistrat la nivelul județului Mureș este mai mic atât în ceea ce privește fluxul anual (de 2,5 ori mai mic), cât și strict pentru lunile mai-august (de 2,2 ori mai mic);

În contextul unei creșteri a numărului de turiști străini în perspectiva următorilor cinci ani, în condițiile în care în primele trei luni ale anului 2016 s-au înregistrat creșteri ale numărului de turiști străini comparativ cu aceeași perioadă a anului 2015⁵⁸, poate fi analizată perspectiva introducerii unor zboruri charter cu predilecție dinspre Ungaria către Aeroportul din Miercurea Ciuc.

În ceea ce privește evoluția zborurilor de tip taxi aerian, zboruri de agrement și/sau pentru realizare fotografie/video, statutul de aeroport internațional pe care îl va avea Aeroportul din Miercurea Ciuc va impune o serie de tarife și pentru aeronavele cu M.T.O.W.⁵⁹ mai mic sau egal cu 2 tone, aspect care va determina, de asemenea, impunerea unor tarife aeroportuare pentru pasageri pentru supravegherea siguranței pasagerilor, pentru aterizare, staționare și iluminare, costuri care pot fi mai ridicate decât cele înregistrate în prezent pentru zborurile de agrement.

⁵⁸ Ianuarie (+780 turiști străini); Februarie (+32); Martie (+680); Aprilie (+758).

⁵⁹ Maximum takeoff weight.

CAPITOLUL VI. PROFILUL PASAGERULUI

În prezent, gradul de mobilitate al populației este unul foarte ridicat. Comparativ cu anul 2005, numărul persoanelor care călătoresc cu avionul în România a crescut în 2014 cu 167,17%. Ulterior anului 2010, traficul total de pasageri la nivel național a înregistrat în continuare creșteri între 6% (în 2011) și 8% (în 2014), creșterile acestea fiind dublate pentru anii 2012 și 2013 de stagnări.

Utilizarea avionului ca mijloc de transport este favorizată de numărul mare de persoane angrenate în mișcarea migratorie circulatorie către țări din vestul Europei spre țări precum Italia, Spania, Franța, Germania și, de la 1 ianuarie 2014, într-o proporție importantă și către Marea Britanie.

În intervalul 2005-2010, cursele regulate cu autocarul către aceste destinații erau preferate pentru costurile mult mai reduse și faptul că îmbarcarea/debarcarea pasagerului se putea realiza pe traseu, în stația cea mai apropiată de domiciliul acestuia. În contextul în care prețul călătoriei era cel mai important aspect, inconvenientele transportului cu autocare de linie (ex. durata mare a călătoriei, confortul redus din timpul călătoriei, situațiile neprevăzute din trafic, controlul vamal etc.) erau percepute ca fiind asumate și oarecum secundare.

După 2010, capitalizarea remunerației dobândite și asigurarea accesului la resurse materiale (ex. achiziționarea unei mașini percepută și ca element de prestigiu la vizitele realizate în țară de către emigranții români), a schimbat modul de raportare al călătorului român față de condițiile de călătorie. În plus, un alt factor care a contribuit la această modificare a percepției e reprezentat de introducerea curselor de tip Low-Cost care prin prețurile mult mai mici practicate la achiziția biletelor au facilitat accesul persoanelor către călătoria cu avionul.

În ciuda crizei financiare din anii 2008-2009, criza care s-a resimțit puternic și în țările vizate de emigrația românească, numărul românilor care s-au întors în România a fost unul mai mic decât cel prognozat de autoritățile române. Acest lucru s-a datorat faptului că migrația circulatorie s-a transformat în multe cazuri în migrație circulatorie permanentă (achiziția unui spațiu de locuit în țara în care s-a emigrat, căsătoria și/sau nașterea unui copil în acea țară). În acest context, fluxul migrator nu mai este unul atât de puternic precum în intervalul 2006-2010, dar se manifestă două tendințe:

