

AVIAȚIA CIVILĂ ÎN SLUJBA TURISMULUI EUROPEAN ȘI INTERNATIONAL – EVOLUȚIE ȘI OPERATORI

PROF.DR. GABRIELA CECILIA STANCIULESCU

CONF.UNIV.DR. GABRIELA ȚIGU

Academia de Studii Economice din București

Facultatea de Comerț

Bdul Dacia nr.41, sector 1, București,

tel. 021 3191996,

gabriela-stanciulescu@yahoo.com

gabriela.stanciulescu@com.ase.ro

gabriela.tigu@com.ase.ro

Tourism is becoming more international in scope. As more attractions and facilities are developed there will be more attempts to lure the international traveler. Air transportation will benefit. Deregulation has also brought more flights and carriers into the air. Concern has been expressed about the crowded skies.

While flying is still the safest way to travel, more and more people are concerned about the safety of the skies.

Dezvoltarea extraordinară a transporturilor aeriene în perioada imediat următoare celui de al doilea război mondial a dus la fondarea în 1947 a Organizației Internaționale a Aviației Civile (ICAO) afiliată Națiunilor Unite (ONU). De când a fost fondată și până în prezent, ICAO a elaborat și facilitat stabilirea standardelor la nivel mondial privind protecția și siguranța traficului aerian de pasageri și mărfuri; exemplificate prin Anexe și Documente (Manuale de aeroport)¹¹. Transporturile aeriene civile internaționale se organizează și se derulează în baza unor Convenții guvernamentale internaționale (la care și România este parte contractantă din 1965) sub egida ICAO, ca organism specializat al ONU¹².

Documentul internațional ce a stat la baza fondării ICAO este Convenția de la Chicago semnată la 7 decembrie 1944 de către 52 de state (în prezent sunt 180 state contractante). Convenția de la Chicago privind Aviația Civilă Internațională a stabilit un set de principii de bază pentru sistematizarea serviciilor în transportul aerian mondial și de asemenea a elaborat Constituția Organizației Civile Internaționale (ICAO), constituție intrată în vigoare pe 4 aprilie 1947. ICAO ca agenție specializată a ONU, a elaborat (și a fost mandatată de ONU pentru aceasta), standarde și recomandări pentru a asigura un mod sigur, eficient și ordonat al zborurilor aviației civile internaționale¹³. Standardele definite sunt obligatorii pentru derularea în siguranță a activităților de aviație civilă, de către fiecare stat semnatar¹⁴.

¹¹ *** Jet One Magazine – februarie , 2006

¹² *** Joint Aviation Regulations JAA/JAR, 2004 Edition

¹³ *** Low Cost – A regional Affair – ARC, 2004

¹⁴ *** Low Fare Airlines – Mintel, 2002

În plan național, aplicabilitatea Convenției de la Chicago (și implicit a actelor normative în materie emise de ICAO) este pe deplin statuată prin Legea 399/27.12.2005 privind modificarea și completarea OG 29/1997 privind Codul Aerian Civil (art.2 alin 1).De-a lungul anilor, Consiliul ICAO a adoptat și dezvoltat un număr de 18 Anexe tehnice la Convenția de la Chicago, anexe ce reprezintă standardele aplicabile în prezent în toate statele membre¹⁵.

Pentru transportul aerian internațional sunt convenite 8 drepturi de operare:

1. *Primul drept se referă la libertatea de zbor și anume la faptul că toți operatorii aerieni au dreptul de a zbura peste orice țară, fără să aterizeze.*
2. *Al doilea drept se referă afirmativă la faptul că toți operatorii aerieni au dreptul să facă escală tehnică în altă țară, fără să-și schimbe încărcătura, adică să nu preia sau să coboare pasagerii sau marfă din avion.*
3. *Al treilea drept se referă la faptul că toți operatorii aerieni au dreptul să transporte pasageri sau marfă din țara lor de origine în țara partenerului din tratatele bilaterale încheiate..*
4. *Al patrulea drept se referă la faptul că toți operatorii aerieni au dreptul de a transporta pasageri și marfă din țara B înapoi în țara de origine A.*
5. *Al cincilea drept se referă la faptul că toți operatorii aerieni au dreptul de a transporta dintr-o țară A pasageri și marfă în țara B și în alte țări, C sau D cu servicii care încep și se termină în țara de origine A. Acest drept și libertate de zbor se poate aplica doar dacă țările C și D sunt de acord.*

Drepturile șase, șapte și opt sunt drepturi așa numite suplimentare :

