

## ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT / ОРГАНІЗАЦІЯ ПОТОКІВ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ТА УПРАВЛІННЯ ВИКОРИСТАННЯМ (МЕНЕДЖМЕНТ) ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

### ENR 1.9.1 ATFM structure, service provided, service area, location of units and hours of operation / Структура ATFM, район обслуговування, види обслуговування, розташування органів та години роботи

ATFM procedures in Ukraine comply with the provisions set out in ICAO Doc 4444 (Air Traffic Management), ICAO Doc 7030 (Regional Supplementary Procedures) and the EUROCONTROL documents (Network Operations Handbook). ATFM service is provided:

- for effective use of available air traffic control system capacity;
- with aim to protect ATC units from overload and to meet demand optimizing capacity utilization;
- in order to optimize flows of air traffic;
- for effective flight planning by ACFT operators by means of coordination of ATFCM measures implementation;
- to support the management of critical events (e.g. contingency operations).

ATFM is applied for IFR/GAT flights.

#### 1. ATFM service area.

As the EUROCONTROL NM is responsible for ATFM activities within ATFCM Area (see Network Operations Handbook, ATFCM Users Manual), in Ukraine the NMOC, which is supported by FMPs established in ACCs, ensures functioning of ATFM and is responsible for application of ATFCM measures within controlled airspace of Lviv, Kyiv, Dnipro, Odesa, Simferopol FIRs and UIR Kyiv.

ATFCM measures implementation within mentioned above airspace is coordinated between NMOC, ATS, FMP, aircraft operators and other stakeholders if required (see Network Operations Handbook).

#### 2. General obligations.

2.1 FMP should be provided with an appropriate information by ATS and other parties in order to be able to perform liaison function between ATS units, Aircraft Operators, NMOC and other stakeholders (if required) in relation to ATFM matters.

2.2 In accordance with ICAO Doc 7030 ATFM slot is part of ATC departure clearance.

2.3 ATC units at aerodromes are responsible for departure ATFM slot monitoring.

2.4 ATC units at aerodromes of departure ensure that flights adhere to ATFM slots issued by the NMOC. In accordance with the provisions of ICAO Doc 7030, the start-up clearance should not be issued by ATS for flights which fail to comply with ATFM slot.

#### 2.5 Flight suspension procedure.

In special circumstances, NM may suspend flights, e.g. RWY closure at short notice or poor visibility at the destination aerodrome.

In such case a flight will receive a FLS - Flight Suspension Message with indication a reason for suspension.

2.5.1 As part of the ETFMS implementation, "Flight Activation Monitoring" (FAM) has been implemented so as to detect flights flying later than planned (or not flying).

If no activation is received within 25 minutes of the notified ETOT or CTOT a flight will receive a Flight Suspension message (FLS).

Flight crew will be informed about suspension (FLS) by ATS or briefing-office.

2.6 Briefing offices and AROs can assist aircraft operators in ATFM messages exchange on request.

#### 2.7 Aircraft Operators:

Aircraft operators should get acquainted with, and adhere to:

- general ATFM procedures including FPL filing and message exchange requirements;
- strategic ATFCM measures (e.g. RAD);
- current ATFCM measures (e.g. level capping, regulations, etc).

#### 2.8 Airport managing bodies.

Airport managing bodies should notify to the NMOC, directly or through the local ATFM unit (FMP) or ATS units or both, all events that may impact ATC capacity or air traffic demand.

Процедури ATFM в Україні відповідають положенням документів ICAO Doc 4444 (Air Traffic Management), Doc 7030 (Regional Supplementary Procedures. Europe) та документів ЄВРОКОНТРОЛЮ (Network Operations Handbook). Обслуговування щодо ATFM надається для:

- ефективного використання наявної пропускної спроможності системи управління повітряного руху;
- запобігання перевантаження органів ATC та оптимізації пропускної спроможності у відповідності до попиту повітряного руху;
- оптимізації потоків повітряного руху;
- для ефективного планування польоту експлуатантами через координацію щодо впровадження заходів ATFM;
- допомоги під час менеджменту непередбачуваних критичних подій.

ATFM застосовується для польотів ACFT, які виконуються як IFR/GAT.

#### 1. Район обслуговування щодо ATFM.

Так як NM ЄВРОКОНТРОЛЮ відповідає за діяльність щодо ATFM у межах району ATFCM (див. Network Operations Handbook, ATFCM User's Manual), NMOC забезпечує функціонування ATFM в Україні та несе відповідальність за впровадження заходів ATFCM у межах контрольованого повітряного простору FIR Lviv, Kyiv, Dnipro, Odesa, Simferopol. та UIR Kyiv, за сприянням FMP відповідних Центрів ATM. Впровадження заходів ATFCM у межах вищевказаного повітряного простору координується між NMOC, органами ATS, FMP, експлуатантами та іншими суб'єктами авіаційної діяльності при потребі (див. Network Operations Handbook).

#### 2. Загальні зобов'язання.

2.1 Для виконання функцій зв'язку між органами ATS, експлуатантами, NMOC та іншими суб'єктами авіаційної діяльності (при необхідності) з питань ATFM, FMP має забезпечуватися необхідною інформацією від органів ATS та інших зацікавлених сторін.

2.2 Відповідно до документу ICAO Doc 7030 слот ATFM є частиною диспетчерського дозволу на виліт

2.3 Органи ATC на аеродромі вильоту відповідають за контроль дотримання слоту ATFM.

2.4 Органи ATC на аеродромі вильоту забезпечують виконання польотів відповідно до слотів ATFM, які призначає NMOC. Згідно з положеннями Doc 7030 ICAO, орган ATS відмовляє у видачі диспетчерського дозволу на запуск двигунів, у випадку якщо ACFT не витримує слот ATFM.

#### 2.5 Процедура призупинення плану польоту.

NM може призупинити виконання польоту в особливих випадках, таких як незаплановане закриття RWY, низька видимість на аеродромі призначення на інших.

