



SÁBHÁILTEACHT EITLÍOCHTA

Deimhnítear ardleibhéal aonfhoirmeach sábháilteachta^[1] ar fud an mhargaidh inmheánaigh maidir le haeriompar trí rialacha comhchoiteanna a leathnaíodh de réir a chéile chun earnáil na heitlíochta ina hiomláine a chumhdach.

BUNÚS DLÍ

Airteagal 100(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

CUSPÓIRÍ

Bhí ceanglas ann nuair a cuireadh margadh inmheánach an aeriompair i gcrích i lár na 1990idí^[2] go nglacfaí rialacha comhchoiteanna chun ardleibhéal aonfhoirmeach sábháilteachta a áirithiú san earnáil.

TORTHAÍ

Dlúthchuid den eitlíocht is ea an tsábháilteacht. Gan rialacha diana chun ardleibhéal sábháilteachta a dheimhniú, ní bheifí in ann earnáil an aeriompair a fhorbairt ar an mbealach céanna, mar ní bheadh aon duine sásta eitilt (mar phaisinéirí nó mar fhoireann). Ós rud é go bhfuil sé indéanta taisteal i bhfad in achar ama atá measartha gearr a bhfuil leis an aeriompar, tá gá le comhar idirnáisiúnta éigin ar a laghad don tsábháilteacht eitlíochta.

Ar an leibhéal idirnáisiúnta, tá an Eagraíocht Eitlíochta Sibhialta Idirnáisiúnta (ICAO^[3]) freagrach as íoschaighdeáin sábháilteachta eitlíochta a leagan síos, ach níl na caighdeáin sin ceangailteach agus tá comhlíonadh na gcaighdeán sin ag brath go príomha ar dhea-thoil pháirtithe na Stát.

Ós rud é gur cruthaíodh margadh inmheánach Eorpach maidir le heitlíocht, ba cheart do gach paisinéir tairbhe a bhaint as an ardleibhéal sábháilteachta céanna agus iad ag eitilt cibé áit san Aontas ar mian leo. Ar an gcaoi sin, tá rialacha comhchoiteanna ceangailteacha tagtha in áit rialacha náisiúnta ar leibhéal AE. Ar an mbealach céanna,

[1]Le sábháilteacht eitlíochta, cumhdaítear dearadh, monarú, cothabháil agus úsáid na n-aerárthaí.

Níor cheart í a mheascadh le slándáil eitlíochta, arb é is cuspóir di gníomhartha mailíseacha in aghaidh aerárthaí agus a gcuid paisinéirí agus foireann a chosc (féach bileog eolais [3.4.7](#)).

[2]Leis an 'tríú pacáiste' maidir le léirscaoileadh na hearnála eitlíochta — Rialacháin (CEE) Uimh. 2407/92, 2408/92 agus 2409/92 (cuireadh Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ina n-ionad ó shin i leith) — tugadh rochtain saor in aisce ar bhealaí laistigh den Chomhphobal d'aeriompróirí AE (féach bileog eolais [3.4.6](#)).

[3]Is gníomhaireacht speisialaithe de chuid na Náisiún Aontaithe é ICAO a bunaíodh faoi Choinbhinsiún um Eitlíocht Shibhialta na Nollag 1944 (ar a dtugtar 'Coinbhinsiún Chicago' freisin), dá bhfuil 191 thír aontaithe anois. Glacann ICAO caighdeáin agus 'cleachtais mholta' atá riachtanach do pháirtithe na Stát, ach níl sásra ceangailteach ann chun comhlíonadh a fhíorú.



tá sásra ar leibhéal AE, a nascann údaráis eitlíochta sibhialta náisiúnta, an Coimisiún Eorpach agus Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa (EASA)^[4], curtha in ionad údaráis rialála náisiúnta agus a gcomhlachtaí comhair deonacha (go háirithe, na hIar-Chomhúdaráis Eitlíochta^[5]). Ó 2003, bhí EASA freagrach, go háirithe, as forálacha rialála a dhréachtú sa réimse sin (a bhí ina mbunús do thograí ón gCoimisiún le haghaidh gníomhartha reachtacha). Déanann an Coimisiún, EASA agus na húdaráis inniúla náisiúnta faireachán ar chur i bhfeidhm na rialacha seo laistigh dá réimsí inniúlachta faoi seach, ach freisin ar bhonn tacaíocht fhrithpháirteach.

