



Somosi Vilmos mk. szds.

AZ EURÓPAI LÉGTÉRSZERKEZET RACIONALIZÁCIÓJA – A FAB CE PROGRAM ÉS A MAGYAR ÁLLAMI CÉLÚ LÉGIKÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

Az európai légtérben végrehajtott repülések száma az elmúlt 20 évben jelentős mértékben megsokszorozódott, és az elkövetkezendő 15 évre még intenzívebb növekedés prognosztizálható. Európa légtere telített, légi útvonalai egyre zsúfoltabbak a légiforgalmi irányítói szektorok kapacitása a maximumhoz közelít, a katonai fél az új műveleti követelményekre történő felkészülése miatt fokozott légtérigénnyel jelentkezik, a nemzetek által alkalmazott jogszabályi környezet, az irányítói rendszerek és munkatechnológiai eljárások pedig már nem teszik lehetővé az előttünk álló időszakra számított forgalom biztonságos kiszolgálását.

AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT KONCEPCIÓ MEGVALÓSÍTÁSA

A légiközlekedési iparágban bekövetkezett robbanásszerű fejlődés eredményeként jelentkező légiforgalmi mutatók, illetve új légiközlekedési igények alapján a kontinens légiközlekedésben érintett szereplői – különösen a nemzetközi személy- és áruszállításban érintett légitársaságok (járatok), a polgári és katonai légiforgalmi szolgáltatók, a légtérrendészetért és légvédelemért felelős szervezetek, valamint a légiközlekedésért felelős kormányzati szervek – hatékony, és hosszú távon is kielégítő megoldásokat biztosító stratégia megalkotását szorgalmazták, melynek eredményeként az európai légiközlekedési környezet hatékonyan racionalizálható.

A repülésben érintett felek részéről érkező, sokszor jelentősen eltérő igények harmonizált érvényre juttatásához első lépéseként nemzetközi szintű politikai konszenzusra volt szükség, mely megfelelő alapot biztosíthatott az európai légtérszerkezet és légiforgalmi környezet átalakítására vonatkozó stratégiai szintű tervek megalkotására. A már 2000 körül elkezdett folyamatok eredményeként 2004. évben az alábbi négy európai uniós jogszabály lépett hatályba, melyek az Európai Unió közlekedési stratégiájával összhangban megfelelő alapot biztosítottak az európai légtérszerkezet egységesítését célzó, több fázisban megvalósuló projekt végrehajtására:

- az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról;
- az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról;

- az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról;
- az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról.

E szabályozók az ún. SES¹ keretrendeletek, melyekre támaszkodva további jogforrások, illetve multilaterális és nemzeti projektek láttak napvilágot az egységes európai légtér, valamint a korszerű légiforgalmi környezet megvalósításához. A SES I. fázisának teljesítéséhez hatályba lépett további fontosabb közösségi szabályozók:

- a Bizottság 2096/2005/EK rendelete (2005. december 20.) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról;
- a Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 31.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról;
- a Bizottság 730/2006/EK rendelete (2006. május 11.) a légtér 195-ös repülési szint fölötti osztályozásáról és a látvarepülési szabályok szerinti járatok e szint fölötti útvonaláról;
- a Bizottság 1794/2006/EK rendelete (2006. december 06.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról.

A SES I. fázis eredményei alapján további lépésként, a 2008. évben megkezdődött a SES II. program-csomag előkészítésének befejezése, melynek köszönhetően várhatóan 2009. évben újabb közösségi és nemzeti szabályozók lépnek hatályba. Ezek egyike azon döntéshez kapcsolódik majd, mely alapján az Európai Unióban a körzeti irányító központok számának csökkentésével regionális irányító központ-rendszert hoznak létre az egységes légtérben történő irányítás biztosítására. Ez a komoly politikai döntés a légiközlekedési iparág reformjának egyik mérföldköve, ugyanis ezzel a lépéssel a tagországok stratégiai gazdasági struktúrája is módosításra kerül.

Az irányító központok esetleges bezárásával számos egyéb területen is változások következhetnek majd be: az útvonal-használati díjak módosulása a nemzeti gazdasági életre is hatást gyakorol, a légiforgalmi és léginavigációs szakállomány más országba történő vezénylése munkaerőforrás-áramlást generál, az irányító központok hardver és szoftver fejlesztési programjainak elmaradása a kutatás és fejlesztési szektor hatékonysági mutatóinak visszaesését eredményezi, és nem utolsósorban megváltoznak a polgári és katonai ATM stratégiai együttműködés részletei, továbbá az ország légiközlekedési szektorban megszerzett potenciálja is.