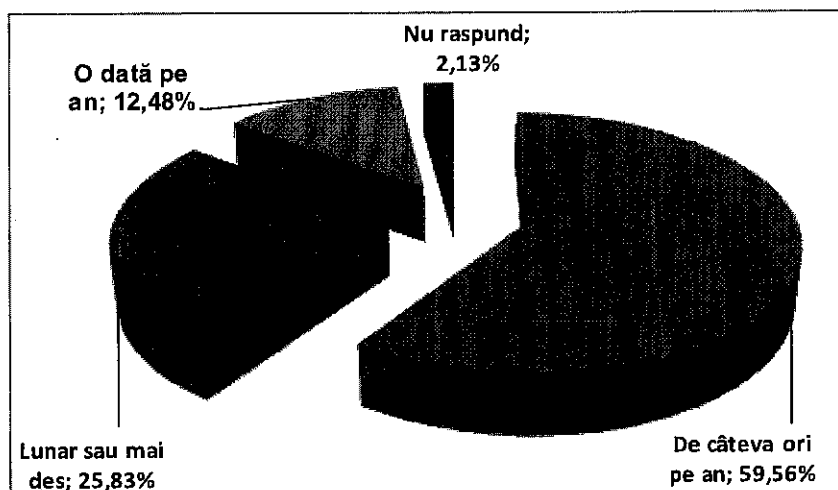
- Reîntregirea familiei în țara de imigrare: reprezentanții familiei rămase acasă, în România, migrează în scopul reîntregirii familiei peste hotare (copiii urmează ciclurile educaționale în noua țară, comunitatea etnică se dezvoltă etc.)
- Creșterea turștilor de tip VFR (Visiting-Friends-and-Relatives): în cazul în care familia nu se reîntregește peste hotare, se manifestă tendința celor rămași acasă de a considera vizitarea rudelor aflate în străinătate ca pe o oportunitate de a-și petrece concediul în afara țării.

Aceste două tendințe favorizează mult creșterea traficului de pasageri, în special traficul de pasageri cu avionul.

Dacă la aceste două tendințe adăugăm potențialul turistic al regiunii care prin deschiderea Aeroportului poate facilita accesul turștilor străini pentru vizitarea zonei cu îmbarcare/debarcare direct în Miercurea Ciuc și faptul că la nivel regional după cum se va putea observa, utilizarea avionului ca mijloc de transport pentru activitățile de tip business reprezintă o necesitate, se creează un context favorabil traficului de pasageri la nivelul potențialului Aeroport.

La nivelul populației județului Harghita⁶⁰, un sfert dintre respondenți călătoresc lunar sau mai des (25,83%), în timp ce aproape două treimi declară că efectuează călătorii de câteva ori pe an (59,56%).

Grafic nr.42 – Distribuția frecvenței de călătorie la nivel județean



Analiza comparativă a motivelor care stau la baza călătoriilor evidențiază faptul că pentru principalele motive care stau la baza călătoriilor (vizitarea familiei, turismului, și dezvoltarea afacerilor), se înregistrează o medie de peste 50% a dinamicii mișcării populației.

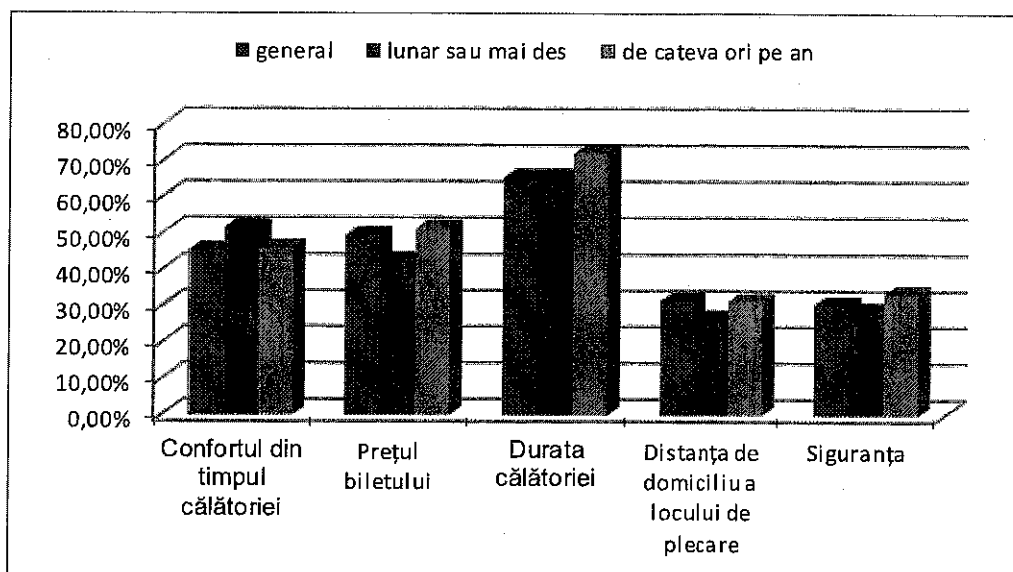
Trebuie remarcat că persoanele care au declarat că întreprind călătorii lunar sau mai des, folosesc fie autoturismul personal, fie avionul, ceea ce denotă existența unei cereri crescute la nivel regional în acest sens.