Tá na rialacha comhchoiteanna maidir le sábháilteacht eitlíochta sibhialta bunaithe ar na caighdeáin agus na moltaí arna nglacadh ag ICAO, ach is minic a bhíonn siad níos déine. Leathnaíodh iad de réir a chéile chun earnáil an aeriompair ina hiomláine a chumhdach. Maidir leis na rialacha, is é an cuspóir ginearálta atá leo ná tionóiscí a chosc ar an gcéad dul síos agus féachtar leis an méid sin a dhéanamh, ní hamháin trí chultúr freagrachta a chur chun cinn sa tionscal ach freisin trí mhaoirseacht sheachtrach^[6].

Ó 1994, bhí prionsabail ICAO maidir le tionóiscí eitlíochta sibhialta a imscrúdú mar chuid de dhlí AE (i dTreoir 94/56/CE, ar cuireadh Rialachán (AE) Uimh. 996/2010 ina hionad). Caithfidh na himscrúduithe a bheith go hiomlán neamhspleách, agus caithfear gurb é an t-aon aidhm amháin a bheidh leo ná na bunchúiseanna a bhíonn le tionóiscí a chinneadh, agus tionóiscí amach anseo a chosc, seachas féachaint le milleán nó freagracht a leagan ar duine (cur chuige nach bhfuil i gcónaí i gcomhréir leis an gcur chuige a úsáidtear faoin dlí sibhialta agus coiriúil náisiúnta, a bhfuil sáraitheoirí a shainaithe agus a phionósú mar chuspóir leis). Tá an loighic choiscitheach agus 'neamhphionósach' chéanna mar bhonn ag na rialacha lena rialaítear tuairisciú tarluithe maidir le heitlíocht sibhialta (Treoir 2003/42/CE, agus Rialachán (CE) Uimh. 1321/2007 agus 1330/2007, a raibh Rialachán (AE) Uimh. 376/2017 curtha in ionad gach ceann acu): ó 2005, caithfear aon fhadhbanna a shainaithe i gcóras an aeriompair a dhearbhu leis na húdaráis inniúla náisiúnta, a chaithfidh iad a dhearbhu le EASA, agus na tuarascálacha ábhartha á stóráil agus á scaipeadh ansin (trí thaisclann lárnach arna bainistiú ag an gCoimisiún) chun críocha anailíse.

[4]Ba cheart é a thabhairt faoi deara bhfuil na rialacháin theicniúla i réimse na bainistíochta aerthráchta agus na seirbhísí aerloingseoireachta tarraingthe suas freisin ag Eurocontrol, nó ag eagraíochtaí eile um chaighdeánú amháin EUROCAE (déanann Eurocontrol freisin cuid den rialachán sin a chur chun feidhme). Tá soiléirí ar dheighilt na gcúraimí ag gabháil le leathnú na rialacha comhchoiteanna maidir le sábháilteacht eitlíochta agus maidir le hinniúlachtaí EASA sna réimsí seo: beidh EASA freagrach anois as rialacháin theicniúla a tharraingt suas agus déanfaidh Eurocontrol na cúraimí oibríochtúla maidir leis an 'Aerspás Eorpach Aonair' a chur i gcrích (féach bileog eolais [3.4.8](#)). Féach freisin an togra le haghaidh rialacháin [COM\(2013\) 0409](#) an 11 Meitheamh 2013 agus an rún a ghlac an Pharlaimint ar an gcéad léamh an 12 Márta 2014, IO C 378, 9.11.2017, Ich. 584.

