

## 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 АТФМ, 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 20 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 АТФМ 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 АТФМ надається для:

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

АТФМ застосовується для польотів АСФТ, які виконуються як IFR/GAT.

#### 1. Район обслуговування щодо АТФМ.

Так як NM ЄВРОКОНТРОЛЮ відповідає за діяльність щодо АТФМ у межах району АТФМ (див. Network Operations Handbook, ATFCM User's Manual), NMOC забезпечує функціонування АТФМ в Україні та несе відповідальність за впровадження заходів АТФМ у межах контрольованого повітряного простору FIR Lviv, Kyiv, Dnipro, Odesa, Simferopol. та UIR Kyiv, за сприяння FMP відповідних Центрів АТМ. Впровадження заходів АТФМ у межах вищевказаного повітряного простору координується між NMOC, органами АТС, 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 АТС, експлуатантами, NMOC та іншими суб'єктами авіаційної діяльності (при необхідності) з питань АТФМ, FMP має забезпечуватися необхідною інформацією від органів АТС та інших зацікавлених сторін.

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

2.3 Органи АТС на аеродромі вильоту відповідають за контроль дотримання слоту АТФМ.

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

#### 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 протягом 20 хвилин після ETOT або CTOT будуть призупинені повідомленням FLS.

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

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

#### 2.7 Експлуатанти:

Експлуатанти мають дотримуватись:

- загальних процедур АТФМ, включно з вимогами щодо подачі FPL та обміну повідомленнями;
- стратегічних заходів АТФМ (наприклад, RAD);
- тактичних заходів АТФМ (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 АІС про всі відомі йому обставини, які можуть вплинути на пропускну спроможність органів АТС 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.

#### **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

3.1 Operational Flow Management Problems	
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
3.2. General Network Management Problems	
Action	Contact the Current Operations Manager (COM)
Telephone	+3 202 745 19 31
Fax	+ 3 202 729 90 27
3.3. Technical problems	
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
3.4. Operational post event problems	
Action	Contact the Network Operations Investigations
Fax	+ 3 202 729 90 28
E-mail	NM.incident@eurocontrol.int
3.5 NM ENVIRONMENT DATABASE OR CADF (CENTRALISED AIRSPACE DATA FUNCTION) PROBLEMS	
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
3.6 REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL) RELATED PROBLEMS	
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 Procedure.

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.

Within Ukrainian FIRs and UIR only CDR1 are used.

3.2. CDR1s are published in ENR 3 AIP Ukraine and available for flight planning during times specified in the "Remarks" column of each CDR1.

The daily updated information on unavailability of the CDR1 is determined by the Ukraerocenter and published in the national "Airspace Use Plan" (AUP) and the "Updated Airspace Use Plan" (UUP) and notified to the Operational Stakeholders via European AUP/UUP (EAUP/EUUP).

3.3. AUP/UUP messages are of NOTAM status therefore any additional NOTAMs on availability (unavailability) of the CDR1 are not issued.

The minimum lead time of UUP release on CDR1 unavailability is 3 hours.

3.4. Any FPL using CDR1 during times of its unavailability published in EAUP/EUUP will be rejected by IFPS.

AOs shall consider the use of alternative ATS routes published at the Ukrainian AIP ENR 3 for CDR1 in the column "Remarks".

3.5. In the event of a short notice unavailability of a CDR1 at Tactical ASM Level, aircraft will be tactically handled by ATCO depending on the activity within the associated Area (TRA/TSA and/or R, D Areas), that affects the use of CDR1.

In this case it is expected that the route length extension of GAT flights from planned route will not exceed 15 NM (27,8 km).

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 держимим 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).

#### Управління використанням (менеджмент) повітряного простору

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", застосовується процедура 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.

В усіх FIR та UIR України використовуються лише CDR1.

3.2. CDR1 опубліковані у розділі ENR 3 AIP України та доступні для планування польотів упродовж часу, який зазначено для кожного CDR1 у стовпчику «Remarks».