În ceea ce privește argumentele pe baza cărora este ales mijlocul de transport către o destinație nu există diferențe semnificative între procente înregistrate de populația generală, de cei care călătoresc lunar sau mai des sau cei care călătoresc de câteva ori pe an. Se poate observa însă un alt aspect, care vizează tocmai avantajele oferite de călătoria cu avionul comparativ cu autocarele de linie:

- prețul biletului nu mai reprezintă principalul argument în selectarea mijlocului de transport;
- confortul de pe durata călătoriei devine la fel de important ca prețul biletului, iar durata călătoriei este menționată ca principalul argument, ceea ce înseamnă că pasagerii au devenit mai selectivi în privința mijloacelor de transport (în special pe distanțe lungi);

Grafic nr.43 – Distribuția argumentelor utilizate în selecția mijloacelor de transport

⁶⁰ Sondajul telefonic a fost realizat în intervalul 4-9 iunie 2016 pe un eșantion reprezentativ de 800 persoane de la nivelul județului Harghita, având o marjă de eroare de 3,54%.



Lipsa aeroportului la nivelul județului Harghita, a determinat orientarea pasagerilor din județ către aeroporturile concurente din Târgu Mureș, Sibiu, Cluj Napoca, Bacău și București.

Pentru persoanele care au istoric de călătorie cu avionul și care și-au manifestat intenția de a utiliza serviciile aeroportului din Miercurea Ciuc, ierarhia argumentelor este următoarea:

- durata călătoriei (65,28%)
- prețul biletului (49,33%)
- confortul din timpul călătoriei (45,24%)
- distanța de domiciliu a locului de plecare (31,37%)
- siguranța (30,23%).

În mod firesc, principalul motiv pentru utilizarea acestor aeroporturi este reprezentat de destinațiile către care se realizează curse regulate conform planului de zbor. Al doilea argument menționat este reprezentat de prețul convenabil. Din acest punct de vedere, aeroportul "Avram Iancu" din Cluj Napoca a înregistrat cel mai mare procent, ceea ce confirmă faptul că la nivelul populației din regiune există disponibilitatea ca prețul plătit pentru un bilet de avion cu plecare/debarcare în Miercurea Ciuc să fie rezultatul următorului calcul matematic:

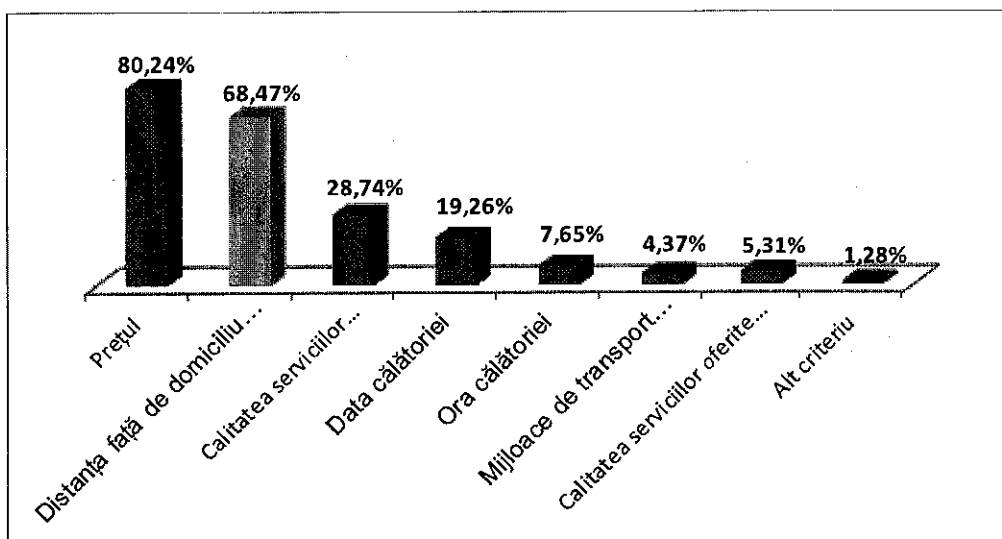
Preț bilet avion Miercurea Ciuc ≤ preț bilet avion Sibiu/Târgu Mureș/Bacău/Cluj Napoca + costul asociat distanței rutiere între localitatea de domiciliu a pasagerului și Aeroportul din Sibiu/Târgu Mureș/Bacău/Cluj Napoca⁶¹

⁶¹ Inecuația reprezintă modelul ideal de calcul a biletului de avion din perspectiva pasagerului. Se cuvine însă precizat că prețul biletului este condiționat de o serie de factori, precum: tarifele aeroportuare (tarifele de aterizare care diferă în funcție de tipurile de curse ale operatorului aerian – regulate, neregulate, cargo; tarifele de iluminare, tarifele de staționare, tarifele de servicii de pentru pasageri, tarifele de securitate, tarifele de dezvoltare, de traziit, de transfer, tarife pentru pasagerii cu mobilitate redusă etc.). Din acest considerent, un operator aerian poate asigura curse externe către o anumită destinație de pe mai multe aeroporturi din România la prețuri diferite ca urmare a tarifelor aeroportuare practicate și a facilităților existente la nivelul fiecărui aeroport.