[5]Comhlacht neamhfhoirmiúil ab iad na Comhúdaráis Eitlíochta (JAA) a bunaíodh chun comhar idir na húdaráis rialála eitlíochta sibhialta éagsúla den chuid is mó de thíortha Eorpacha (AE agus neamh-AE) a éascú, agus bhí siad freagrach as caighdeáin agus nósanna imeachta sábháilteachta a fhorbairt (agus bhí sé de chead ag gach páirtí Stáit iad a chur i bhfeidhm ar a bhealach féin ansin). Cuireadh tús le hobairt JAA in 1970 (nuair a seoladh Airbus) agus bhí 43 bhalltír rannpháirteach ann agus é ina bhuaic. Rinneadh é a dhíscaoileadh in 2009: ós rud é gur glacadh rialacha comhchoiteanna maidir le sábháilteacht eitlíochta sibhialta atá ceangailteach agus infheidhme go díreach, ní raibh gá ag Ballstáit AE le JAA a thuilleadh.

[6]Is sampla maith é an Faomhadh Eagraíochtaí Deartha a bhronnann EASA den tslí a bhfuil cultúr na freagrachta sin á chur chun cinn san earnáil.



Ó 2003^[7], rialaíodh an aeracmhainneacht freisin le rialacha comhchoiteanna, i.e. an bealach a gcaithfear aerárthaí a dhearadh, a thógáil agus a chothabháil. In 2008, leathnaíodh na rialacha chun oibríochtaí aeir agus oiliúint aerchriú a chumhdach, i.e. rinneadh rialú ar an mbealach ar gá aerárthaí a oibriú. In 2019, leathnaíodh iad tuilleadh chun sábháilteacht oibríochtaí aerfoirt agus bainistíocht aerthráchta a chumhdach, chomh maith le soláthar na seirbhísí aerloingseoireachta. Tá feidhm chothrom ag gach riail maidir le haerárthaí agus codanna aerárthaí agus le heagraíochtaí agus pearsanra a bhfuil freagracht acu as na rudaí sin a thógáil, a chothabháil agus a oibriú, lena n-áirítear aerárthaí agus iompróirí tríú tíortha a oibríonn san Aontas. In 2015, mhol an Coimisiún go dtreiseofaí na rialacha sin chun, mar shampla, forbairt na n-aerárthaí gan foireann (ladraínn) a chur san áireamh, chomh maith leis an idirspleáchas idir sábháilteacht eitlíochta agus réimsí eile amhail slándáil agus cosaint an chomhshaoil ([COM\(2015\)0613](#)). Leis an togra, leathnaíodh inniúlachtaí EASA i réimsí amhail slándáil (lena n-áirítear an chibearshlándáil) agus an comhshaoil. Mhol sé freisin roinnt athruithe ar struchtúr EASA (e.g. Bord Feidhmiúcháin a chruthú chun cuidiú leis an mBord Bainistíochta agus leis an Stiúirthóir Feidhmiúcháin). Rud nach beag a thábhacht, moladh dhá fhoinsé ioncaim sa bhreis d'EASA (deontais agus táillí aerloingseoireachta do chúraimí bainistíochta aerthráchta/seirbhísí aerloingseoireachta). Tar éis plé cuimsitheach ar an togra sin idir an Pharlaimint agus an Chomhairle, glacadh Rialachán (AE) 2018/1139^[8] i mí Iúil 2018 lenar aisghaireadh Bun-Rialachán EASA roimhe sin (Rialachán (CE) Uimh. 216/2008).