У такому разі інформація про призупинення польоту надійде у повідомленні про тимчасове призупинення польоту FLS (Flight Suspension Message) із зазначенням причини.

2.5.1 З метою відслідковування польотів, що виконуються пізніше запланованого часу (або не виконуються), застосовується функція моніторингу активізації польоту - FAM (Flight Activation Monitoring), що є складовою частиною ETFMS.

Польоти, які не будуть активізовані у ETFMS на протязі 25 хвилин після ETOT або CTOT будуть призупинені повідомленням FLS.

У випадку надходження повідомлення FLS екіпажі будуть проінформовані про призупинення польоту органом ATS або брифінг-офісом.

2.6 Брифінг-офіси та ARO, за запитом, можуть надавати допомогу експлуатантам щодо обміну повідомлень ATFM.

#### 2.7 Експлуатанти:

Експлуатанти мають дотримуватись:

- загальних процедур ATFCM, включно з вимогами щодо подачі FPL та обміну повідомленнями;
- стратегічних заходів ATFCM (наприклад, RAD);
- тактичних заходів ATFCM (наприклад, обмеження рівня польоту, регулювання, тощо);

#### 2.8 Суб'єкти аеропортової діяльності.

Суб'єкти аеропортової діяльності інформують NMOC безпосередньо або через місцевий FMP та орган AIS про всі відомі йому обставини, які можуть вплинути на пропускну спроможність органів ATC та попит повітряного руху.

3. Location of units and hours of operation	3. Адреси та години роботи
Central Flow Helpdesk (NMOC)	
Postal Address	NMOC, Rue de la Fusee 96, B-1130 Brussels, Belgium
Phone	+322 745 19 01
Fax	+322 729 90 27
AFS	EUCHCEUW
Telex	SITA: BRUEC7X
Service Hours	nil

Kyiv FMP	
Postal Address	KYIVCENTRAERO Regional Branch, Airport, Boryspil, Kyiv region, Ukraine, 08307
Phone	+38 044 351 62 50
Fax	+38 044 281 80 80
E-mail	ukbv.fmp@uksatse.aero
AFS	UKBVZDZX
Service Hours	H24

Lviv FMP	
Postal Address	Lviv Regional Branch P/o 3983, 217 Liublinska st., Lviv, Ukraine, 79040
Phone	+38 032 297 26 67
Fax	+38 032 297 26 68
E-mail	uklv.fmp@uksatse.aero
AFS	UKLVZDZX
Service Hours	H24

Dnipro FMP	
Postal Address	Dnipro Regional Branch Airport , Dnipro, Ukraine, 49042
Phone	+38 056 375 80 98
Fax	+38 056 375 82 98
E-mail	ukdv.fmp@uksatse.aero
AFS	UKDVZDZX
Service Hours	H24

Odesa FMP	
Postal Address	Odesa Regional Branch, Airport, Odesa, Ukraine, 65054
Phone	+38 048 730 50 16
Fax	+38 048 715 21 03
E-mail	ukov.fmp@uksatse.aero
AFS	UKOVZDZX
Service Hours	H24

### ENR 1.9.2 ATFM messages and format description / Типи повідомлень щодо ATFM та їх формат

Format, description and exchange procedures of ATFM messages are described in Network Operations Handbook (parts ATFM User's Manual) and national governing documents (Rules for ATS messages submission).

#### 1. Information on ATFM measures.

##### 1.1. Information on ATFCM measures is distributed by NMOC via:

- The Initial Network Plan (INP) Through the INP NM advises ATS and aircraft operators of all areas predicted to have a significant impact on flight operations (within ATFCM Area) together with advice offered to aircraft operators on actions to take including routes and/or levels to be filed to contribute to better utilisation of network capacity while avoiding heavy delays.

- The ATFM Information Message (AIM). The AIM is produced, if required by the NMOC, to provide information and advice in relation to the application of current ATFCM measures. AIM is also used for initial publication of changes to strategic ATFCM measures and ATFM operation procedures.

Формат, опис повідомлень ATFM і процедури обміну цими повідомленнями опубліковано в Network Operations Handbook, частина ATFCM Users Manual та в національних авіаційних правилах (Правила надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху).

#### 1. Інформація щодо заходів ATFCM.

##### 1.1. Інформація щодо заходів ATFCM розповсюджується NMOC через:

- початковий мережевий план (INP). NM через INP повідомляє органам ATS та експлуатантам про всі райони, де очікується суттєвий вплив на виконання польотів (у межах району ATFCM), та надає рекомендації для експлуатантів щодо дій, включаючи планування маршрутної частини польоту, які є необхідними для оптимізації використання пропускної спроможності на рівні мережі та уникнення значних затримок.

- інформаційне повідомлення щодо ATFCM (AIM). AIM передається NMOC з метою інформування та надання рекомендацій щодо застосування поточних заходів ATFCM. AIM також використовується для початкової публікації змін у стратегічних заходах ATFCM та в операційних процедурах ATFM.

- The ATFM Notification Message (ANM). ANM is produced a day before and is published on the day of operation in order to provide a summary of planned ATFCM measures.

1.2. INP, AIM та ANM are published on the NOP Portal ([www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL](http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL)).

1.3. Additionally information on ATFCM measures may be obtained from the local FMPs, briefing offices and AROs on request.

#### **ENR 1.9.3 Procedures applicable for departing flights / Правила, які застосовуються до рейсів які вилітають**

1. ATFM slot allocation.

1.1. Slot allocation (regulation) is an ATFCM measure of matching traffic demand to available capacity by limiting the number of flights planned to enter an airspace or aerodrome, achieved by the issuing of ATFM slots (CTOTs).

1.2. Departure ATFM slots are issued directly to aircraft operators by the NMOC in accordance with the relevant procedures as calculated take-off time (CTOT).

1.3. A CTOT tolerance (-5' to +10') is available to ATC and aircraft operator in order to ensure aircraft take-off within this time.

1.4. The CTOT is issued not earlier than 2 hours before EOBT.

1.5. The CTOT is included in a slot allocation message (SAM), which is sent by the NMOC to the addresses of ATS and AFCT operator (flight plan originator).