Prețul și distanța față de domiciliu a aeroportului de plecare reprezintă principalele criterii în decizia de achiziție a unui bilet de avion. Deschiderea aeroportului din Miercurea Ciuc vine în întâmpinarea acestei nevoi de a avea un aeroport în imediata proximitate, fapt care creează condiții favorabile fidelizării pasagerilor din aria de captare

Prețul (80,24%) și distanța față de domiciliu a aeroportului de plecare (68,47%) sunt principalele criterii în decizia de achiziție a unui bilet de avion din punctul de vedere al respondenților. Înființarea unui aeroport la Miercurea Ciuc vine în întâmpinarea acestei nevoi a respondenților de a avea un aeroport în imediata proximitate, fapt care creează condiții favorabile fidelizării pasagerilor din aria de captare

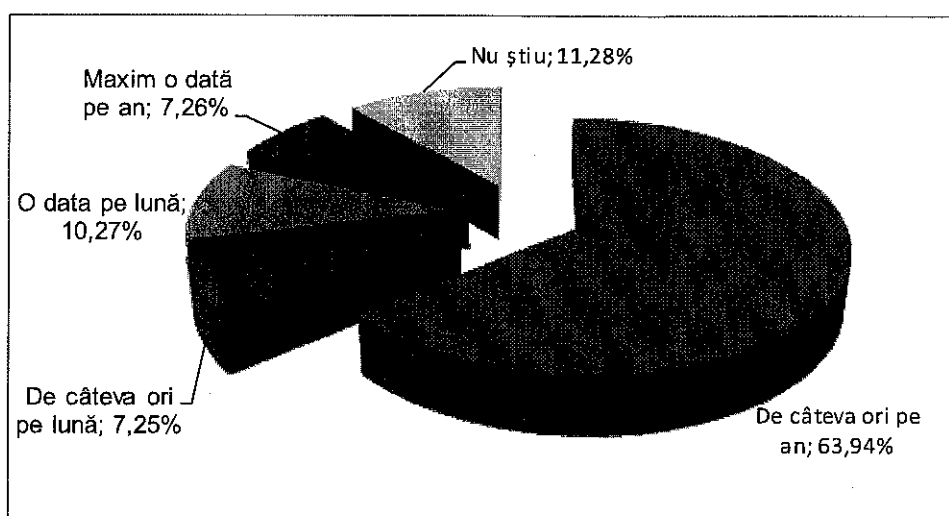
Grafic nr.44 – Principalele criterii în decizia de achiziție a unui bilet de avion



În partea de început a acestui capitol am menționat că modul de raportare al călătorului față de condițiile de călătorie au suferit modificări în ultimii ani, pasagerii fiind mult mai selectivi în ceea ce privește mijloacele de transport și condițiile de călătorie. Persoanele care și-au manifestat intenția de a călători cu avionul utilizând serviciile oferite pe un aeroport, pe lângă așteptările privind destinațiile deservite prin intermediul curselor regulate internaționale, prezintă expectanțe ridicate și în privința modul în care este organizat aeroportul.

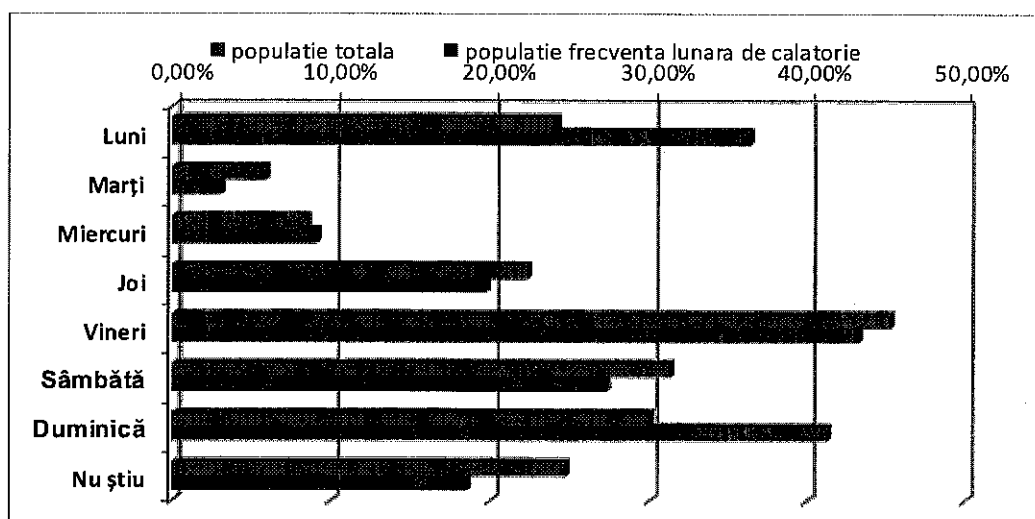
Persoanele care și-au declarat intenția de a se deplasa în țară sau în străinătate folosind avionul în perspectiva înființării Aeroportului din Miercurea Ciuc reprezintă 75,71% dintre respondenți. Distribuția frecvenței de călătorie evidențiază faptul că 7,25% dintre respondenți manifestă intenția de a călători cu avionul cu o frecvență foarte mare (de câteva ori pe lună).