Rinneadh clár SAFA (Measúnú Sábháilteachta ar Aerárthaí Eachtracha), a seoladh in 1996 ag an gComhdháil Eorpach um Eitlíocht Sibhialta (ECAC^[9]), na bunchlocha a leagan síos i gcomhair chomhchuibhiú na n-iniúchtaí ar aerárthaí eachtracha, Eorpach agus neamh-Eorpach araon, in aerfoirt na bpáirtithe Stáit chun comhlíonadh na n-íoscheanglas sábháilteachta, arna leagan síos ag ICAO^[10], a fhíorú. Rinneadh clár a bhí éigeantach do na Ballstáit de SAFA, ó 2006, le Treoir 2004/36/CE (ar cuireadh Rialachán (CE) Uimh. 216/2008 in a hionad). Ó 2014, déantar iniúchadh ar aerárthaí ó thíortha EASA (an tAontas Eorpach, an Íoslainn, an Iorua agus an Eilvéis) ar bhonn chaighdeáin na Gníomhaireachta, ar caighdeáin iad atá níos sriantaí uaireanta, agus iniúchtaí SACA (Measúnú Sábháilteachta ar Aerárthaí an Chomhphobail) arna rialú le Rialachán (AE) Uimh. 965/2012. Glacann 48 dtír páirt anois in SAFA/SACA, tíortha Eorpacha agus neamh-Eorpacha araon agus na 28 mBallstát san áireamh, agus gach bliain déantar iniúchtaí ar níos mó ná 6 000 aerárthach san Aontas Eorpach (le

[7]In 1991, rinneadh na 'ceanglais theicniúla' a chomhchuibhiú ar íosleibhéal trí bhéithin Rialachán (CE) Uimh. 3922/91, ar bhonn na 'socrúithe' arna nglacadh (le dua) ag na Comhúdarás Eitlíochta.

[8]Rialachán (AE) 2018/1139 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 4 Iúil 2018 maidir le rialacha comhchoiteanna i réimse na heitlíochta sibhialta agus lena mbunaítear Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa, agus lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, Rialachán (AE) Uimh. 996/2010, Rialachán (AE) Uimh. 376/2014 agus Treoir 2014/30/AE agus Treoir 2014/53/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Rialachán (CE) Uimh. 552/2004 agus Rialachán (CE) Uimh. 216/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus Rialachán (CEE) Uimh. 3922/91 ón gComhairle (IO L 212, 22.8.2018, lch. 1).

[9]Is grúpa neamhfhoirmiúil d'údarás eitlíochta sibhialta de chuid 44 thír Eorpacha í an Chomhdháil Eorpach um Eitlíocht Sibhialta (ECAC) a fhéachann lena mbeartais agus a gcleachtais a chomhchuibhiú agus lena gcaidreamh le réigiúin eile an domhain a chur chun cinn. Níl aon chumhachtaí rialála ag ECAC, ach is fóram úsáideach é don phlé.

[10]Na ceanglais arna leagan amach in Iarscríbhinn 1 (Ceadúnú Pearsanra), Iarscríbhinn 6 (Oibriú Aerárthaí) agus in Iarscríbhinn 8 (Aeracmhainneachta Aerárthaí) a ghabhann le Coinbhinsiún Chicago.



hoibreoirí AE agus neamh-AE beagnach ar comhchéim maidir le líon na n-aerárthaí sin), agus déantar iniúchadh ar níos mó ná 11 000 aerárthach san iomlán i ngach tír rannpháirteach. Tá taifeadtaí láraithe á gcoinneáil ag EASA ar na tuarascálacha iniúchta. D'fhéadfadh srianta ar oibríochtaí a bheith mar thoradh ar aon easnaimh a aimsítear; i gcás inar gá, cuirfear na hoibreoirí lena mbaineann ar dhúliosta aeriompróirí nach bhfuil cead acu oibriú in AE ar chúiseanna sábháilteachta. Tugadh isteach an dúliosta in 2005 (Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005). Déantar é a nuashonrú (trí reachtaíocht lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006) agus a fhoilsiú go rialta chun paisinéirí, díoltóirí aerthicead agus na húdaráis inniúla a choinneáil ar an eolas i gcónaí. Ina theannta sin, caithfidh gach oibreoir neamh-AE, ar mhaith leo eiltí a oibriú chuig AE, a chruthú go gcomhlíonann siad caighdeáin sábháilteachta ICAO ó mhí na Samhna 2016. Tá an cruthúnas sin i bhfoirm údarú arna eisiúint ag EASA (Rialachán (AE) Uimh. 452/2014).