1.6. If no SAM is received until 2 hours before EOBT, it can be assumed that the flight concerned may depart in accordance with the filed EOBT.

1.7. Aircraft operators shall arrange the departure of their flights in compliance with the CTOT issued.

1.8. Aircraft Operators who cannot comply with their CTOT or have intention to request slot change shall adhere procedures published in Network Operations Handbook (parts ATFCM User's Manual and IFPS User's Manual) and national governing documents (e.g. ATFM Rules in Ukraine and Rules for ATS messages submission).

2. Flight plans requirements:

2.1. FPL should be submitted in accordance with procedures published in ENR 1.10 and ENR 1.11.

2.2. FPL shall be submitted to Integrated initial Flight Plan System (IFPS) at least 3 hours before Estimated Off Block Time (EOBT).

2.3. If flight is delayed more than 15 min DLA or CHG message shall be sent.

2.4. If delay of flight is caused by received CTOT, DLA message is not sent.

#### **ENR 1.9.4 ATFM Operational Problem Reporting / Донесення щодо операційних проблем ATFM**

1. Where external users of the NM operational services encounter problems, a number of possible reporting methods are available, depending on the type of problem and the service concerned (see Network Operations Handbook, part NM Operational Problem Reporting).

An ATFM problem report may be originated by an ATS unit, an aircraft operator, airport managing body, an FMP or the NMOC.

2. Operational Problem Reports concerning ATC sectors (or aerodromes) over deliveries should initially be directed to the FMP concerned. The FMP within whose area the problem occurs acts as the first point of contact for NM Operational Problem Reports and collects all essential data. After a first analysis the FMP should forward all relevant details of the over delivery to the NMOC.

- сповіщення стосовно заходів ATFCM (ANM). ANM публікується на NOP Portal напередодні дня виконання польотів та оновлюється у день виконання польотів для узагальнення даних щодо запланованих заходів ATFCM.

1.2. INP, AIM та ANM публікуються на NOP Portal ([www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL](http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL)).

1.3. Додатково, інформація щодо заходів ATFCM може бути отримана експлуатантом від місцевих FMP, брифінг-офісів або ARO за запитом.

#### **ENR 1.9.3 Процедури застосовуються до рейсів які вилітають**

1. Розподіл слотів ATFM.

1.1. Регулювання – захід ATFCM для приведення попиту повітряного руху у відповідність до визначеної пропускнуої спроможності шляхом обмеження кількості польотів, що планують виконуватися у визначеній частині повітряного простору або на аеродромі через призначення слотів ATFM (CTOTs).

1.2. Слот ATFM призначається NMOC експлуатантам відповідно до визначених процедур у вигляді розрахункового часу для виконання зльоту (CTOT).

1.3. Допустиме відхилення від CTOT (від – 5 хв. до + 10 хв.) використовується органом АТС та експлуатантом з метою забезпечення виконання зльоту АСТФ у межах цього часу.

1.4. CTOT надається не пізніше, ніж за 2 години до ЕОБТ.

1.5. CTOT включається до повідомлення SAM, яке NMOC відправляє на адреси органів АТС та експлуатанта (відправнику плану польоту).

1.6. Якщо SAM не отримано за 2 години до ЕОБТ, вважається, що політ може виконуватися відповідно до зазначеного в плані польоту ЕОБТ.

1.7. Експлуатанти повинні планувати виліт АСФТ, враховуючи необхідність дотримання призначеного CTOT.

1.8. Експлуатанти, які не можуть дотримуватись призначеного CTOT або мають намір здійснити запит щодо зміни CTOT повинні діяти згідно з Network Operations Handbook (частини ATFCM User's Manual and IFPS User's Manual) та національними документами (наприклад, Правилами організації потоків повітряного руху та Правилами надання повідомлень щодо обслуговування повітряного руху).

2. Вимоги щодо плану польоту:

2.1. Подача FPL має здійснюватися у відповідності до положень розділів ENR 1.10 and ENR 1.11.

2.2. FPL має надаватися до IFPS за 3 години до ЕОБТ.

2.3. При затримці відправлення АСФТ, більш ніж на 15 хвилин від ЕОБТ, експлуатант повинен надати DLA або CHG в IFPS.

2.4. У випадку якщо затримку відправлення ПС зумовлено призначеним CTOT, DLA не надається.

1. Користувачі сервісів NM, у яких виникають операційні проблеми, мають можливість інформувати NMOC про це декількома способами залежно від типу проблеми та виду сервісу (див. Network Operations Handbook, частина NM Operational Problem Reporting).

Донесення щодо проблем ATFM може здійснюватися органом АТС, експлуатантом, суб'єктом аеропортової діяльності, FMP та NMOC.

2. Донесення щодо виникнення операційних проблем, які пов'язані з перевантаженням секторів органів АТС (або аеродромів) в першу чергу мають надаватися відповідному FMP. FMP, в районі відповідальності якого виникли проблемні обставини, діє як перша контактна сторона в процесі інформування NMOC та після збору необхідних даних і проведення початкового аналізу, надає до NMOC дані щодо перевантаження.