¹ Single European Sky (a továbbiakban: SES)

A SES PROGRAM CÉLKITŰZÉSEI

Az egységes európai légtér megvalósításának több lépcsős koncepciója számos célkitűzést tartalmaz, melyek közül az egyik a hatékonyabb páns-európai légi útvonal-szerkezet kialakítása. A korszerűsített útvonal-szerkezet a tervek szerint lehetőséget teremt a növekvő légiforgalom biztonságos kezelésére: jobb áramlásszervezési mutatókat eredményez, növeli a környezeti légiforgalmi irányítói szektorok kapacitását, csökkenti a repülési időt, az útvonalon elszenvedett késéseket, a légijárművek üzemanyag fogyasztását, és ezáltal az iparág felelősségi körébe tartozó környezetszennyezést.

E szakmai jellegű változások pedig – közvetett módon – a légiközlekedési terület pénzügyi elemeinek módosulását is eredményezik (a léginavigációs szolgáltatók által meghatározott útvonal-használati díjak, a légitársaságok kiadásai, repülőjegyek ára, stb.). Az útvonalrendszer hatékonyabbá tételét célzó lépések egyik részeként már megtörtént az európai útvonal használati díjrendszer reformja is, melynek eredményeként Uniós szinten egységesítésre kerültek a különböző díjtételek.

A SES koncepció további két fő célkitűzése az országhatároktól független légtérszerkezet kialakítása, valamint a rugalmas légtér-felhasználási elvek nemzeti szintű alkalmazása. A két cél megvalósítására vonatkozó stratégia megalkotása, illetve annak napjainkban is folyó kivitelezése azonban számos előre nem prognosztizált probléma felszínre hozatalát is eredményezte, mellyel összefüggésben az államok katonai képviselőinek (így köztük a Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztériumának is) szembesülniük kellett a hatékonyabb légiforgalmi környezet megvalósítása során a nemzeti és szövetségi honvédelmi érdekek minél szélesebb körű képviselésének fontosságával.

A jelentkező problémák gyökere alapvetően a légtér felhasználásának eltérő igényeiben keresendő. A légiforgalmi szolgáltatók, a légitársaságok, és a honvédség minden esetben a légtér egyénienkénti leoptimalisabb kihasználtságára törekszik, mely sok esetben egymással drasztikusan ellentmond. Míg a honvédség a légtér ellenőrzése miatt szabályokat, a repüléseihez pedig nagy vertikális és horizontális mozgást biztosító légteret követel, a „kisgépes” társadalom a korlátozásoktól mentes, szabad repülésekhez ragaszkodik, a légitársaságok viszont minél rövidebb idő alatt és útvonalon kívánnak az ország légterében mozogni, amelyhez természetesen a polgári légiforgalmi szolgálat pénzegységben arányos útvonalszerkezetet és szolgáltatást biztosít.

A FUNKCIONÁLIS LÉGTÉRBLOKK KONCEPCIÓ

A fentiek alapján megállapítható, hogy ezen érdekek harmonizálása egy racionálisabb légiközlekedési környezet megalkotásában is markánsan meg kell, hogy mutakozzon. Az egymástól sok esetben jelentős mértékben eltérő felhasználói igények kompromisszumokon alapuló egyeztetése eredményeként egy új, alapjaiban korszerűbb légtér-szerkezet és légiközlekedési környezet

megszületése valósul meg az elkövetkezendő években, mely fejlesztési program-csomag neve: funkcionális légtér-blokk (Functional Airspace Block, a továbbiakban: FAB) projekt.

A program alapgondolata nem új keletű, ugyanis régiókban korábban is történtek kezdeményezések az országhatároktól független, több ország légtérét egy blokkban kezelt ellenőrzött légiforgalmi légtérszerkezet és légiforgalmi szolgáltatási eljárásrend megvalósítására. Az EUROCONTROL közép-európai térséget érintő programjának² keretében közel 10 éven át folytak szakmai egyeztetések a hasonló elveken alapuló, akkor nyolc³ országból álló közép-európai légiforgalmi régió megalkotására.