Léirítear le hinneachar an dúliosta go bhfuil gá le sábháilteacht eitlíochta sibhialta a fheabhsú i réigiúin áirithe den domhan. Chun é sin a dhéanamh, chuir AE socruithe comhoibríochta ar bun le ICAO agus cabhraíonn sé leis na tíortha a bhfuil na deacrachtaí is mó acu córais éifeachtacha sábháilteachta eitlíochta a bhunú. In éineacht leis sin, bheartaigh AE go nglacfaidh a thíortha comharsanachta — cinn scríbe aerthaistil fhéideartha do líon mór saoránach Eorpach — páirt sa mhargadh inmheánach aeriompair, rud a fhágann go gcaithfear gach riail chomhchoiteann maidir le sábháilteacht eitlíochta a chur i bhfeidhm (tíortha den Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, an Eilvéis agus tíortha na mBalcán, atá ina gcomhpháirtithe i gcomhaontú Chomhlimistéir Eitlíochta na hEorpa).

Tá trádáil táirgí agus seirbhísí a éascú mar aidhm eile leis an gcomhar idirnáisúnta maidir le sábháilteacht eitlíochta. D'fhéadfadh sé go gcuirfí isteach ar an trádáil sin trí iomadú na gcaighdeán teicniúil. Dá réir sin, tá comhaontuithe um aitheantas frithpháirteach maidir le leibhéil sábháilteachta tugtha i gcrích ag AE lena phríomhpháirtithe eitlíochta (SAM, Ceanada agus an Bhrasaíl). Óna taobh féin de, tá socruithe oibre i gcomhair tionscadail ar leith tugtha i gcrích ag EASA. Rinneadh na socruithe oibre sin le páirtithe tionscail as tíortha nach dtagann faoi chomhaontuithe um aitheantas frithpháirteach mar sin. Is féidir leis na tíortha lena mbaineann trádáil gan bhac a dhéanamh leis na táirgí agus na seirbhísí a chumhdaítear leis na comhaontuithe agus na socruithe sin.

In 2018, thólaic an Coimisiún togra maidir le tabhairt i gcrích comhaontaithe idir an tAontas Eorpach agus an tSín maidir le sábháilteacht na heitlíochta sibhialta. Tá an próiseas cinnteoireachta ag dul ar aghaidh faoi láthair ([2018/0155\(NLE\)](#)).

RÓL PHARLAIMINT NA HEORPA

Maidir le tacaíocht réamhghníomhach na Parlaiminte chun córas Eorpach éifeachtach a bhunú le haghaidh sábháilteacht eitlíochta sibhialta, chuir sí béim ar leith i gcónaí ar chearta aerphaisinéirí chun faisnéis a fháil agus ar éifeachtacht Ghníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa.

Mar sin, bhí an Pharlaimint i gcónaí den tuairim gurb é ceann d'fheidhmeanna Threoir SAFA náire phoiblí a chur ar aerlínte nach gcomhlíonann caighdeáin sábháilteachta