3. REFERENCE GUIDE FOR OPERATIONAL PROBLEMS

3. ДОВІДКОВА ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВИНИКНЕННЯ ОПЕРАЦІЙНИХ ПРОБЛЕМ

<b>3.1 Operational Flow Management Problems</b>	
Description	Problems related ATFM which require immediate action
Action	Contact the Network Management Operations Centre (NMOC) via the NOP Portal or the Central Flow Helpdesk
Telephone	+ 3 202 745 19 01
Fax	+ 3 202 729 90 27
AFS	EUCHCEUW
SITA	BRUEC7X
<b>3.2. General Network Management Problems</b>	
Action	Contact the Current Operations Manager (COM)
Telephone	+3 202 745 19 31
Fax	+ 3 202 729 90 27
<b>3.3. Technical problems</b>	
Action	Contact the Customer technical Service desk & Operations (CSO) Helpdesk
Telephone	+3 202 745 19 97
Fax	+ 3 202 729 90 23
E-mail	NM.cso.help-desk@eurocontrol.int
<b>3.4. Operational post event problems</b>	
Action	Contact the Network Operations Investigations
Fax	+ 3 202 729 90 28
E-mail	NM.incident@eurocontrol.int
<b>3.5 NM ENVIRONMENT DATABASE OR CADF (CENTRALISED AIRSPACE DATA FUNCTION) PROBLEMS</b>	
Action	Contact the Airspace Data Operations (AD)
Telephone	+ 3 202 729 98 48
Fax	+ 3 202 729 47 95
E-mail	fdoenvsup.cfm@eurocontrol.int
<b>3.6 REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL) RELATED PROBLEMS</b>	
Action	Contact the RPL Team
Telephone	+3 202 729 98 57
Fax	+3 202 729 90 42
SITA	BRUER7X
e-mail	rpl@eurocontrol.int

**ENR 1.9.5 Use of STS/ Indicators in FPL for ATFM Purposes / Використання STS в FPL, які пов'язано з ATFM**

1. The STS indicator is used to indicate that the flight may require "special handling". This indicator is for use by all parties which may have to handle the flight.

2. To ensure the correct automatic processing, standardised abbreviations are established for use with the STS indicator in FPL, field 18:

ALTRV - for a flight operating in accordance with an altitude reservation;

ATFMX - for a flight approved for exemption from flow regulations by the State Aviation Administration of Ukraine;

FFR –for a flight engaged in a fire-fighting mission;

FLTCK – for a flight check for calibration of nav aids;

HAZMAT – for a flight carrying hazardous material;

HEAD - for a flight with Head of State status;

HOSP - for a medical flight declared by medical authorities;

HUM – for a flight operating on a humanitarian mission;

MARSA – for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military ACFT;

MEDEVAC - for a flight for a life critical emergency evacuation;

NONRVSM - for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;

SAR - for a flight engaged in a search and rescue mission;

STATE – for a flight of state ACFT engaged in military, customs, border or police services.

1. STS використовується експлуатантом для позначення потреби у «особливому обслуговуванні» польоту. Даний індикатор може застосовуватися всіма суб'єктами, які залучені до обслуговування такого польоту.

2. Для забезпечення коректної автоматичної обробки FPL встановлено стандартні аббревіатури для використання з індикатором STS в полі 18 FPL:

ALTRV -для польотів, які виконуються на зарезервованих рівнях польоту;

ATFMX -для польотів, які звільняються від застосування заходів ATFCM Державіаслужбою України;

FFR-для польотів з протипожежною місією;

FLTCK - льотна перевірка для калібрування навігаційних засобів;

HAZMAT-для польотів з небезпечним вантажем на борту;

HEAD - для польотів, що виконуються з метою перевезення вищих посадових осіб держави;

HOSP - для санітарних польотів, які задекларовані медичним уповноваженим органом;

HUM -для польотів з гуманітарною місією;

MARSA- для польотів ACFT, ешелонування яких забезпечується військовими органами;

MEDEVAC - для термінової евакуації осіб, які потребують екстреної медичної допомоги;

NONRVSM - для недопущеного до RVSM ACFT, яке планує виконувати політ у повітряному просторі з RVSM;

SAR - для польотів, які виконують пошук та рятування;

STATE - для польотів державних ACFT, які виконують завдання військового, митного, прикордонного чи поліцейського призначення.

3. A flight using abbreviations ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC, SAR in STS of 18 field of FPL are exempted from ATFM measures automatically.

In order to protect ATFM system, exempted flights are subject of monitoring and regulation by State Aviation Administration of Ukraine.

Unauthorised use of these abbreviations is strictly prohibited.

4. Request for STS use:

4.1. Request to use STS abbreviations referred in paragraph 2 above should be submitted to State Aviation Administration of Ukraine by application for a flight (item K, request reason) in specified terms (see GEN 1.2.3).

4.2. Request to use ATFMX is submitted for a state business flight and any delay of which may create a threat for carrying out of tasks of national importance.

4.3. Request to use MEDEVAC and SAR should be considered by State Aviation Administration of Ukraine immediately.

#### ENR 1.9.6 ATFM Documentation / Документація щодо ATFM

The general ATFM procedures for the ICAO European Region are published in ICAO Doc 7030.

The detailed information on ATFM procedures is published in the Network Operations Handbook, part ATFCM User Manual, and in other guiding materials available via the link:

[www.eurocontrol.int/network-operations/library](http://www.eurocontrol.int/network-operations/library)

#### ENR 1.9.7 Airspace management / Управління використанням (менеджмент) повітряного простору

1. Airspace management

1.1 The Airspace Management within Ukrainian FIRs and UIR is fulfilled in accordance with the Concept of the Flexible Use of Airspace (FUA) on three ASM levels: Strategic, Pre-tactical, Tactical.

1.2 Airspace management at Strategic level is fulfilled by the State Aviation Administration of Ukraine ([www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua)) with approval from the Ministry of Defense of Ukraine ([www.mil.gov.ua](http://www.mil.gov.ua)).

1.3. Airspace management at Pre-tactical and Tactical levels is fulfilled by UKRAEROCENTER and Air Traffic Management Centers (ATM Centers) within their areas of responsibility.

2. Airspace Reservation and Restriction

Temporary Reservation (TRA/TSA) or restriction (D/R) published as an "AMC-manageable area" in the Ukrainian AIP ENR 5.1 and ENR 5.2 are subject to Temporary Airspace Allocation Process.

3. Conditional Routes

3.1. Conditional Route (CDR) is an ATS route or a portion thereof which can be planned and/or used under certain specified conditions only.

Conditional Routes are subject to Temporary Airspace Allocation Process.

Conditional Routes are non-permanent parts of the ATS route network published at the Ukrainian AIP ENR 3.

3.2. Categories of CDRs

CDRs are divided into three different categories according to their foreseen availability and their flight planning potential: CDR 1, CDR 2, CDR 3.