A tagállamok közötti szakmai ellentétek miatt a program csekély részeredmények felmutatását követően 2008. évben befejeződött, azonban az EUROCONTROL⁴ az Európai Unió egységes légtér megalkotására vonatkozó koncepciója alapján kidolgozta a FAB programot, melynek keretében az európai államok⁵, illetve egyes észak-afrikai országok részvételével kilenc országhatároktól független régió kialakítására kerül sor. E régiókban a tagországok a légiforgalmi szolgáltatással összefüggő feladatok egymás közötti felosztásával racionalizálják a légtérszerkezetet, illetve a légiforgalmi áramlás-szervezést. A régiók és a résztvevő országok az alábbiak:

- FAB CE
(Ausztria, Csehország, Szlovákia, Horvátország, Szlovénia, Bosznia-Hercegovina, Magyarország)
- Baltic FAB
(Lengyelország, Litvánia)
- Blue Med
(Olaszország, Görögország, Ciprus, Málta)⁶
- Danube FAB
(Bulgária, Románia)
- NUAC
(Svédország, Dánia)
- FAB Europe Central
(Franciaország, Németország, Svájc, Belgium, Hollandia, Luxemburg)⁷
- NEFAB
(Norvégia, Finnország, Észtország, Grönland, Dánia, Svédország)
- SW Portugal-Spain FAB
(Spanyolország, Portugália)
- FAB UK Ireland
(Nagy-Britannia, Írország)

² Central European Air Traffic Services – CEATS

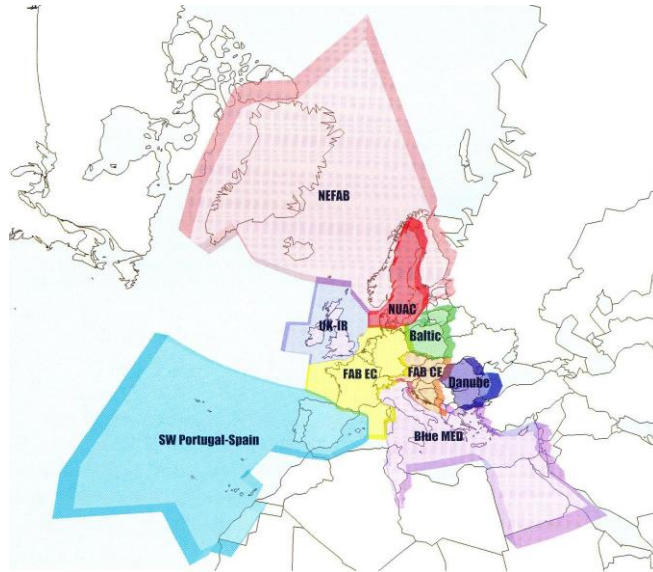
³ Csehország, Szlovákia, Ausztria, Olaszország, Horvátország, Szlovénia, Bosznia-Hercegovina és Magyarország

⁴ Európai szervezet légiközlekedés biztonságáért

⁵ Egyelőre Lettország kivételével, azonban tárgyalások kezdődtek a jövőbeni tagságukkal kapcsolatban

⁶ Tunézia, Egyiptom és Albánia társult tagként, Jordánia megfigyelőként

⁷ Nagy-Britannia együttműködő partnerként



1. ábra: A FAB légtérrendszer

A FAB projektben résztvevő országok felsorolásából kitűnik, hogy a blokkok megalkotása elsődlegesen az Európai Unió, illetve a polgári légiforgalmi szolgáltatói igényeinek figyelembe vételével történt, és teljesen nem alkalmazkodott a NATO érdek- és kapcsolati rendszeréhez. Ez alapvetően érthető abban az esetben, ha megfigyeljük a programban résztvevő országok körét, illetve az Európai Unió kiterjedését, gazdasági céljait, azonban tovább bonyolítja a program megvalósításához szükséges előzetes egyeztetéseket.

A FAB program és általánosságban a nemzeti állami célú légiközlekedés kapcsolatát azonban alapvetően meghatározza különböző katonai érdekek egymással szembe kerülésének esetleges lehetősége is. A programban érintett országok közötti katonapolitikai helyzetet a térségre jellemző bilaterális és szövetségi kapcsolati viszonyok határozzák meg, mely alapján az adott ország FAB programban való részvétele nem kizárólag a polgári gazdasági és szakmai érdekektől, hanem a nemzeti katonai igényektől is függ.