6. *Al șaselea drept se referă la faptul că operatorul aerian din țara de origine A are dreptul să utilizeze libertatea doi și trei de a transporta pasageri și marfă între alte două țări dar cu folosirea bazei sale din țara A ca punct de tranzit.*
7. *Al șaptelea drept se referă la faptul că operatorul aerian are dreptul de a transporta pasageri și marfă între două țări cu servicii poziționate în totalitate în afara țării de bază.*
8. *Al optulea drept se referă la faptul că orice operator aerian are dreptul de a îmbarca și debarca pasageri sau marfă între două puncte interne în oricare țară cu serviciu originar în țara de bază.*

Aviația civilă are însă mai multe componente care contribuie la realizarea transportului aerian în depline condiții de siguranță și securitate aeriană. În cele mai multe cazuri turiștii recunosc și rezumă actul de transport aerian la persoanele cu care intră în contact în cadrul „compartimentului” de zbor. Lucru firesc întrucât rodul muncii tuturor celorlalte componente, nu este vizibil ci doar, creează premisele ca pilotul, elementul cel mai important, să poată conduce în bune condiții avionul, pe baza informațiilor și serviciilor furnizate de toți ceilalți¹⁶.

¹⁵ *** Aeronautical Information Publication -AIP Romania, 2005 Edition

¹⁶ *** Manual de Aeroport, ediția 2005

Participanții **directi** în realizarea zborului sunt: operatorul aerian, centrul de dirijare a traficului aerian, aeroportul, agenții terți, iar participanții **indirecti** sunt: agentul de handling¹⁷, agentul de refueling¹⁸, agentul de catering¹⁹, agențiile de ticketing²⁰.

Operatorul aerian

Este deținătorul aeronavelor și angajatorul echipajelor formate în general din piloți, mecanici de bord și stewarzi. Inafara de aceștia acesta mai detine sau administrază echipe tehnice de ingineri și mecanici necesari pentru reparații și întrețineri autorizate. Practic, operatorul aerian este cel care prin agenții săi direcți sau indirecti realizează serviciul de transport contractat cu pasagerul prin biletul vândut. Costul biletului însumează nu numai cheltuielile directe ci și celelalte cheltuieli indirecte pentru serviciile efectuate de terți.

Flota de zbor a fiecărui operator aerian este compusă din avioane de dimensiuni și performanțe tehnice diferite, funcție de modul de operare și distanța de acoperit.

Astfel, pentru transportul de masa în dotarea operatorului aerian de transport există avioane de mică capacitate și utilizate pe distanțe scurte (33 - 48 pasageri și distanța de maxim 1000-1500 km), avioane de medie capacitate și distanță (cu 48-180 pasageri, și distanța de 2000 – 2500 km), precum și avioane de mare capacitate și lungă distanță (180-440 pasageri și distanța maximă 6000-8000 km).

Operatori aerieni importanți în EUROPA

TAROM

TAROM este operatorul aerian național din România. De-a lungul timpului și-a schimbat flota, funcție de strategia de operare și de acoperire a distanțelor până la destinația de zbor. Actualmente execută zboruri interne de pe aeroportul București Henri Coandă – aeroportul bază, la aeroporturile din Bacău, Baia Mare, Cluj Napoca, Iași, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureș și Timișoara.

În plan extern TAROM execută zboruri la Amman, Atena, Beirut, Cairo, Dubai, Larnaca, Londra, Istanbul, Frankfurt, Munchen, Salonic, Sofia, Tel Aviv și în parteneriat tip code-share cu alți operatori aerieni pe destinațiile Viena, Budapesta, Varșovia, Milano, Praga, Roma, Aleppo, Zurich, Moscova,, Damasc, Geneva, Bruxelles, Paris, Madrid, Washington, New York. Principalul hub aeroportuar pentru aceste destinații este Paris-ul și operatorul aerian Air France. Pentru unele destinații TAROM operează cu parteneri în code-share precum Aeroflot, Air Moldova, Alitalia, Austrian Airlines, Brussels Airline²¹s, CSA, Iberia, Lot, Malev și Lyrianair.