3.2.1. CDR 1 - Permanently Plannable CDR

CDRs 1 are Permanently Plannable CDR, available for flight planning by AOs during times published in the Ukrainian AIP ENR 3 in the column "Notes" for each CDR.

CDR 1 may be planned by AOs in the same manner as Permanent ATS route but during periods published in AIP, by submitting either RPL or FPL.

In case UKRAEROCENTER plans the closure of CDR 1 that will require AOs to re-file the FPL in order to change the route, the appropriate NOTAM message shall be published by AIS of Ukraine. CDR 1 closure information shall also be published in the AUP/UUP and EAUP / EUUP messages. In this case any flight plan (RPL or FPL) using CDR 1 segment during time of its unavailability shall be cancelled or changed.

3. Пільоти ACFT, які використовують у 18 полі STS FPL абрєвіатури ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC, SAR, автоматично звільняються від застосування заходів ATFM.

3 метою забезпечення функціонування ATFM, звільнені від застосування заходів ATFM пільоти підлягають контролю та регулюваню з боку Державіаслужби України.

Несанкціоноване використання зазначених абрєвіатур заборонено.

4. Запит на використання STS:

4.1. Запит на використання STS, зазначених у п.2 надається в заявці на виконання польоту (поле K, причина запиту) в Державіаслужбу України в зазначені строки (див. GEN 1.2.3).

4.2. Запит на використання статусу ATFMX надається у випадку виконання польоту з держимм завданням, а затримка такого польоту загрожує невиконанням завдання державного значення.

4.3. Запит на використання статусів MEDEVAC і SAR розглядаються Державіаслужбою України невідкладно.

Загальні процедури ATFM для Європейського регіону ICAO опубліковані в ICAO Doc 7030.

Детальну інформацію щодо процедур ATFM опубліковано в Network Operations Handbook, частина ATFCM User Manual, та в інших керівних документах, що доступні за посиланням:

[www.eurocontrol.int/network-operations/library](http://www.eurocontrol.int/network-operations/library).

#### 1. Управління використанням (менеджмент) повітряного простору

1.1 Управління використанням (менеджмент) повітряного простору в FIR та UIR України здійснюється відповідно до Концепції гнучкого використання повітряного простору (FUA) на трьох рівнях ASM: стратегічному, предтактичному, тактичному.

1.2 Управління використанням (менеджмент) повітряного простору стратегічного рівня здійснюється Державіаслужбою України ([www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua)) та за погодженням з Міністерством оборони України ([www.mil.gov.ua](http://www.mil.gov.ua)).

1.3. Управління використанням (менеджмент) повітряного простору предтактичного і тактичного рівнів здійснюється Украероцентром і центрами організації повітряного руху (центрами ОрПР) у межах їх районів відповідальності.

2. Тимчасово зарезервований / обмежений повітряний простір  
У відношенні TSA/TRA, а також R, D зон, опублікованих у розділах ENR 5.1 та ENR 5.2 AIP України з позначкою "AMC-manageable area", застосовуються процедури щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

3. Умовні маршрути

3.1. Умовний маршрут (CDR) – маршрут обслуговування повітряного руху або його частина, який може плануватися та використовуватися лише відповідно до спеціально визначених умов.

Відносно умовних маршрутів застосовуються процедури щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі.

Умовні маршрути є непостійними елементами мережі маршрутів ATS, інформація про які публікується у розділі ENR 3 AIP України.

3.2. Категорії маршрутів CDR

CDR відповідно до їх прогнозованої доступності та можливості їх попереднього планування підрозділяються на три категорії: CDR-1, CDR-2, CDR-3.

3.2.1. CDR-1 – маршрут CDR, що планується на постійній основі

CDR 1 – умовні маршрути ATS з можливістю їх планування AOs на постійній основі протягом періодів часу, опублікованих у розділі ENR 3 AIP України у стовпчику «Примітки» кожного CDR.

CDR-1 можуть плануватися AOs таким самим чином, як і постійні маршрути ATS, протягом періодів часу, опублікованих в AIP, шляхом подання RPL або FPL.

У випадках, коли Украероцентром планується закриття CDR-1, що вимагатиме від AOs повторного надання FPL з метою зміни маршруту, Службою аеронавігаційної інформації України публікується відповідне повідомлення NOTAM. Інформацію про закриття CDR-1 також буде опубліковано у повідомленнях AUP/UUP та EAUP/EUUP. У цьому випадку будь-який план польоту (RPL або FPL), що використовує ділянку CDR-1 протягом періоду часу його закриття, повинен бути анульований або змінений.

In case UKRAEROCENTER plans the closure of CDR 1 which does not require the AOs to re-file the FPL, the NOTAM message may not be published. However, the expected CDR 1 closure periods shall be published by UKRAEROCENTER by means of AUP/UUP, and will be contained in EAUP/EUUP. In this case the re-routing will be provided tactically on ATC instruction depending on the activity within the associated Area (TRA/TSA and/or R, D Areas), that affects the use of CDR 1. AOs shall consider the use of alternative ATS routes published in AIP for each CDR 1 in the column "Notes".

### 3.2.2. CDR 2 - Non-Permanently Plannable CDR

The availability of CDR 2 shall be determined by UKRAEROCENTER depending on the activity within the associated Area that affects CDR 2, and will be published in AUP/UUP.

AOs may plan CDR 2 by FPL only in accordance with conditions published daily in EAUP/EUUP.

CDR 2 can also be used tactically. If the activity within associated Area affecting the use of CDR 1 is cancelled or finished, the ATC unit may recommend the ACFT to use this CDR 2 tactically, subject to coordination with unit controlling the activity in the associated Area.

### 3.2.3. CDR 3 - Not Plannable CDR

CDR 3 are not available for flight planning. ATC units may issue tactical clearances on such route segments, when previously scheduled activities is canceled in the associated areas after coordination with the unit which supervises the activities in the area.

