



AERIOMPAR: AERSPÁS EORPACH AONAIR

Is é is aidhm don tionscnamh Aerspás Eorpach Aonair éifeachtúlacht na bainistíochta aerthráchta agus seirbhísí aerloingseoireachta a mhéadú trí ilroinnt an aerspáis Eorpaigh a laghdú. De bharr a chineáil, tá an tionscnamh seo atá ar siúl faoi láthair uile-Eorpach agus tá sé oscailte do thíortha comharsanacha.

AN BUNÚS DLÍ

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

CUSPÓIRÍ

Seoladh an tionscnamh Aerspás Eorpach Aonair (SES) in 1999 chun feabhas a chur ar fheidhmíocht na bainistíochta aerthráchta (ATM^[1]) agus seirbhísí aerloingseoireachta (ANS^[2]) tríd an aerspás Eorpach a chomhtháthú ar bhealach níos fearr. D'féadfadh na tairbhí a bhaineann le SES a bheith ollmhór: i gcomparáid le 2004, le SES (tráth a mbeidh sé tugtha chun críche thart ar 2030-2035) d'fhéadfaí acmhainneacht aerspáis a mhéadú faoi thrí, costais ATM a laghdú faoi leath, sábháilteacht a fheabhsú faoi dheich agus an dochar a dhéanann eitlíocht don chomhshaol a laghdú 10 %^[3].

A BHFUIL BAINTE AMACH

Seoladh an tionscnamh Aerspás Eorpach Aonair mar fhreagairt ar mhoill a tharla mar thoradh ar an aerloingseoireacht, a bhain a buaicphointe amach san Eoraip ag deireadh na 1990idí. Is é atá mar aidhm le SES ná ilroinnt an aerspáis Eorpaigh a laghdú (idir na Ballstáit, úsáid shibhialta agus mhíleata agus teicneolaíochtaí), agus ar an gcaoi sin acmhainneacht agus éifeachtúlacht bainistíochta aerthráchta agus seirbhísí aerloingseoireachta a mhéadú. De bharr a chineáil, tá an tionscnamh atá ar siúl faoi láthair uile-Eorpach agus tá a chur chun feidhme oscailte do thíortha comharsanacha. Ba cheart go mbeadh agaí eitilte níos lú ann i gcleachtas mar thoradh ar SES (mar gheall ar chonairí níos giorra agus níos lú moilleanna) agus, dá thoradh sin, ba cheart go mbeadh na costais eitilte agus astaíochtaí aerárthaí níos ísle. Glacadh an chéad sraith de cheanglais chomhchoiteanna lenar bunaíodh SES in 2004 (SES I); cuireadh

[1]Le bainistíocht aerthráchta (ATM), áirithítear gluaiseacht shábháilte éifeachtúil aerárthaí i rith gach céime de na hoibríochtaí (lena n-áirítear seirbhísí aerthráchta, bainistíocht an aerspáis agus bainistíocht na sreibe aerthráchta).

[2]Ciallaíonn seirbhísí aerloingseoireachta (ANS) gach seirbhís a chuirtear ar fáil le haghaidh aerloingseoireachta, lena n-áirítear seirbhísí aerthráchta, cumarsáid, loingseoireacht agus seirbhísí faireachais, seirbhísí meitéareolaíochta agus seirbhísí eile faisnéise aerloingseoireachta.

[3]Is iad sin cuspóirí 'oifigiúla' SES, nach bhfuil a dtionscnamh soiléir.



san áireamh leo sin [Rialachán \(CE\) Uimh. 549/2004](#) lena leagtar síos creat chun aerspás Eorpach aonair a chruthú, [Rialachán \(CE\) Uimh. 550/2004](#) maidir le soláthar seirbhísí aerloingseoireachta, [Rialachán \(CE\) Uimh. 551/2004](#) maidir le heagrú agus úsáid aerspáis san Aerspás Eorpach Aonair^[4], agus [Rialachán \(CE\) Uimh. 552/2004](#) maidir le hidir-inoibritheacht an líonra Eorpaigh um Bainistíocht Aerthráchta. Leasaíodh an creat sin in 2009 (SES II) ionas go n-áireofaí sásraí feidhmíocht bhunaithe leis ([Rialachán \(CE\) Uimh. 1070/2009](#)). Comhlánaíodh é freisin trí rialacha AE maidir le sábháilteacht eitlíochta a leathnú (agus inniúlachtaí gaolmhara na Gníomhaireachta Eorpaí um Shábháilteacht Eitlíochta) chun ATM, ANS, agus oibríochtaí aerfoirt a chuimsiú^[5]. I gcomhthráth leis sin, ghlac an reachtóir nó, níos minice, an Coimisiún roinnt rialacha cur chun feidhme agus caighdeáin theicniúla tríd an nós imeachta coisteolaíochta^[6].