Tabel nr.1 Componenta flotei TAROM în 2006 (16 aeronave)

Boeing 737 –700: 4 buc

Boeing 737-300: 5 buc

ATR 42-500: 7 buc

¹⁷ Handling = deservire aeronavă la sol

¹⁸ Refueling = alimentare cu combustibili

¹⁹ Catering = servicii alimentație publică la bordul avionului

²⁰ Tiketing = servicii de vânzare bilete avion

²¹ Code share = *parteneriat de operare comună*

Capacitate: 14 B +102 locuri
 Viteza de croazieră: 837 km/h
 Greutate max. la decolare: 68 t
 Distanță max. de zbor: 6000 km
 *** *Flight International Magazin, ianuarie 2006*

Capacitate: 10 B +114 locuri
 Viteza de croazieră: 795 km/h
 Greutate max. la decolare: 60 t
 Distanță max. de zbor: 4600 km

Capacitate: 10 B +38 locuri
 Viteza de croazieră: 474km/h
 Greutate max. la decolare: 18,6 t
 Distanță max. de zbor: 6000 km

MALEV

MALEV este operatorul aerian național în Ungaria. După o încercare inițială de privatizare cu Alitalia, și-a schimbat strategia și a achiziționat noi aeronave, cu intenția declarată de a deveni cel mai puternic operator aerian din Estul Europei, cu cele mai multe destinații acoperite direct și în parteneriate de code-share. Cursele interne ale MALEV au fost considerate curse de importanță regională, ca urmare a faptului că Ungaria deține o bună rețea de autostrăzi care poate acoperi celelalte destinații. Practic, toate autostrăzile maghiare au conexiune cu Aeroportul Budapesta Ferihegy II din toate direcțiile în aproximativ 1h – 1,3h. MALEV execută zboruri spre: Amsterdam, Atena, Bangkok, Beirut, Berlin, Bologna, Bruxelles, București, Burgas, Cairo, Constanța, Copenhaga, Cork, Damasc, Dublin, Dubrovnik, Frankfurt, Geneva, Göteborg, Hamburg, Helsinki, Istanbul, Kiev, Cracovia, Larnaca, Ljubljana, Londra, Lyon, Madrid, Moscova, München, New York, Odessa, Paris, Praga, Pristina, Roma, Sarajevo, Skopje, Sofia, Stockholm, Stuttgart, Tel Aviv, Thessalonica, Timișoara, Tirana, Târgu Mureș, Toronto, Varna, Varșovia, Veneția, Zagreb, Zurich.

Tabel nr.2 Componenta flotei MALEV în 2006 (29 aeronave).

Boeing 737 –700 NG: 6 buc Capacitate: 119 locuri Viteza de croazieră: 850 km/h Greutate max. la decolare: 64,4t Distanță de zbor: 5100 km	Boeing 737-600: 6 buc Capacitate: 102 locuri Viteza de croazieră: 850 km/h Greutate max. la decolare: 63.2 t Distanță de zbor: 4.200 km	Boeing 737-800: 5 buc Capacitate: 180 locuri Viteza de croazieră: 850km/h Greutate max. la decolare: 77.79t Distanță de zbor: 3500 km
Boeing 767 –200 ER: 2 buc Capacitate: 185 locuri Viteza de croazieră: 940 km/h Greutate max. la decolare: 175.54 t Distanță de zbor: 12700 km	Focker 70: 5 buc Capacitate: 67 locuri Viteza de croazieră: 850 km/h Greutate max. la decolare: 36.74 t Distanță de zbor: 4200 km	CRJ –200 ER: 4 buc Capacitate: 48 locuri Viteza de croazieră: 930 km/h Greutate max. la decolare: 23 t Distanță de zbor: 2978 km

*** *Flight International Magazin, ianuarie 2006*

CARPATAIR

Principalul operator aerian cu capital privat din România cu sediul la Timișoara. De altfel, Aeroportul Timișoara a fost desemnat ca hub (punct de conexiune între zboruri) prin care se acoperă și se efectuează zboruri pe tot teritoriul României: București, Bacău, Cluj, Constanța, Iași, Sibiu, Suceava, Oradea, Târgu Mureș, Timișoara având destinații în Germania: Dusseldorf, Stuttgart, München și în Italia: Bergamo, Torino, Verona, Veneția, Bologna, Ancona, Florența, Roma, Napoli. CARPATAIR mai execută zboruri spre: Budapesta, Lvov, Londra, Chișinău.