CDR 3 are published in AIPs as CDRs usable on ATC instructions only and are not subject to allocation the day before by UKRAEROCENTER.

## 4. Temporary Airspace Reservation & Conditional Routes planning and utilization procedures

### 4.1. Before 12.00 UTC on the day before operations (D-1):

- airspace users submit to the UKRAEROCENTER and Air Traffic Management Centers (ATM Centers) airspace requests for utilization of TSA/TRA, D/R areas identified in the Ukrainian AIP ENR 5.1 and ENR 5.2 as "AMC-manageable" areas;

- UKRAEROCENTER receives and processes airspace requests for the use of TSA, TRA and R, D areas published in the AIP Ukraine as "AMC-manageable area", performs a preliminary analysis and coordination of their use.

### 4.2. Before 15.00 UTC (14.00 UTC Summer) on the day before operations (D-1) UKRAEROCENTER:

- in cooperation with ATM Centers analyses all airspace requests, resolves conflicts with the users by co-ordination, and decides on allocation of TSAs/TRAs, D/R areas identified in the Ukrainian AIP ENR 5 as "AMC-manageable" areas and NOTAM messages regarding activities planned in those areas;

- defines the periods of accessibility CDR-2 routes and periods of CDR-1 closure;

- produces AUP for a 24-hour period beginning at 06.00 UTC of the next day (day of activities) and ending at 06.00 UTC the next day;

- produces the UUP (if necessary) to modify information contained in the AUP;

- disseminates AUP/UUP to:

- NMOC;

- airspace users,

- ATM Centers;

- Ukrainian Air Forces control units;

- AMCs of neighboring countries (in regards each of them) if bilaterally agreed by appropriate LoA;

- other addresses upon request.

Including of TSA, TRA and R, D areas published in AIP as "AMC-manageable area" and CDR-2 to AUP is the permission for airspace users to utilize its.

У випадках, коли Украероцентром планується закриття CDR-1, що не вимагатиме від AOs повторного подання FPL, повідомлення NOTAM може не публікуватися. Проте, очікувані періоди закриття CDR-1 публікуються Украероцентром у повідомленнях AUP/UUP з метою інформування органів АТС, а також міститимуться у повідомленнях EAUP/EUUP. У цьому випадку зміна маршруту польоту АСFT буде виконуватися за вказівкою органу АТС на поточній основі в залежності від діяльності у зоні (TRA/TSA та/або R, D), яка впливає на використання CDR-1. AOs повинні враховувати можливість використання альтернативних маршрутів АТС, які публікуються в AIP для кожного CDR-1 у стовпчику «Примітки».

3.2.2. CDR-2 – маршрут CDR, що планується на непостійній основі  
Можливість використання CDR 2 визначається Украероцентром напередодні за умов відсутності діяльності у відповідній зоні, яка впливає на використання CDR 2, та публікується у AUP/UUP.

AOs можуть планувати використання CDR-2 та включати їх до FPL лише на підставі щоденного повідомлення EAUP/EUUP.

CDR-2 може використовуватися також і на поточній основі за умов відсутності діяльності з використання повітряного простору або після її закінчення у відповідній зоні, через яку встановлено CDR-2. Орган АТС може рекомендувати АСFT використовувати даний CDR-2 після проведення координації з органом, який контролює діяльність у цій зоні.

### 3.2.3. CDR-3 – маршрут CDR, що не планується

CDR 3 є недоступними для планування польотів AOs, але органи АТС можуть надавати тактичні дозволи на таких маршрутах CDR-3, коли скасовано раніше заплановану діяльність у асоційованих зонах після проведення координації з органом, який контролює діяльність у цій зоні.

Маршрути CDR-3 публікуються в AIP України як маршрути CDR, що використовуються лише за вказівками органу АТС, та не підлягають розподілу напередодні виконання діяльності Украероцентром.

## 4. Порядок планування та використання тимчасово зарезервованого повітряного простору та умовних маршрутів

### 4.1. Напередодні виконання діяльності (D-1) до 12.00 UTC:

- користувачі повітряного простору формують та надають до Украероцентру та до центрів ОрГП заявки на використання TSA, TRA і R, D зон, які опубліковані у розділах ENR 5.1 та ENR 5.2 AIP України з позначкою "AMC-manageable area";

- Украероцентр отримує та обробляє заявки користувачів повітряного простору на використання TSA, TRA і R, D зон, опублікованих у AIP України з позначкою "AMC-manageable area", виконує попередній аналіз та координацію їх використання.

### 4.2. Напередодні провадження діяльності (D-1) до 15.00 UTC узимку (14.00 UTC улітку) Украероцентр:

- у взаємодії з центрами ОрГП аналізує заявки на використання повітряного простору, розв'язує конфлікти шляхом проведення узгодження та координації з користувачами повітряного простору, а також ухвалює рішення щодо розподілу TSA, TRA і R, D зон, опублікованих у AIP України з позначкою "AMC-manageable area", а також повідомлення NOTAM стосовно запланованої діяльності в цих зонах;

- визначає періоди доступності маршрутів CDR-2 та періоди закриття CDR-1;

- складає AUP на 24-годинний період, який починається о 06.00 UTC наступного дня (дня провадження діяльності) та закінчується о 06.00 UTC наступного за ним дня;

- для внесення змін у інформацію, яка міститься у AUP, формує UUP (за необхідності);

- розсилає AUP/UUP:

- NMOC;

- користувачам повітряного простору;

- у центри ОрГП,

- органам управління Повітряних Сил Збройних Сил України;

- органам планування та координації діяльності з використання повітряного простору сусідніх держав (у частині, що стосується кожного з них, при наявності відповідної Письмової угоди (LoA);

- іншим адресатам, за запитом.

Включення TSA, TRA та R, D зон, які опубліковані в AIP з позначкою "AMC-manageable area", а також CDR-2 до AUP є дозволом користувачам повітряного простору на їх використання.

## 4.3. On the day of operations (D):

4.3.1. The request of airspace use conditions on carrying out of the activity within TSA, TRA and R, D areas shall be performed by airspace user to corresponding ATM Centre at least 1 hour before the planned beginning of activity.