2. ábra: A FAB CE
NATO és PfP tagállamai

A FAB CE PROGRAM ÉS A MAGYAR ÁLLAMI CÉLÚ LÉGIKÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

A nemzeti és szövetségi érderendszer megjelenítésének szükségessége különösen nagy hangsúlyt kap a FAB CE programban is. A magyar állami célú légiközlekedés érdekszerével összefüggésben megállapítható, hogy a FAB CE programban érintett tagországok NATO és PfP államok körére történő tagozódása miatt a FAB CE kialakításának kezdeti lépéseinél is már fontos hangsúlyt javasolt fektetni a NATO egységes légtérellenőrző, légvédelmi és ATM⁸ igényeinek minél szélesebb körű képviselésére. A honvédelmi tárcának ezért különösen fontos feladata, hogy a program megvalósítása során mind a szövetségi, mind a nemzeti katonai igényeket egyaránt kielégítse.

A Magyar Köztársaság FAB CE programban való részvételével egyben a magyar állami célú légiközlekedés jövőbeni formája, és a hazai légiközlekedési szabályozói környezet is átalakításra kerül. Ennek megfelelően első lépéseként, a SES I. program egyik eredményeként, a hazai légtérszerkezet is módosításra került. A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet hatályba lépését követően 2007. május 10-től hatályos új légtér-struktúra már a rugalmas légtér-felhasználási elvek⁹ alapján működik, mely alapján a katonai fél által igényelt légterek a polgári fél által könnyebben átjárhatók, elősegítve a légiforgalom gyorsabb és akadálymentesebb áramlását.

A légtérszerkezet átalakítása a polgári és katonai repülésirányító fél közötti együttműködés munkatechnológiai eljárásrendjét is jelentős mértékben megváltoztatta. Az átjárhatóbb légtérszerkezetben az állami célú légiközlekedésben résztvevők már nem időszakosan elkülönített¹⁰, hanem időszakosan korlátozott légtérben¹¹ hajtják végre feladataikat, melyben a felelősségi körök, illetve a nyújtott szolgáltatás változott. Az újszerű kialakítás kétoldalú: egyrészt előnyös, mert a polgári fél könnyebben tudja a polgári légiforgalmat az útvonalon irányítani, másrészt a Magyar Honvédségnek lehetősége nyílik nagyobb kiterjedésű légtér kijelölésére és igénylésére a komplexebb jellegű állami célú légiközlekedési feladatok rugalmasabb végrehajtásához. Emellett azonban megjelennek az újszerű üzemeltetés veszélyforrásai is. A légtérben lévő légijárművek személyzetének nagyobb figyelemmel és pontossággal kell a szabályokat betartania, a légtérben megosztott az irányítói felelősség, így az együttműködő polgári és katonai légiforgalmi, illetve légvédelmi szolgálatok között megnövekszik a (pretaktikai, illetve operatív szintű) koordináció. Ez természetesen azonnal megköveteli a polgári és katonai fél által alkalmazott munkatechnológiai eljárások repülésbiztonsági vonatkozású szigorítását, a közös felkészülést és elemzést, az azonos

⁸ Air Traffic Management – légiforgalom-szervezés

⁹ Flexible Use of Airspace (FUA)

¹⁰ Temporary Segregated Airspace

¹¹ Temporary Restricted Area

radarhelyzetkép megjelenítést, illetve a kapcsolattartáshoz szükséges rendszerek biztonságosabb működését.

A FAB CE projektben a honvédelmi tárcának a nemzeti és szövetségi igényeket kell a legmesszeemenőbben képviselnie. A jövőben kialakításra kerülő légtérszerkezetben, illetve a hozzá tartozó légiforgalmi irányítói környezetben kizárólag az irányítással összefüggő felelősségi körök delegálására kerül sor, a légtér marad az adott ország „tulajdonában”. Ez alapján a katonai félnek továbbra is fennmarad a légtér felügyeletével, illetve a légvédelemmel kapcsolatos felelőssége, feladatköre. Egy adott ország egyes légtérrészének szolgáltatás-felelősségi szempontból történő delegálására már napjainkban is találunk hazai példát (az ország északi részén a kassai repülőtéri induló és érkező forgalom légiforgalmi irányításhoz, az ország nyugati részén pedig az Austrocontrol-hoz delegált közeli körzeti légtérrész). A FAB CE projektben azonban az ország feletti körzeti irányítás legjava, végső soron pedig teljes egésze más nemzet irányítói felelősségi körébe kerülne, így a polgári és katonai fél közötti együttműködés részletei is megváltoznak. Ez alapvetően olyan nemzetközi jogi kérdés, melynek keretében jogi és anyagi felelősségi, illetve technikai és együttműködési kérdések minden részletre kiterjedő tisztázása válik szükségessé.