Tabel nr.3 Componenta flotei CARPATAIR în 2006 (17 aeronave)

SAAB 340: 3 buc	SAAB 2000: 11buc	Focker 100: 3 buc
Capacitate: 33 locuri	Capacitate: 50 locuri	Capacitate: 105 locuri
Viteza de croazieră: 522 km/h	Viteza de croazieră: 670 km/h	Viteza de croazieră: 850 km/h
Greutate maximă la decolare: 13.1t	Greutate max. la decolare: 23 t	Greutate max. la decolare: 44.45 t
Distanță de zbor: 800 km	Distanță de zbor: 1300 km	Distanță de zbor: 2380 km

*** *Flight International Magazin, ianuarie 2006*

BLUE AIR

Cel mai cunoscut operator român de zboruri Low Cost din România. Își are sediul la București pe Aeroportul Băneasa. Blue Air este primul operator român Low Cost cu capital integral privat înființat la data 13 decembrie 2004. Flota Blue Air este compusă din 2 aeronave moderne tip Boeing 737 seria 300 și un Boeing 737 seria 500.

Tabel nr. 4 Componenta flotei BLUE AIR în 2006 (3 aeronave)

Boeing 737 –300: 2 buc.	Boeing 737-500: 1 buc.
Echipaj: 2 piloți+ 3 stewardzi	Echipaj: 2 piloți+ 3 stewardzi
Capacitate: 144 pasageri	Capacitate: 123 pasageri
Viteza de croazieră: 800 km/h	Viteza de croazieră:
Greutate maximă la decolare: 68 t	Greutate max. la decolare:
Distanță de zbor: 4.700 km	Distanță de zbor:

*** *Flight International Magazin, ianuarie 2006*

Prin utilizarea judicioasă a aeronavelor pe principii Low Cost, Blue Air²² reușește doar cu cele trei aeronave să acopere numeroase destinații de zbor: Lyon, cu utilizarea Aeroportului Saint d'Exupery, cu 3 zboruri/săptămână; Paris, cu aterizare pe Aeroportul Beauvais Tille cu 3 zboruri /săptămână; Roma, cu aterizare pe Aeroportul Ciampino, cu 7 zboruri/săptămână; Milano, cu aterizare pe Aeroportul Bergamo, cu 3 zboruri/săptămână; Barcelona, cu aterizare pe Aeroportul Reus cu 5 zboruri/săptămână; Maastrich, cu aterizare pe Aeroportul Aachens, cu 3 zboruri/săptămână; Istanbul, cu 3 zboruri/săptămână; Bratislava, cu 6 zboruri/săptămână; Madrid, cu 2 zboruri/săptămână; Frankfurt, cu aterizare pe Aeroportul Haan, cu 3 zboruri/săptămână. Costul transportului pe orice destinație începe de la 38 Euro + taxe de aeroport și nu sunt condiționate de includerea unui sfârșit de săptămână pentru efectuarea zborului. Cu cât se rezervă și se achită costul transportului mai din timp, cu atât acesta este mai ieftin. La bordul aeronavelor se oferă servicii duty free și catering contra cost.

RYANAIR

Primul și cel mai dezvoltat operator aerian de zboruri LOW COST. Are sediul în Dublin, Irlanda. Ryanair a deschis 8 destinații în Europa, pe care le folosește ca hub-uri:

- destinații principale: Cork, Dublin, Shanom (Irlanda), East Midlands, Glasgow, Liverpool, Londra (Anglia), Bruxelles (Belgia), Frankfurt (Germania), Milano, Pisa, Roma (Italia), Girona (Franța), Stockholm (Suedia);

²² *** Broșura prezentare Blue Air, 2006

- destinații secundare: Derry, Kerry, Knock (Irlanda), Aberdeen Birmingham, Blackpool, Bournemouith, Bristol, Cardiff, Doncaster, Durham, Edinburg, Humberside, Leeds, New Castle, New Quay, Manchester (Anglia), Faro Porto, Santiago de Compostela (Portugalia), Alweira, Jerez, Malaga, Granada, Sevilla, Valladolid, Santander, Itozia, Valencia, Murcia, Reus, Zaragoza (Spania), Biaritz, Pan, Carcarsonne, Perpignan, Marseille, Toilos, Montpellier, Nimes, Grenoble, St. Etienne, Rodez, Bergerac, La Rochelles, Limages, Potters, Nantes, Dinard, Brest, Tours, Paris (Franța), Genova, Parma, Trieste, Veneția, Bologna, Ancona, Bari, Brindisi, Palermo, Verona, Torino (Italia), Friedrichafen, Karlsruhe Baden, Leipzig, Berlin, Hamburg, Weeze (Germania), Eindhoven (Olanda), Linz, Salzburg, Grot (Austria), Szezeciu, Rzeszow (Polonia), Brno (Cehia), Bratislava (Slovacia), Balaton (Ungaria), Malmo, Goteborg (Suedia), Oslo, Hangesund (Norvegia), Aarhus, Esbjerg (Danemarca), Riga (Letonia), Kannas (Lituania), Tampere (Finlanda).