4.3.2. The airspace request shall be canceled if the request for airspace use conditions on execution the activity or the postponement/ cancellation notification message have not been submitted to UKRAEROCENTER or ATM Center before the above mentioned deadlines.

4.3.3. The airspace use conditions are defined by UKRAEROCENTER or ATM Centre and provided to airspace user by ATM Centre not later than 30 minutes before the beginning of activity.

4.3.4. Airspace user shall notify the ATM Centre and Ukrainian Air Forces control units not later than 10 minutes before the planned beginning of activity about start of activity (postponing or cancelation); and not later than 5 minutes after the end of activity execution.

4.3.5. After receiving of the Airspace user's notification about start/end of activity the ATM Center or UKRAEROCENTER activates/deactivates appropriate areas.

4.3.6. Airspace users utilize the airspace in accordance with the AUP/UUP and conditions issued by ATM Centers or UKRAEROCENTER.

4.3.7. UKRAEROCENTER collects and analyzes updated information about the cancellation, modification or end of activities in the areas that have been specified in the AUP received from the ATM centers, makes decision about necessity of reallocation of airspace, determines availability for CDR-2 use and sends a UUP message to the addresses noted in paragraph 4.2.

4.3.8. If necessary to cross the active TRA the following actions shall be done:

4.3.8.1. In controlled airspace (Airspace Classes C, D):

- upon the ACFT request, TRA crossing permission shall be received by ATC Unit concerns from departmental ATC Unit controlling flight operations within the TRA;

- after receiving the appropriate permission the ATC Unit provides ACFT with the relevant information and acts in accordance with instructions issued by the departmental ATC Unit.

4.3.8.2. Outside Controlled Airspace (Airspace Class G):

- before departure or during the flight the pilot-in-command can receive the information from appropriate FIS Sector concerning the airspace prohibitions and restrictions;

- if necessary to cross the TRA pilot-in-command has to request the departmental ATC Unit controlling flight operations within this TRA not later than 10 minutes before TRA boundary crossing and then receive the permission or prohibition to enter to TRA;

- if the permission to enter the TRA has not been received ACFT shall make an orbit not closer than 10 km from TRA waiting for permission and, in case of refusal, has to circumnavigate the TRA taking into consideration the appropriate Buffer Zone around TRA.

Note: any ACFT is prohibited to enter the TRA if the information about area activation/deactivation or appropriate permission to enter TRA is not received.

4.3.8.3. Flight crossing TRA airspace can be accomplished through CDR, crossing this area or using the appropriate route, proposed by the ATC Unit and previously agreed by departmental ATC Unit.

4.3.9. The appropriate departmental ATC Unit is responsible for separation during the crossing TRA.

## 5. Airspace Use Plan (AUP) and Updated Airspace Use Plan (UUP)

5.1. AUP is a message of NOTAM status notifying the daily decision of the UKRAEROCENTER on the temporary allocation of the Ukrainian airspace for a specific time period, by means of a standard message format.

5.2. AUP is promulgated daily by 15.00 UTC (14.00 UTC Summer) on the day before operations

## 4.3. У день провадження діяльності (D):

4.3.1. Запит про умови використання повітряного простору для провадження діяльності в TSA, TRA та R, D зонах, здійснюється користувачем до відповідного центру ATM не пізніше ніж за 1 годину до запланованого початку діяльності.

4.3.2. Заявка на використання повітряного простору анулюється, якщо в зазначений термін запит умов на використання повітряного простору або повідомлення про перенесення початку діяльності до Украероцентру або до центру ОрГП не надійшли.

4.3.3. Умови використання повітряного простору визначаються Украероцентром або центрами ATM та надаються користувачеві через центр ATM не пізніше ніж за 30 хвилин до початку діяльності.

4.3.4. Користувачі повітряного простору не пізніше ніж за 10 хвилин до запланованого початку діяльності повідомляють центр ОрГП та органам управління Повітряних Сил Збройних Сил України про початок діяльності (перенесення або скасування) і не пізніше ніж через 5 хвилин - про її закінчення.

4.3.5. Після отримання від користувача повідомлення про початок/закінчення діяльності, центр ОрГП або Украероцентр активує/деактивує відповідні зони.

4.3.6. Користувачі повітряного простору використовують повітряний простір відповідно до AUP/UUP та умов, виданих центрами ОрГП або Украероцентром.

4.3.7. Украероцентр збирає та аналізує отриману від центрів ОрГП оновлену інформацію про скасування, зміни або закінчення провадження діяльності у зонах, які були зазначені в AUP, приймає рішення щодо необхідності перерозподілу повітряного простору, визначає доступні для використання CDR-2 та розсилає повідомлення UUP за адресами, зазначеними у пункті 4.2.

4.3.8. Якщо виникає необхідність виконання польоту через активовану TRA, виконується наступне:

4.3.8.1. У контрольованому повітряному просторі (класи C, D):

- за запитом екіпажу ACFT орган АТС виконує відповідний запит на перетинання TRA у відомчого органа АТС, що забезпечує управління польотами у повітряному просторі вказаного району;

- за наявності відповідного дозволу орган АТС надає відповідну інформацію екіпажу ACFT та діє за вказівкою відомчого органа АТС.

4.3.8.2. Поза межами контрольованого повітряного простору (клас G):

- перед вильотом або під час виконання польоту командир ACFT може отримати у відповідного сектора польотно-інформаційного обслуговування інформацію щодо наявності заборон та обмежень використання повітряного простору;

- за необхідності виконати політ через TRA командир ACFT не пізніше ніж за 10 хвилин до входження в зазначений повітряний простір повинен виконати запит у відомчого органа АТС, що забезпечує управління в TRA та отримати дозвіл або заборону на такий політ;

- у разі відсутності дозволу на входження в TRA, ACFT виконує віраж на відстані не ближче ніж за 10 км до зазначеного району для очікування відповідного дозволу та, у разі відмови, обходить TRA, з урахуванням наявності буферної зони навколо TRA.

