

Killustunud Euroopa õhuruum ei võimalda suurenenud lennuliiklust optimaalselt korraldada. Euroopa Komisjon lõi Ühtse Euroopa taeva määruse raames funktsionaalsed õhuruumiosad (FAB), mille eesmärgiks on riikide õhuruumide liitmine, moodustades ühtse kontiinuumi. Kokku on üheksa FAB-i, kus Eesti kuulub Põhja-Euroopa funktsionaalsesse õhuruumiossa (NEFAB). FAB raames on plaanis rakendada mitmeid ühisprojekte selleks, et võimaldada õhuruumi paindlikku kasutamist.

Üheks rakendatavaks projektiks on vabalt valitavate marsruutide õhuruum (FRA), mis võimaldab operaatoril lendu optimaalsemalt planeerida, arvestamata kehtivaid marsruute ja õhuruumi piire. Paindliku õhuruumi kontseptsiooni puhul peab sektorite konfiguratsioon lähtuma mitte riigipiiridest, vaid lennuliiklusvoogudest. Selleks on riikidel võimalik rakendada piiriülestes sektorites lennuliiklusteenuse osutamist kasutades kas lennujuhtimisteenuse delegerimist või dünaamilist sektoriseerimist.

Probleemiks on ebaefektiivne lennuliiklusteenuse osutamine piiriülestel aladel. Käesoleva töö eesmärk oli välja selgitada NEFAB projekti raames tekkivad kitsaskohad piiriülese lennuliiklusteenuse osutamisel ja pakkuda välja Eestile sobivaim lahendus. Uurimismeetoditena kasutati kvalitatiivseid meetodeid, sh võrdlevanalüüsi ja ekspert-intervjuusid. Töö tulemusena valmis seadusandluse analüüs, mille tulemusena autor piiriülesele lennuliiklusteeninduse osutamisele piiranguid ei tuvastanud. Tuginedes teiste riikide praktikale ning parimast võimalikust lahendist, soovib autor rakendada dünaamilist sektoriseerimist, mille kohta on töö raames koostatud rakenduskava, aastast 2020.