Щоденна оновлена інформація про недоступність CDR1 визначається Украероцентром та публікується в "Плані використання повітряного простору" (AUP) та "Оновленому плані використання повітряного простору" (UUP), які доводяться до зацікавлених сторін за допомогою EAUP/EUUP.

3.3. Повідомлення AUP/UUP мають статус NOTAM, тому будь-які додаткові повідомлення NOTAM стосовно оновлення інформації про доступність (недоступність) CDR1 не видаються.

Мінімальна завчасність публікації повідомлення UUP про недоступність CDR1 складає 3 години.

3.4. Будь-який FPL, що використовує CDR1 протягом періоду часу його недоступності відповідно до EAUP/EUUP, буде відхилено IFPS. Експлуатанти ACFT повинні враховувати можливість використання альтернативних маршрутів ATS, які публікуються у розділі ENR 3 AIP України для CDR1 у стовпчику «Remarks».

3.5. У випадку визначення короткочасної недоступності CDR1 на Тактичному рівні ASM політ ACFT буде виконуватися за вказівкою ATCO на поточній основі залежно від діяльності у зоні (TRA/TSA та/або R, D), яка впливає на використання CDR1.

У цьому випадку очікується, що збільшення довжини маршруту польоту GAT не перевищить 15 NM (27,8 км) від запланованого.

#### 4. Temporary Airspace Allocation Procedure

##### 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 CDR1s availability (unavailability);  
- 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" to AUP/UUP is the permission for airspace users to utilize them.

##### 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 cancellation); 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 available (unavailable) CDR1 and sends a UUP message to the addresses noted in paragraph 4.2.

4.3.8. During the flight, ACFT may cross R-areas or TRA after obtaining the clearance of the appropriate ATC unit (departmental ATC unit).

In other cases, ACFT shall carry out the flight outside the borders of R-areas or TRA taking into consideration the buffers established around them.

4. Процедура щоденного розподілу повітряного простору на тимчасовій основі

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

- користувачі повітряного простору формують та надають до Украероцентру та до центрів ОрПР 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 літтку) Украероцентр:

- у взаємодії з центрами ОрПР 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 (недоступності) CDR1;

- 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 ОрПР,
- органам управління Повітряних Сил Збройних Сил України;
- органам планування та координації діяльності з використанням 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" до AUP/UUP є дозволом користувачам повітряного простору на їх використання.

##### 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 ОрПР 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 центру ОрПР 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 ОрПР або Украероцентр активує/деактивує відповідні зони.

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

4.3.7. Украероцентр збирає та аналізує отриману від центрів ОрПР 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 (недоступні) для використання CDR1 та розсилає повідомлення UUP за адресами, зазначеними у пункті 4.2.

4.3.8. Під час виконання польоту ACFT з дозволу відповідного органу АТС (відомчого органу АТС) може перетинати межі R-зон або TRA.

В інших випадках ACFT має виконувати політ поза межами R- зон та TRA з урахуванням вимог щодо буферів, встановлених навколо них.

4.3.8.1. In controlled ATS airspace, the ATC unit coordinates in advance with the appropriate departmental ATC unit the route, flight level, time of entry and exit of ACFT to / from the corresponding TRA / R-area, in order to ensure the flight of ACFT through the TRA / R-area. In case of flight approval, the departmental ATC unit confirms the possibility of flight and delegates to the ATC unit the airspace volume of specified dimensions for the time of flight of ACFT through the TRA / R-area. During crossing the specified area by the ACFT, the airspace classification which was valid before putting into force of airspace use restrictions shall be applied.

Flight passing through the activated TRA / R-area may be carried out along the established CDR, which is crossing this TRA / R-area or along other route that may be proposed by the ATC unit after being coordinated with the departmental ATC unit.

The departmental ATC unit and ATC unit ensure compliance with the agreed conditions of flight of the ACFT passing through the activated TRA / R-area.