Примітка: у разі відсутності інформації про активацію/деактивацію TRA або відповідного дозволу, ACFT забороняється входження до такого TRA.

4.3.8.3. Політ з перетинанням TRA може бути виконаний за встановленим CDR, що проходить через даний район, або за окремим маршрутом, який може бути запропонованим органом АТС за погодженням з відомчим органом АТС.

4.3.9. Забезпечення безпечних інтервалів при виконанні польоту з перетинанням TRA покладається на відповідний відомчий орган АТС.

5. План використання повітряного простору (AUP) та Оновлений план використання повітряного простору (UUP)

5.1. AUP – щоденне повідомлення стандартного формату, яке має статус NOTAM, за допомогою якого Украероцентр повідомляє про розподіл на тимчасовій основі повітряного простору України, на встановлений період часу.

5.2. AUP формується та розсилається Украероцентром щодня до 15.00 UTC (14.00 UTC у літній період).

5.3. UUP is a message of NOTAM status issued by the UKRAEROCENTER to update AUP information, if required.

6. European Airspace Use Plan (EAUP/EUUP)

Network Management Operations Center (NMOC) will daily consolidate the national AUPs/UUPs on airspace and route availability within the ECAC area and publish it daily after 16.00 UTC (15.00 UTC Summer) as EAUP/EUUP on the NOP Portal: [www.public.nm.eurocontrol.int](http://www.public.nm.eurocontrol.int)

7. Further Information

Detailed information on the Temporary Airspace Reservation & Conditional Routes planning and utilization procedures is published in the EUROCONTROL document "European Route Network Improvement Plan (ERNIP) Part 3 - ASM Handbook", which could be downloaded from the EUROCONTROL official web site: [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

8. Contacts:

8.1. UKRAEROCENTER

UKRAEROCENTER <i>Украероцентр</i>	
Postal Address	P.o.box 115, Boryspil-1, Kyiv region, 08301, Ukraine
Service Hours	H24

Supervisor <i>Начальник чергової зміни</i>	
Phone	+38 044 351 59 92 (domestic users); +38 044 351 59 91(all airspace users)
Fax	+38 044 234 03 99
E-mail	<a href="mailto:zns_dispatcher@uksatse.aero">zns_dispatcher@uksatse.aero</a>
AFS	UKKKZDZX
Service Hours	H24

Airspace planning working position <i>Робоче місце планування використання повітряного простору</i>	
Phone	+38 044 351 62 90 (domestic users);
E-mail	<a href="mailto:predplan@uksatse.aero">predplan@uksatse.aero</a>
AFS	UKKKZDZX
Service Hours	06:00-18:00 (05:00-17:00)

Airspace management cell (AMC) <i>Орган із забезпечення менеджменту повітряного простору (AMC)</i>	
Phone	+38 044 351 59 93
E-mail	<a href="mailto:amc@uksatse.aero">amc@uksatse.aero</a>
AFS	UKKKZDZX
Service Hours	06:00-18:00 (05:00-17:00)

8.2. ATM Centers

8.2. Центри ОрПР

Kyiv ATM Center (ASM unit) <i>Київський центр ОрПР (орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору)</i>	
Postal Address	UKSATSE Regional Branch «Kyivcenteraero», airport, Boryspil-1, Kyiv region, 08301, Ukraine
Phone	+38 044 351 60 75 (domestic users)
Fax	+38 044 351 66 55
E-mail	<a href="mailto:ukbv.spv@uksatse.aero">ukbv.spv@uksatse.aero</a>
AFS	UKBVYXYX
Service Hours	H24

5.3. UUP - повідомлення, яке має статус NOTAM, та публікується Украероцентром для внесення змін до інформації, яка міститься в AUP.

6. Європейський План використання повітряного простору (EAUP/EUUP)

Операційний центр менеджера мережі (NMOC) щодня консолідує національні AUP/UUP, які містять інформацію про доступність повітряного простору і маршрутів у зоні ECAC та публікує її після 15.00 UTC (14.00 UTC у літній період) у якості EAUP/EUUP на порталі NOP: [www.public.nm.eurocontrol.int](http://www.public.nm.eurocontrol.int)

7. Додаткова інформація

Детальна інформація стосовно процедур планування та використання тимчасово зарезервованого повітряного простору та умовних маршрутів опублікована у документі ЄВРОКОНТРОЛЮ "European Route Network Improvement Plan (ERNIP) Part 3 - ASM Handbook", який може бути отриманий за допомогою офіційного сайту ЄВРОКОНТРОЛЮ: [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

8. Контактна інформація:

8.1. Украероцентр



Dnipro ATM Center (ASM unit) <i>Дніпровський центр ОрПП (орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору)</i>	
Postal Address	UKSATSE Dnipro Regional Branch, CA Airport, Dnipro, 49042, Ukraine.
Phone	+38 056 375 81 25 (domestic users)
Fax	+38 056 375 81 47
E-mail	asm.dd@uksatse.aero
AFS	UKDVYXYX
Service Hours	H24

Odesa ATM Center (ASM unit) <i>Одеський центр ОрПП (орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору)</i>	
Postal Address	UKSATSE Odesa Regional Branch, Airport Odesa, 65054, Ukraine
Phone	+38 048 730 50 33 (domestic users)
Fax	+38 048 715 21 03
E-mail	zrp_ukov@uksatse.aero
AFS	UKOVZRZW
Service Hours	H24

Lviv ATM Center (ASM unit) <i>Львівський центр ОрПП (орган управління використанням (менеджменту) повітряного простору)</i>	
Postal Address	UKSATSE Lviv Regional Branch P.O. box 3983, Liublinska st., 217, Lviv, 79040, Ukraine
Phone	+38 032 297 21 73, +38 032 297 21 74 (domestic users)
E-mail	plan_uklv@uksatse.aero
AFS	UKLVYXYX
Service Hours	H24

INTENTIONALLY LEFT BLANK