Leis an gcreat rialála cuimsitheach cuireadh borradh suntasach faoi athstruchtúrú an aerspáis Eorpaigh agus soláthar ANS. Dá thoradh sin, cuireadh leis an méid seo a leanas, i measc rudaí eile: scaradh na bhfeidhmeanna rialála ó sholáthar seirbhísí; i bhfad níos mó solúbthachta in úsáid shibhialta agus mhíleata aerspáis; idir-inoibritheacht trealaimh; aicmiú comhchuibhithe an aerspáis uachtaraigh^[7]; scéim muirearaithe chomhchoiteann i gcomhair ANS; agus ceanglais cheadúnúcháin chomhchoiteanna i gcomhair rialtóirí aerthráchta. Sa bhreis air sin, suitear leis na 'príomhghnéithe' arb ionann iad agus struchtúr SES:

- Faoi 'scéim feidhmíochta'^[8], socraítear spriocanna feidhmíochta ceangailteacha i réimsí tábhachtacha – amhail sábháilteacht^[9], an comhshaol, acmhainneacht, cost-éifeachtúlacht agus dreasachtaí – chun éifeachtúlacht fhoriomlán ATM agus ANS a fheabhsú. Glacann an Coimisiún na spriocanna feidhmíochta tríd an nós imeachta coisteolaíochta^[10]. Cabhraíonn an 'Comhlacht athbhreithnithe feidhmíochta', arna cheapadh ag an gCoimisiún, le hullmhú na spriocanna seo agus déanann sé faireachán ar chur chun feidhme na scéime feidhmíochta.
- Is é an ról atá ag an 'mbainisteoir líonra' (Eurocontrol faoi láthair^[11]) feabhas a chur ar fheidhmíocht líonra eitlíochta AE. Bíonn sé ag plé leis na feidhmeanna líonra, a gcaithfear iad a láimhseáil ar bhealach láraithe, mar atá i gceist le leagan

[4] Ó aerfort go haerfort, toisc gur pointí iontrála agus fágála d'aerspás iad. Tagraítear don chur chuige sin mar an cur chuige 'geata go geata'.

[5] Faoi [Rialachán \(CE\) Uimh. 1108/2009](#) ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle.

[6] Mar is amhlaidh le [Treoir 2006/23/CE](#) ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le ceadúnas Comhphobail i gcomhair rialtóirí aerthráchta.

[7] Aicmítear aerspás i gcomhréir le 'haicmí' a shainmhínítear le Coinbhinsiún Chicago um Eitlíocht Shibhialtach Idirnáisiúnta, a dtugtar ainmniú dóibh as raon a théann ó 'Aicme A' go 'hAicme G'. Ní ionann na rialacha eitilte ná na seirbhísí a chuirtear ar fáil ó aicme amháin go haicme eile.

[8] Arna bunú faoi [Rialachán \(AE\) Uimh. 691/2010 ón gCoimisiún](#).

[9] Amhail ó 2015.

[10] Leis an gcéad tréimhse thagartha le haghaidh feidhmíochta na scéime cumhdaíodh na blianta féilire 2012 go 2014. Ó 2015 i leith, cumhdaítear cúig bliana féilire le gach tréimhse thagartha.

[11] Is eagraíocht idir-rialtasach shibhialta-mhíleata uile-Eorpach í an Eagraíocht um Shábháilteacht na hAerloingseoireachta (Eurocontrol) a cruthaíodh in 1963 chun críche sábháilteacht i réimse na bainistíochta aerthráchta a choimeád. Tá Eurocontrol comhdhéanta de 41 stát conarthach. Tá comhaontú comhair ann idir Eurocontrol agus an tAontas Eorpach chun SES a chur chun feidhme. In 2011, d'ainmnigh an Coimisiún Eurocontrol mar chéad 'bhainisteoir líonra' SES go dtí deireadh 2019. Ainmníodh Eurocontrol mar chéad 'chomhlacht athbhreithnithe feidhmíochta' SES thar thréimhse 2010-2016.



amach líonra bealaí na hEorpa, bainistíocht na sreibhe aerthráchta (ATFM) agus comhordú minicíochtaí raidió a úsáideann aerthrácht ginearálta.