Grafic nr.45 – Distribuția frecvenței intenției de călătorie cu avionul



În ceea ce privește zilele din săptămână preferate pentru călătoriile cu avionul, 24,73% dintre respondenți nu și-au putut exprima o opinie în acest sens ("nu știu"). Zilele de marți și miercuri nu sunt recomandate pentru includerea în planul de zbor, aceste zile întrunind cele mai puține nominalizări. Persoanele care au declarat că intenționează să utilizeze serviciile Aeroportului din Miercurea Ciuc cu o frecvență mare ("de mai multe ori pe lună"), au înregistrat procente semnificativ mai mari decât populația generală totală pentru zilele de luni și duminică.

Grafic nr.46 – Distribuția opțiunilor privind zilele de călătorie cu avionul



CAPITOLUL VII. CONCLUZII

Analiza primară și secundară a datelor colectate în cadrul prezentului studiu evidențiază o serie de avantaje și dezavantaje în perspectiva înființării unui aeroport la Miercurea Ciuc în județul Harghita.

Avantaje:

- **Amplasarea aeroportului în proximitatea Municipiului Miercurea-Ciuc:**
 - o În acest fel se asigură accesul rutier facil către aeroport (mașină, autocar, transport în comun), fapt ce constituie un avantaj deopotrivă pentru potențialii pasageri, cât și pentru companiile care își vor reloca activitatea în viitorul parc industrial din proximitatea terenului pe care se dorește construirea aeroportului. Principalele două puncte tari ale acestei proximități sunt reprezentate de timpul redus de deplasare către aeroport⁶² și costurile semnificativ mai mici aferente acestui transport⁶³.
- **Creșterea numărului de turiști străini care vizitează județele Harghita și Covasna** este un alt element care poate justifica înființarea unui aeroport la nivelul județului, în special pentru faptul că evoluția numărului de turiști la nivelul celor două județe se plasează în ultimii cinci ani pe o traiectorie ascendentă:
 - o În anul 2015, numărul total al sosirilor turiștilor străini în structurile de primire turistică din județul Harghita, au determinat poziționarea județului pe locul a XIII-a la nivel național. Mai mult, în 2015 comparativ cu anul 2010, numărul de sosiri ale turiștilor străini în județul Harghita s-a dublat, creșterea fiind de 96,4%⁶⁴.
 - Trebuie remarcat faptul că și numărul de înnoptări ale turiștilor străini în structurile de primire turistică au crescut între 2010 și 2015, în cazul județului Harghita creșterea fiind de 91,44%.
 - o Pentru județul Covasna, pentru intervalul 2010-2015, creșterea numărului de sosiri ale turiștilor străini în structurile de primire turistică este de 39,0%, iar cea a numărului de înnoptări în aceste structuri este de 53,18%.
- **rata ridicată a emigrației populației de etnie maghiară la începutul anilor '90 către Ungaria** a favorizat apariția unui număr mare de turiști VFR (Visiting-Friends-and-Relatives), turiști care pot

⁶² Conform site-ului www.distanta.ro, pentru deplasarea de la Miercurea Ciuc la Târgu Mureș sunt necesare 2 ore și 27 de minute, cu o viteză medie de croazieră de 57 km/h; pentru deplasarea de la Miercurea Ciuc la Bacău sunt necesare 2 ore și 30 de minute, cu o viteză medie de croazieră de 57 km/h.