A FAB CE projektben országhatárokon átnyúló légterek (Cross Border Area – CBA) kijelölésére is sor kerül, mely lehetőséget teremt a légtérfelhasználói igények, valamint a jelentős forgalmú légi útvonalak harmonizált kialakítására. Az előbb említett közeli körzeti légtér-példákhoz hasonló, polgári és/vagy katonai felhasználású légterekben az irányítás felelősségi köre szintén megoszlik. A felelősségi körök nemzetközi jogi kérdéseinek tisztázása mellett fontos hangsúlyt kap az irányítói szolgáltatás során alkalmazott munkatechnológiai eljárások (pl: alkalmazott rádiólevelezés, a légtérben maradáshoz szükséges vertikális és horizontális biztonsági határok) egységesítése.

Ez a FAB CE térségben több markáns esetben is megmutatkozik. Az egyik, hogy a NATO egységes légvédelmi rendszerében¹² hazánk a déli régióhoz tartozik, azonban a FAB CE programban a térségen belüli együttműködők közül kizárólag Szlovénia helyezkedik, mivel Románia a *Danube FAB* elemhez tartozik (Szlovéniának természetesen Olaszországgal, a *Blue Med FAB* elemével is szoros együttműködést kell folytatnia). Így hazánknak már a FAB-ok létrehozása előtt egyeztetéseket kell folytatnia a szlovén és a román katonai féllel, mely természetesen meghatározza a FAB-on belüli, illetve a FAB-ok közötti szövetségi katonai együttműködés részleteit is.

Ezen túlmenően a FAB CE szegmensben lévő Szlovákia a NATO északi légvédelmi részéhez tartozik, amelyben esetleg eltérőek a légvédelmi szolgálat ellátása során alkalmazott eljárások, kifejezések, biztonsági rendszabályok. Ezen részletek tisztázása – a Románia Kormányával megkötött és a 2008. évben kihirdetett Korm. rendelethez¹³ hasonlóan – a szlovák és magyar légvédelmi

¹² NATO Integrated Air Defense System (NATINADS)

¹³ 4/2008. (I. 19.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a Románia Kormánya közötti, a légtérrendészeti feladatokban történő együttműködésről.

(valamint a légi kutató-mentő) szolgálatok jövőbeni együttműködését rendező bilaterális egyezmények kidolgozása során megtörténik.

A másik eset az, amikor a CBA nem NATO tagországgal együttműködve kerül kialakításra. Ebben az esetben már a szövetségi érdekek figyelembe vétele mellett a NATO ezirányú iránymutatásai is szükségesek, hiszen ha az így kialakított CBA-ban katonai repülések kerülnek végrehajtásra, a nem NATO ország illetékes szolgálata nem jogosult légvédelmi irányítói biztosításra, kiváltképp mert nem jártas a szövetségi eljárásokban, rádiólevezelési szttenderdekben.

A FAB CE projekt keretén belül kialakításra kerülő szabályozási struktúrában szerepet kap a térség légtér-gazdálkodással kapcsolatos ügyeiért felelős, jövőben megalakuló JCMACB¹⁴ szervezet is, melynek alapvető feladata a régió légtérszerkezetével kapcsolatos stratégiai szintű feladatok, egyeztetések végrehajtása. A szervezet a tervek szerint 2012. év körül kezdi meg működését, a munkakörülményeinek kialakítása napjainkban folyamatban van. Az előzetes elképzelések szerint a JCMACB munkájában a nemzetek polgári és katonai képviselői vesznek részt, hasonlóan a Nemzeti Légtér Koordinációs Bizottság működési profiljához. Az egyeztetések jelenlegi fázisában azonban még nem eldöntött, hogy a szervezet döntési mechanizmusa milyen formában kerül kialakításra. Ez azért különösen fontos, mert a hét ország összesen 14 résztvevője megoszlik 7 polgári és 7 katonai (ezen belül pedig 3 nem szövetségi és 4 NATO tag) résztvevőre.

Ezek alapján körvonalazódik, hogy egyes légtér-vonatkozású kérdésben kialakulhat egy nem konszenzusos döntési helyzet, melyben esetleg hazánknek nem lesz oly mértékű az érdekérvényesítő képessége, mint ahogy az nemzeti szinten elvárható. Az egyeztetések során – a NATO nemzetek katonai képviselőnek támogatása mellett – a magyar katonai fél jelezte továbbá, hogy a légtér-gazdálkodáson túl számos olyan kérdés merülhet el, melynek szervezetszerű egyeztetése elengedhetetlen. Egyelőre azonban az EUROCONTROL FAB CE megvalósításáért felelős munkacsoportjai keresik a megoldást, mivel ezen ATM vonatkozású kérdések nemzetközi szintű tisztázására a JCMACB – a tervekben szereplő, jövőbeni működési profilja alapján – nem alkalmas, más polgári-katonai szervezet létrehozására pedig még nem született javaslat.