Până la finele anului 2005 a transportat 35 milioane pasageri pe 288 destinații de Low Cost, în 21 de țări din Europa. Ryanair are peste 2700 de angajați ce exploatează o flotă de 100 aeronave B 737-800, la care urmează să se adauge și altele, conform strategiei de dezvoltare viitoare.

Operatorii aerieni de linie împreună cu cei Low Cost vor influența pozitiv transportul aerian românesc și implicit turismul național și internațional.

Centrul de dirijare a traficului aerian

Spațiul aerian este zona în care aeronavele execută traiectele de zbor dintr-un punct de decolare într-unul de aterizare. Acest spațiu este de controlat și organizat pe culoare de zbor bine definite și marcate la sol cu radiofari, care confirmă piloților prin intermediul echipamentelor de la bord dacă și cum zboară pe direcția stabilită. Culoarele de zbor în spațiul aerian al României sunt culoare interne și culoare internaționale. Culoarele internaționale au lățimea de 10 km, 5 km stânga/dreapta de ax iar culoarele internaționale au lățimea de 20 km, 10 km stânga/dreapta de ax. Spațiul aerian este împărțit și pe nivele de zbor începând de la sol și până în zona zborurilor stratosferice.

La peste 10.000 metri înălțime de la sol avioanele performante au cele mai bune condiții de deplasare întrucât este un spațiu mai liniștit fără vânturi, cu nori foarte rari și fără păsări care ar putea perturba deplasarea.

Totodată la înălțimea respectivă motoarele au un randament mai bun în ceea ce privește consumul de combustibil, iar temperatura aerului este constant negativă pe toată durata anului de -350C/-500C. Pentru atingerea acestei înălțimi de zbor piloții sunt dirijați de centrele de dirijare a traficului aerian din zona aeroportului până la nivelul 10 după care, se predau centrelor de dirijare zonale care urmăresc atingerea acestor altitudini, care se realizează, în condiții normale, în aproximativ 12-15 minute. La fel pentru aterizare aeronavele sunt dirijate pentru coborâre în zona aeroporturilor unde se predau operatorului de dirijare de la centrul de dirijare regional. Aceste culoare de zbor pe care, la diferite nivele de zbor, se deplasează aeronavele sunt supravegheate de centre de dirijare a traficului aerian în ideea de a se crea o siguranță a deplasărilor.

Există centre regionale de dirijare a traficului aerian care au atribuțiuni specifice pe culoarele de zbor, iar în preajma fiecărui aeroport există câte un centru de dirijare cu responsabilități de până la 30 de kilometri de aeroport unde sunt localizate. În general aceste centre sunt amplasate în turnurile de control dar mai au componente și în alte locații ale aeroportului cum ar fi stațiile radar, ILS, stații meteo, etc. Transferul dirijării zborului unui avion se realizează între diferitele centre de dirijare ale traficului aerian funcție de competența cu care sunt investite. Astfel pilotul comută aparatura radio de legătură aer-sol pe frecvența fiecărui centru de dirijare indicat de cel anterior, revenind și confirmând apoi vechiului centru faptul că a intrat în legătură cu noul organ de dirijare.

Pentru că numărul de avioane și pasageri a crescut simțitor în vederea realizării unor activități de dirijare optime s-a creat un centru de dirijare unic în Europa sub numele de EUROCONTROL, cu sediul la Bruxelles. Practic orice aeronavă care zboară în spațiul controlat, chiar între două puncte interne, spre exemplu Sibiu - Timișoara, operatorul aerian va fi nevoit să obțină aprobarea de zbor de la EUROCONTROL care, funcție de diferitele criterii le alocă o rută, cu o oră de decolare exactă, care dacă nu este respectată va trebui resolicitată întrucât aprobarea de zbor se pierde.

BIBLIOGRAFIE

1. *** Jet One Magazine – februarie , 2006
2. *** Joint Aviation Regulations JAA/JAR, 2004 Edition
3. *** Low Cost – A regional Affair – ARC, 2004
4. *** Low Fare Airlines – Intel, 2002
5. *** Aeronautical Information Publication -AIP Romania, 2005 Edition
6. *** Manual de Aeroport, ediția 2005
7. *** Broșura prezentare Blue Air, 2006
8. Gabriela Stanciulescu – Managementul operațiunilor in turism, Editura AllBeck, Bucuresti, 2003