⁶³ Conform site-ului www.distanta.ro, pentru deplasarea de la Miercurea Ciuc la Târgu Mureș cu o viteză medie de croazieră de 57 km/h, consumul mediu de combustibil este de 10,7 l, la un cost estimat de 53 de lei; pentru deplasarea de la Miercurea Ciuc la Bacău cu o viteză medie de croazieră de 57 km/h, consumul mediu de combustibil este de 10,6 l, la un cost estimat de 53 de lei.

⁶⁴ Pentru întregul interval 2010-2015 se pot observa creșteri ale numărului de sosiri, astfel: în 2011 (+1,41%), 2012 (+12,69%), 2013 (18,87%), 2014 (15,63%) și 2015 (25,0%).

contribui la asigurarea unui flux constant de pasageri la nivelul aeroportului prin cererea ridicată pentru destinații din Ungaria, în special Budapesta.

- În prezent, acești turiști utilizează fie serviciile aeroporturilor din proximitate (cu predilecție cel de la Târgu Mureș)⁶⁵, fie serviciile companiilor de transport rutier care asigură curse regulate către Budapesta⁶⁶.
 - În perspectiva înființării Aeroportului și introducerii unor curse regulate către Budapesta⁶⁷ al căror cost să fie rezultatul inecuației:

Preț bilet avion Miercurea Ciuc ≤ pret bilet avion Târgu Mureș + costul asociat distanței rutiere între localitatea de domiciliu a pasagerului și Aeroportul din Târgu Mureș,

există un grad ridicat de probabilitate ca acești utilizatori ai serviciilor de transport rutier să se redirecționeze către cel aerian din considerente de cost, timp și confort.

- Strategia de dezvoltare a aeroportului trebuie astfel bazată pe o creștere organică a traficului total de pasageri prin fidelizarea pasagerilor din aria de captare (în special a pasagerilor care utilizează în prezent alte mijloace de transport pentru destinația Budapesta) și doar ulterior a creșterii traficului de pasageri prin extinderea ariei de captare.

- **construirea unui aeroport de la zero:**

- Prezintă marele avantaj că poate asigura o infrastructură nouă cu suport logistic de ultimă generație dedicate deopotrivă pasagerilor (capacitate de procesare de minim 200 pax/ora prin intermediul a trei-patru ghisee check-in, cu posibilitatea de upgrade) și operatorilor aerieni (suprafața de mișcare extinsă, sistem de balizaj CAT.II cu sistem de navigație ILS CAT.II etc.)
 - în acest context al facilităților existente⁶⁸ la nivelul unui nou aeroport, în perspectiva următorilor 10-15 ani de la deschidere, pe modelul evoluției traficului de pasageri la nivelul Aeroportului "Avram Iancu" din Cluj Napoca, Aeroportul din Miercurea Ciuc poate profita de pe urma lucrărilor de modernizare ce se vor efectua pe aeroporturile din proximitate.

- **posibilitatea a exploatării unor noi destinații:**

- În perspectiva creșterii organice a traficului de pasageri la nivelul aeroportului, inițial vor exista puține destinații deservite de un număr relativ mic de curse regulate săptămânale. Există riscul ca pasagerii, în lipsa unor variante multiple de îmbarcare/debarcare să opteze în continuare pentru variantele de zbor (intervale orare, zile de zbor) ale aeroporturilor concurente din Bacău, Târgu Mureș și Sibiu.

⁶⁵ Această variantă are două dezavantaje: presupune deplasarea pasagerului la Târgu Mureș și condiționarea zborului după ora prânzului.

⁶⁶ Această variantă are tot două dezavantaje: durata mare a călătoriei și gradul de confort redus.

⁶⁷ Curse operate de un alt operator decât WIZZ Air care operează deja la nivelul Aeroportului "Transilvania" din Târgu Mureș zboruri către destinația Budapesta și care, din rațiuni economice, nu va opera și la Târgu Mureș pe aceeași destinație.

⁶⁸ Terminal, turn de control, pistă, sistem de balizaj și de navigație etc.

- Posibilitatea exploatării unor noi destinații (ex. Spania, Franța, Germania, Regatul Unit etc.) care nu sunt incluse în planurile de zbor ale aeroporturilor din proximitate, în acord cu cererea pieței determinată de rata mare a emigrației românești și, complementar acesteia, a numărului mare de turiști VFR (Visiting-Friends-and-Relatives)

Dezavantaje:

- **Studiul de ceață:**

- Conform studiului de ceață, în 2014 a fost 708 ore de ceață, când nu ar fi fost posibil zborul VFR, așa cum sunt planificate zborurile la nivelul aeroportului.
 - Numărul înregistrat este de două ori mai mare decât în cazul aeroportului din Târgu Mureș, unde au fost 419 astfel de ore. În cazul aeroportului din Cluj, s-au înregistrat în total 311 ore. Un sistem ILS CAT I reduce numărul orelor de ceață la 489 în cazul orașului Miercurea Ciuc, la 272 în cazul aeroportului din Târgu Mureș și la 217 în cazul aeroportului din Cluj Napoca.
 - Dotarea aeroportului cel puțin cu un sistem ILS CAT I ar putea asigura condiții optime pentru operarea curselor aeriene pe un interval orar mult mai larg. În lipsa acestor dotări care să permită piloților aeronavelor să abordeze pista în vederea efectuării corecte a aterizării, perspectiva dezvoltării ulterioare a aeroportului este una limitată.
 - Mai mult, în condițiile imposibilității efectuării manevrelor de aterizare, determină implicit redirecționarea aeronavelor către aeroporturile din proximitate, fapt care va determina costuri suplimentare pentru pasageri și operatorul aerian.

- **Proximitatea aeroporturilor din Târgu Mureș, Sibiu și Bacău:**

- Acest fapt va determina identificarea unor operatori aeriени care nu operează în zona de proximitate a Aeroportului din Miercurea Ciuc.
- Companiile aeriene care vor opera pe aeroportul din Miercurea Ciuc pentru destinații similare cu cele existente în aeroporturile din Târgu Mureș, Sibiu și Bacău vor fi companii mai puțin cunoscute pasagerilor. Acest fapt va determina un grad ridicat de neîncredere în serviciile oferite și, în lipsa unui sistem eficient de achiziție a biletelor online similar celor oferite de companii precum WIZZ Air, Ryan Air sau BlueAir cu care pasagerii sunt deja familiarizați, va determina dificultăți inclusiv în modul de achiziționare al biletelor.

- **Gradul ridicat de expectanțe al publicului în ceea ce privește finalizarea lucrărilor de construcție și deschidere a aeroportului:**

- Nefinalizarea lucrărilor de modernizare în termenul stabilit inițial după obținerea finanțării și amânarea inaugurării aeroportului vor permite aeroporturilor concurente din Bacău, Târgu-Mureș și Sibiu să-și consolideze anumite rute (frecvență mare de zboruri săptămânale).

- **Finanțarea construcției aeroportului poate reprezenta o problemă în condițiile în care Consiliul Județean Harghita nu deține sumele necesare finanțării întregii investiții:**

- Posibilitatea semnării unor contracte de asociere cu UAT-uri de la nivel județean poate fi luată în calcul numai în condițiile în care acestea au un grad scăzut de îndatorare care să le permită accesarea unei finanțări externe sub formă de împrumut (ex. BERD).

În baza tuturor considerentelor menționate în prezentul studiu, considerăm oportună înființarea unui aeroport la Miercurea Ciuc în condițiile în care la nivelul aeroportului vor putea fi asigurate cel puțin următoarele servicii potențialilor pasageri:

- **Curse regulate internaționale:**

- în planul de zbor al aeroportului vor exista 3-4 curse săptămânale către destinația Budapesta cu aeronave cu o capacitate de minim 60 – maxim 80 de locuri⁶⁹;
- investiția ce ar urma să fie realizată nu se justifică dacă în planul de zbor nu sunt incluse curse către destinații internaționale. În acest sens, este recomandabilă identificarea unor operatori aerieni care în perspectiva înființării aeroportului își manifestă disponibilitatea de a opera zboruri cel puțin către destinația Budapesta.

- **Servicii de taxi aerian, zbor de agrement:**

- Asigurarea de zboruri cu aeronave de mici dimensiuni⁷⁰ private sau ale unor instituții de drept privat pentru servicii de taxi aerian, agrement etc.
- Pentru a fi eficientă operarea acestor zboruri se impune stabilirea unor tarife aeroportuare competitive în raport cu tarifele practicate de Aeroportul Transilvania din Târgu Mureș pentru aeronavele din acest segment.

În perspectiva continuării activităților întreprinse de Consiliul Județean Harghita în vederea înființării Aeroportului Internațional Miercurea Ciuc, recomandăm următoarele:

- elaborarea unui plan de afaceri care să prezinte detaliat necesarul de investiții la nivelul viitorului Aeroport Internațional Miercurea Ciuc. Acest aspect devine imperios necesar în condițiile în care orice măsură de sprijin din partea unității administrative-teritoriale, respectiv, bugetul județului, destinată aeroporturilor și companiilor aeriene este susceptibilă să reprezinte ajutor de stat.
 - în baza legală desemnată de Orientările Comisiei Europene privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.C99 din 04.04.2014, definirea bugetului total al unei asemenea scheme de ajutor necesită identificarea și colectarea de informații cu privire la necesarul de finanțare estimat⁷¹ pentru aeroporturile regionale pentru investiții și/sau operare până la finalul anului 2024.
- Includerea prin planul de afaceri anterior menționat a unor investiții în:

⁶⁹ Pentru ca o destinație să fie rentabilă din perspectiva costurilor și a profitului înregistrat de un operator aerian, gradul de ocupare/cursă trebuie să fie de minim 70%.