The departmental ATC unit ensures the separation of ACFT carrying out flights within the TRA / R-area from ACFT that cross the TRA / R-area along the agreed route.

4.3.8.2. During the flight outside the controlled ATS airspace (within the FIZ airspace), ACFT, after being informed by the appropriate ATM centre of the absence of activity in the R-area or TRA / TSA, may cross the borders of these areas. In case of obtaining information from the ATM centre about the presence of activity in the TRA, the ACFT may cross the borders of this TRA only subject to obtaining the clearance of appropriate departmental ATC unit. In other cases, the ACFT shall carry out flight outside the TRA, taking into account the buffer requirements.

4.3.9. In case of obtaining the request (flight plan) from the ACFT crew on crossing of the D-area, the ATM centre immediately informs the airspace user conducting activity in this area regarding the request of the ACFT crew and obtain from him a decision on a termination or continuation of airspace use activity. The ATC unit transfers this information to the ACFT crew for their further decision making.

#### 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

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 by 16.00 UTC (15.00 UTC Summer) as EAUP/EUUP on the EUROCONTROL NOP Portal: [www.eurocontrol.int/network-operations](http://www.eurocontrol.int/network-operations)

#### 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

4.3.8.1. У контрольованому просторі ATS з метою забезпечення польоту ACFT через TRA/R-зону орган ATC заздалегідь узгоджує з відповідним відомчим органом ATC маршрут, рівень польоту, час входження та виходу ACFT до/з відповідної TRA/R-зони. У разі погодження прольоту відомчий орган ATC підтверджує можливість польоту та передає частину повітряного простору у визначених межах на час прольоту ACFT через TRA/R-зону під відповідальність органу ATC. На період перетинання ACFT повітряного простору зазначеного району діє класифікація повітряного простору, що була чинна до введення в дію обмеження використання повітряного простору.

Політ з перетинанням повітряного простору активованої TRA/R-зони може бути виконаний за встановленим CDR, що проходить через цю TRA/R-зону, або за окремим маршрутом, який може бути запропонований органом ATC за погодженням з відомчим органом ATC.

Відомчий орган ATC та орган ATC забезпечують дотримання узгоджених умов прольоту ACFT через активовану TRA/R-зону.

Відомчий орган ATC забезпечує ешелонування ACFT, які виконують польоти в межах TRA/R-зони відносно ACFT, які виконують перетинання повітряного простору TRA/R-зони за узгодженим маршрутом.

4.3.8.2. Під час виконання польоту поза межами контрольованого повітряного простору ATS (у межах повітряного простору FIZ) ACFT за умови отримання від відповідного центру ATM інформації про відсутність діяльності у R-зоні або TRA/TSA може перетинати межі зазначених зон. У разі отримання інформації від центру ATM про наявність діяльності у TRA ACFT може перетинати межі зазначеного TRA лише за умови отримання дозволу від відповідного відомчого органу ATC. В інших випадках ACFT має виконувати політ поза межами TRA з урахуванням вимог щодо буферу.

4.3.9. У разі отримання запиту (плану польоту) від екіпажу ACFT на перетинання D-зони центр ATM негайно інформує користувача повітряного простору, що провадить діяльність у зазначеній зоні, щодо запиту екіпажу ACFT та отримує від нього рішення щодо припинення або продовження діяльності з використання повітряного простору. Орган ATC передає екіпажу ACFT зазначену інформацію з метою прийняття ним відповідного рішення.

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 - 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 до 16.00 UTC (15.00 UTC у літній період) у якості EAUP/EUUP на порталі NOP Євроконтролю: [www.eurocontrol.int/network-operations](http://www.eurocontrol.int/network-operations)

#### 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

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	zns_dispatcher@uksatse.aero
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	predplan@uksatse.aero
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	amc@uksatse.aero
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	ukbv.spv@uksatse.aero
AFS	UKBVYXYX
Service Hours	H24

Dnipro ATM Center (ASM unit) <i>Дніпровський центр ОрПР (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 ОрПР (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 ОрПР (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