idirnáisiúnta. Is é dearcadh na Parlaiminte gur cheart é a bheith de chumhacht ag an gCoimisiún aon bheart a fhorchuireann Ballstát amháin tar éis iniúchadh SAFA a leathnú chun AE ina iomláine a chumhdach. Leis sin, leag na Feisirí Eorpacha na bunchlocha as a dtiocfadh ‘an dúliosta’ mar a thugtar air, bliain amháin tar éis theacht i bhfeidhm na Treorach. Ba í an Pharlaimint freisin a rinne éigeantach é foilsiú an dúliosta, agus rialaigh sí go bhfuil paisinéirí i dteideal aisíocaíochta nó athróidithe i gcás ina gcuirtear eitilt ar ceal tar éis don aerlíne a bheith curtha ar an liosta sin. Ina theannta sin, d’éiligh an Pharlaimint ó thús gur cheart d’EASA a bheith neamhspleách maidir le cur i gcrích a cuid cúraimí teicniúla agus gur cheart sainchúraim níos leithne a thabhairt di: ar an gcaoi sin, d’iarr an Pharlaimint in 2002 go ndéanfar cumhachtaí EASA agus na rialacha comhchoiteanna maidir le sábháilteacht a leathnú chun oibríochtaí aerárthaí agus ceadúnú pearsanra eitilte a chumhdach. Tugadh an leathnú, faoi dheireadh, in 2008. Ba í an Pharlaimint a dhílsigh cumhachtaí iallaigh agus bactha éifeachtacha sa Ghníomhaireacht trí chead a thabhairt di pionós airgeadais a ghearradh atá i gcomhréir le sárúithe.

Thairis sin, ba dhíol sásaimh don Pharlaimint in 2016 é an moladh chun athbreithniú a dhéanamh ar Bhunrialachán EASA (Rialachán (CE) Uimh. 216/2008), atá dírithe ar na leibhéil is airde sábháilteachta eitlíochta a bhaint amach. Tharraing sí aird go háirithe ar an ngá le forálacha riachtanacha chun EASA a oiriúnú d’fhorbairtí nua san eitlíocht, amhail méadú ar aerthrácht, úsáid leathan na ladrann, teacht chun cinn na limistéar coinbhleachta atá díreach in aice na hEorpa agus castacht teicneolaíochta mhéadaithe san eitlíocht. In 2017, d’iarr sí ar an gCoimisiún agus ar an gComhairle acmhainní agus foirne leordhóthanacha a thabhairt do EASA chun ardchaighdeáin sábháilteachta a áirithiú agus chun a ról ar an ardán idirnáisiúnta a neartú.

Áirítear ar phríomthéacsanna Parlaimint na hEorpa sa réimse sin an méid seo a leanas:

- Moladh an 21 Márta 2002 ar chomhsheasamh na Comhairle maidir le rialachán a ghlacadh ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna i réimse na heitlíochta sibhialta agus lena mbunaítear Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa ([A5-0093/2002](#));
- Tuarascáil an 9 Márta 2004 ar an téacs comhpháirteach a d’fhorghas an Coiste Idir-réitigh le haghaidh treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le sábháilteacht aerárthaí tríú tíortha a úsáideann aerfoirt an chomhphobail ([A5-0125/2004](#));
- Tuarascáil an 19 Deireadh Fómhair 2005 ar thogra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le paisinéirí aeriompair a chur ar an eolas faoi chéannacht an iompróra oibriúcháin agus maidir le faisnéis sábháilteachta a chur in iúl ag na Ballstáit ([A6-0310/2005](#));
- Rún ó Pharlaimint na hEorpa an 29 Deireadh Fómhair 2015 maidir le húsáid shábháilte córas aerárthaí cianrialaithe (RPAS), ar a dtugtar go coitianta ‘aerárthach gan foireann’ (UVAnna), i réimse na heitlíochta sibhialta ([A8-0261/2015](#))^[11];

[11] [IO C 355, 20.10.2017, lch. 63.](#)



- Tuarascáil an 2 Nollaig 2016 ar thogra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna i réimse na heitlíochta sibhialta agus lena mbunaítear Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta an Aontais Eorpaigh ([A8-0364/2016](#));
- Rún ó Pharlaimint na hEorpa an 16 Feabhra 2017 maidir le Straitéis Eitlíochta don Eoraip ([A8-0021/2017](#))^[12].

Esteban Coito
04/2019

[12] [IO C 253, 18.7.2018, lch. 284.](#)