További kérdés a jelenleg nemzeti hatáskörben lévő légtér-gazdálkodás kérdésének tisztázása. A rugalmas légtér felhasználási elvek érvényesítését biztosító, HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.-n belül működő integrált (polgári-katonai) Légtér-gazdálkodási Csoport (Airspace Management Cell – a továbbiakban: AMC) feladata a pretaktikai és operatív szintű légtér-gazdálkodási feladatok ellátása. Amennyiben ezen feladatokat a jövőben egy bilaterális együttműködés keretében megalakuló szub-regionális AMC vagy később egy regionális (azaz mind a hét tagország légtérével gazdálkodó) AMC veszi át, nem látható a nemzeti katonai légtér-felhasználási igények teljesítésének jelenlegi szintű minősége.

¹⁴ Joint Civil-Military Airspace Coordination Body

Példával illusztrálva egyelőre nem tisztázott, hogy a szélesebb hatáskörű (szub)regionális AMC-ben milyen prioritásokkal lesz biztosítható a Magyar Honvédség kiképzési repüléséhez előzetesen megigényelt légtér, ha egy másik ország – a szektoraiban várható polgári légiforgalom miatt – javaslatot tesz a forgalom magyar légtérbe történő átirányítására. Ez esetben ugyanis előfordulhat, hogy a magyar katonai légtérrel aktivizálását az AMC csak korlátozással engedélyezi, tehát egy másik nemzeti érdek befolyásolja a műveleti képesség érdekében történő hazai katonai feladatok végrehajtását. Ez a példával illusztrált helyzet azonban minden tagország honvédelmi tárcája által elfogadhatatlan, ezért minden fél, így a magyar nemzeti képviselők feladata egy olyan működési struktúra kialakítása, melyben a hazai, illetve a szövetségi katonai érdekek nem sérülnek.

A MAGYAR ÁLLAMI CÉLÚ LÉGIKÖZLEKEDÉS FAB CE PROGRAMBAN VÁRHATÓ JÖVŐJE

A teljesség igénye nélkül bemutatott jellemzők alapján is kijelenthető, hogy az elkövetkezendő pár éven belül a magyar állami célú légiközlekedés egy olyan dinamikusan változó nemzetközi légiforgalmi környezetbe helyeződik át, melyben a nemzetközi igények harmonizálása kiemelten nagy hangsúlyt kap. A nemzeti és a hazánk által képviselt szövetségi érdekek alapvetően befolyásolják a szomszédos országokkal való ATM vonatkozású együttműködés részleteit, ezért a honvédelmi tárca kiemelten fontos feladata már az egyeztetések kezdeti szakaszában a nemzeti polgári partnereken túl a szomszédos országok katonai együttműködőivel történő intenzív szakmai és katonadiplomáciai egyeztetések megkezdése. A FAB CE projekt jelenlegi stádiumában még sok a megválaszolatlan kérdés, azonban tény, hogy a többváltozós környezetben a legfontosabb cél a hazai katonai érdekek minél szélesebb körű érvényesítése, és egy olyan „mozgástér” biztosítása, melyben a magyar állami célú légiközlekedési feladatok a szövetség által támasztott műveleti képességnek való megfelelés érdekében maradéktalanul végrehajthatók.

Felhasznált irodalom:

- [1] EUROCONTROL PERFORMANCE REVIEW COMMISSION: Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) initiatives and their contribution to performance improvement, Brussels 2008.
- [2] Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról.
- [3] Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról.
- [4] Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról.
- [5] Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról.
- [6] A Bizottság 2096/2005/EK rendelete (2005. december 20.) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról.
- [7] A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 31.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról.
- [8] A Bizottság 730/2006/EK rendelete (2006. május 11.) a légtér 195-ös repülési szint fölötti osztályozásáról és a látvarepülési szabályok szerinti járatok e szint fölötti útvonaláról.
- [9] A Bizottság 1794/2006/EK rendelete (2006. december 06.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról.
- [10] A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet
- [11] A FAB CE munkacsoportok üléseiről készült emlékeztetők.