⁷⁰ La nivelul Aeroportului Transilvania din Târgu-Mureș, 21% din decolări/aterizări au fost asigurate cu aeronave de mici dimensiuni (ex.: Beechcraft, Britten-Norman, Cessna, Dornier, Embraer, Eurocopter, Dassault Falcon, Gulfstream, LearJet, Mooney, Piper, Cirrus etc.).

⁷¹ Necesarul de fonduri pentru operare se estimează a fi alocat din bugetul județului. Necesarul pentru investiții se estimează a fi alocat din surse diverse precum: bugetul județului, bugetul statului sau finanțări europene nerambursabile.

- Caracteristicile tehnico-operaționale
 - Pista de decolare/aterizare
 - Sistem de balizaj performant⁷²
 - Terminale pentru pasageri
 - Platformă de îmbarcare
- Dotări tehnice:
 - Cargo-handling (camioane, trailere, unități GPU, vidanjare, apă potabilă, benzi transportoare autopropulsate, motostivuitoare-încarcatoare etc.)
 - Kerosen
 - Dezăpezire și degivrare⁷³
- Facilități și servicii pentru pasageri.

⁷² Ținând cont de aspectele evidențiate în studiul de ceață.

⁷³ Ținând cont că cele mai scăute temperaturi se înregistrează la nivel național în județul Harghita.

CAPITOLUL VIII.

METODOLOGIE

Metodele de lucru utilizate în elaborarea acestui studiu includ activități specifice de inventariere, analiză primară a datelor și analiză secundară a surselor care au fost identificate în etapa de documentare.

În cadrul procesului de parcurgere a bibliografiei de specialitate au fost identificate surse primare și secundare suplimentare, astfel:

- surse primare – în principal această documentare vizează identificarea de date statistice în vederea unei corecte corelări a datelor utilizate în elaborarea scenariilor.
- surse secundare – au fost identificate două categorii de surse secundare:
 - ✓ o bibliografie generală, specifică domeniului, care include analize complexe, punctuale sau de ansamblu, ale traficului aerian la nivel național și regional pentru un anumit interval de timp;
 - ✓ o serie de studii și cercetări realizate în cadrul unor proiecte de cercetare derulate la nivel național și regional de institute și organizații independente care vizează aspecte punctuale cu privire la traficul aerian. Componentele de cercetare ale acestor studii includ deopotrivă studii calitative și cantitative (bazate pe metodologii fundamentate științific) privind populațiile din ariile de captare.

Activitatea de documentare este dublată, conform normelor metodologice de elaborare a oricărui studiu de cercetare, de o analiză complexă de corelare a informațiilor din sursele identificate. Această corelare a datelor obținute asigură o structură informațională corectă în perspectiva elaborării scenariilor de prognoze.

Utilizarea în cadrul elaborării scenariilor a datelor rezultate în urma cercetărilor întreprinse de instituții și organisme independente va contribui la rafinarea datelor oficiale existente.

Prelucrarea datelor colectate se va asigura pentru fiecare sarcină în parte prin activități metodologice specifice, precum:

- analiza primară a datelor statistice identificate la nivel național și regional și a datelor obținute în urma derulării cercetării cantitative. Această analiză va fi dublată, acolo unde acest lucru este posibil, de analiza informațiilor cuprinse în bazele de date ale cercetărilor derulate de institute și organisme independente;
- analiză secundară a datelor prin parcurgerea și analiza coroborată a datelor prezentate de studii de referință deja publicate cu privire la această tematică specifică.

În mod firesc, abordarea metodologică este axată pe grade diferite de complexitate, unele sarcini de lucru pretându-se mai degrabă la analize primare ale datelor culese, iar altele la analize secundare cu o complexitate ridicată determinată de modul de prelucrare și procesare a datelor.

Raportul a fost elaborat de către
SC MANUCODE CONSULTING AND RESEARCH SRL
în conformitate cu prevederile din
contractul de prestări servicii nr. 5636 din 17.03.2016 constând în servicii de elaborare a studiului
de oportunitate pentru înființarea unui aeroport în județul Harghita

Marin Dăsovean
Adnotat
MANUCODE
CONSULTING
AND RESEARCH
SRL