- Tá sé mar aidhm le ‘bloic feidhme aerspáis’ (FABanna) ilroinnt an aerspáis Eorpaigh a leigheas trína hathstruchtúrú de réir sreafaí tráchta seachas teorainneacha náisiúnta. Ceadaítear leis seo comhar feabhsaithe (i.e. bainistíocht níos fearr ar an aerspás, barrfheabhsú an líonra bealaí agus barainneacht scála trí na seirbhísí a chomhtháthú) nó fiú cumaisc idir soláthraithe seirbhíse thar teorainneacha náisiúnta, agus ar an mbealach sin costais ANS a laghdú. I ngach FAB, ní mór don Bhallstát lena mbaineann soláthraí seirbhísí aerthráchta (ATS)^[12] amháin nó níos mó a ainmniú i gcomhpháirt. Go dtí seo, rinneadh naoi FAB^[13], lena gcumhdaítear 31 tír, a chomhaontú.
- Bainistíonn Comhghnóthas SESAR (Taighde um Bainistíocht Aerthráchta maidir leis an Aerspás Eorpach Aonair), a bunaíodh in 2007, gné theicniúil agus gné thionsclaíoch SES, i.e. forbairt agus imlonnú chóras ATM nua na hEorpa. Is é EUR 3.7 billiún costas iomlán measta do chéim forbartha chlár SESAR (do thréimhse 2008-2024), a bheidh le leithdháileadh go cothrom idir Eurocontrol, AE agus an tionscal. D’fhéadfadh go mbeadh gá le EUR 30 billiún i gcomhair chéim an imlonnaithe (i.e. suiteáil an chórais nua ar mhórsála idir 2015 agus 2035), a bheadh le cistiú tríd an earnáil eitleochta (90 %) agus tríd an Aontas Eorpach (10 %).

Dá thoradh sin, de réir dealraimh, d’ainneoin luaineachtaí bliantúla, tá éifeachtúlacht ATM san Eoraip ag feabhsú. Tá laghdú ar mheánmhoilleanna ATFM ar bhealach ó 1.43 nóiméad in aghaidh na heitilte in 2008 go 0.86 nóiméad in 2016 (agus sprioc feidhmíochta reatha de mhoill 0.5 nóiméad in aghaidh na heitilte ann). Lean meánmhoilleanna ATFM an treocht chéanna, ag titim ó thart ar aon nóiméad amháin in aghaidh na heitilte in 2008 go 0.75 nóiméad in aghaidh na heitilte in 2016. Ar an mbealach céanna, is cosúil – bunaithe ar an bplean eitilte is déanaí a comhdaíodh – go bhfuil an meánsíneadh cothrománach díreach ar bhealach^[14] ag dul i laghad, ó 5.03 % in 2009 go 4.82 % in 2006 (i.e. bhí na bealaí a eitlódh 4.82 % níos faide ar an meán ná ‘an bealach is dírí’), agus sprioc feidhmíochta reatha 4.1 % ann. Tá feabhas curtha ar an gcostéifeachtúlacht chomh maith: d’ainneoin éileamh tráchta atá níos ísle ná mar a beartaíodh, agus an titim san ioncam beartaithe a bhaineann leis sin, thit costais in aghaidh an aonaid seirbhíse ar bhealach (i dtéarmaí réadacha) 16.7 % i limistéar SES idir 2009 agus 2014^[15].

B’fhiú a thabhairt faoi deara gur féidir na feabhsuithe seo a mhíniú le trácht réasúnta ‘ísil’ mar gheall ar an gcor chun donais eacnamaíoch (b’ionann ar éigean leibhéil tráchta

[12]Tagraíonn ‘seirbhísí aerthráchta’ (ATS) do sheirbhísí faisnéise eitilte, seirbhísí foláirimh, seirbhísí comhairleacha aerthráchta agus seirbhísí rialaithe aerthráchta éagsúla.

[13]Na Ballstáit uile, in éineacht leis an mBoisnia agus an Heirseagaivéin, an Iorua, an Eilvéis agus an Ríocht Aontaithe. Mar sin féin, sainítear na FABanna seo (a bhunaítear trí chomhaontú frithpháirteach idir stáit de réir ‘cur chuige ó bhun aníos’) fós de réir teorainneacha náisiúnta den chuid is mó agus ní gá go mbeidís ina léiriú ar shreafaí tráchta.

[14]Sin an difríocht idir an bealach a eitlódh go hiarbhair (idir na limistéir chríochfoirt isteach agus amach, le raon 30 muirmhíle timpeall na n-aerfort) agus an bealach díreach, lena dtugtar an t-achar iomarcach a eitlódh.

[15]Ba cheart a thabhairt faoi deara, áfach, go raibh an costas in aghaidh an aonaid seirbhíse in 2009 fíor-ard. (Úsáidtear an costas in aghaidh an aonaid seirbhíse chun na táillí a íocann aerlínte i gcomhair sheirbhísí ATM a chinneadh).



in 2016 agus na leibhéil tráchtá a taifeadadh in 2008). Cé go bhfuil méadú ag teacht ar an trácht arís ó lár 2013, is dócha nach leor na treocharaí reatha chun cuspóirí SES (atá an-uaimhianach) a bhaint amach^[16]. Go deimhin, d'ainneoin an dul chun cinn a rinneadh le 10 mbliana anuas, tá comhtháthú iomlán an aerspáis Eorpaigh i bhfad ó bheith curtha i gcrích. Tá deacrachtaí le sárú ag tionscnamh SES (nach meastar a bheidh curtha i gcrích faoi 2030-2035 in aon chás) agus frithbheartaíocht le tabhairt faoi, go háirithe mar gheall ar a raon feidhme ollmhór. I Meitheamh 2013, mhol an Coimisiún sraith nua rialacha chun aghaidh a thabhairt ar shaincheisteanna maidir le héifeachtúlacht agus feidhmíocht, chomh maith leis an leagan amach institiúideach fo-optamach atá ann faoi láthair. Tá na moltaí sin fós á bplé^[17].

RÓL PHARLAIMINT NA HEORPA

Rinne an Pharlaimint a dícheall i gcónaí deireadh a chur leis na constaicí ar chur chun feidhme an Aerspáis Eorpaigh Aonair trí chur chuige pragmatach a ghlacadh. Sa nasc sin, d'éiligh an Pharlaimint go láidir agus go rathúil go bhfuil gá ann le dlúthchomhair idir na hearnálacha sibhialta agus míleata, i gcomhthéacs úsáid sholúbtha aerspáis, fiú nuair a bhí drogall ar na Ballstáit fós tabhairt faoin tsaincheist. Mhol an Pharlaimint freisin go gcruthófaí comhlacht comhairliúcháin tionscail ionas go mbeadh na geallsealbhóirí in ann comhairle a thabhairt don Choimisiún maidir le gnéithe teicniúla SES. Sa bhreis air sin, leag an Pharlaimint béim i gcónaí ar an ról ríthábhachtach atá ag Eurocontrol maidir le cur chun feidhme SES, agus an gá atá ann le comhar leis na tíortha comharsanacha a chothú d'fhonn an tionscnamh a leathnú thar theorainneacha AE.

Ós rud é go bhfuil príomhchuspóirí SES fós le baint amach, anois tá an Pharlaimint ag iarraidh ar an gCoimisiún athrú ó chur chuige 'ón mbun aníos' go cur chuige 'ón mbarr anuas' chun dul i ngleic le haon dúnáras atá fágtha agus chun dlús a chur le cur chun feidhme an tionscnaimh, go háirithe i ndáil le clár SESAR agus na bloic feidhme aerspáis.

Ar na cinní móra a rinne an Pharlaimint, áirítear na rudaí seo a leanas:

- a rún reachtach an 29 Eanáir 2004 maidir leis an téacs comhpháirteach arna fhorghas ag an gCoiste Idir-réitigh le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus an gComhairle Eorpach lena mbunaítear an creat chun an t-aerspás Eorpach aonair a chruthú^[18];
- a rún reachtach an 25 Márta 2009 maidir leis an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Rialacháin (CE) Uimh. 549/2004, (CE) Uimh. 550/2004, (CE) Uimh. 551/2004 agus (CE) Uimh. 552/2004 chun feidhmíocht agus inbhuanaitheacht chóras eitlíochta na hEorpa a fheabhsú^[19];

[16]Mar shampla, ba cheart go dtiocfadh laghdú 15.5% ar an gcostas in aghaidh an aonaid seirbhíse leis an sprioc reatha cost-éifeachtúlachta idir 2015 agus 2019.

[17]Féach Seasamh na Parlaiminte ar an gcéad léamh an 12 Márta 2014 ([IO C 378, 9.11.2017, Ich. 546](#)) agus tuarascáil ón gCoimisiún an 16 Nollaig 2015 (COM(2015)0663).

[18][IO C 96 E, 21.4.2004, Ich. 100](#).

[19][IO C 117 E, 6.5.2010, Ich. 234](#).



- a rún an 23 Deireadh Fómhair 2012 maidir le chur chun feidhme reachtaíocht an aerspáis Eorpaigh aonair^[20];
- a rún reachtach an 12 Márta 2014 maidir leis an togra le haghaidh rialachán maidir le cur chun feidhme an aerspáis Eorpaigh aonair (athmhúnlú)^[21]; an 24 Meán Fómhair 2019, chinn a Coiste um Iompar agus um Thurasóireacht (TRAN) tús a chur le caibidlíochtaí idirinstiúideacha maidir leis an gcomhad seo tar éis an chéad léimh sa Pharlaimint.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

[20][IO C 68 E, 7.3.2014, lch. 15.](#)

[21][IO C 378, 9.11.2017, lch. 546.](#)

