

ENR 1.9 Air traffic flow management and airspace management

Управление потоками воздушного движения и организация воздушного пространства

Procedures on coordination of ATFM actions between the users, CFMU and ATM services. | Процедуры по координации действий по ATFM между пользователями, CFMU и органами ОрВД.

1. General

Общие положения

1.1. With the purpose of increasing the effectiveness of ATFM and in accordance with the agreements between the Ministries of Transport of the state-members of the European Civil Aviation Conference the Central Flow Management Unit (CFMU) has been created in EUROCONTROL, Brussels. | 1.1. С целью повышения эффективности ATFM и в соответствии с соглашениями между министерствами транспорта государств-членов Европейской конференции гражданской авиации в Евроконтроле (Брюссель) был создан Центральный орган управления потоком (CFMU).

1.2. This body takes on itself the responsibility for ATFM within the CFMU region and comprises of: | 1.2. Этот орган берет на себя ответственность за ATFM в регионе CFMU и состоит из:

a. strategic flow management takes place seven days or more prior to the day of operation and includes research, planning and coordination activities. This phase consists of analysing the evolution of the forecast demand and the identification of potential new problems and in evaluating possible solutions. The outputs of this phase are the capacity plan for the following year, the Route Allocation Plans and sets of other plans that can be activated as necessary during the next phases (e.g. contingency); | а. стратегического управления потоками за семь и более дней до дня эксплуатации. Включает в себя исследование, планирование и координацию деятельности. Этот этап заключается в анализе эволюции прогнозирования спроса и выявление потенциальных новых проблем, а также в оценке возможных решений. Результатом этой фазы является план пропускной способности на следующий год, план распределения маршрутов и множества других планов, которые могут быть введены в действие по мере необходимости в течение следующих фаз (например, аварийный план);

b. pre-tactical flow management is applied during six days prior to the day of operation and consists of planning and coordination activities. This phase analyses and decides on the best way to manage the available capacity resources and on the need for the implementation of flow measures (regulations or routings). The output is the ATFCM Daily Plan (ADP) published via ATFCM Notification Message (ANM) and Network News; | б. предтактического управления потоками. Применяется в течение шести дней до дня работы и состоит из планирования и координации деятельности. На данном этапе проводится анализ и выносятся решение по поводу лучшего способа управления имеющимися ресурсами пропускной способности и о необходимости осуществления мер по управлению потоками (регулирование или маршрутизация). Организации потока воздушного движения и пропускной способности (ATFCM Daily Plan), публикуемый посредством уведомляющего сообщения ATFCM или сетевых новостей;

c. tactical flow management is applied on the day of the operation. This phase updates the daily plan according to the actual traffic and capacity. The management of the traffic is made through slot allocation and/or ad-hoc re-routings. | с. тактического управления потоками. Применяется в день выполнения полетов. На данном этапе проводится обновление ежедневного плана в соответствии с фактическим движением и пропускной способностью. Управление движением осуществляется посредством распределения слотов и/или специальной перемаршрутизацией.

1.3. For the Republic of Belarus these measures are determined and approved by CFMU in strict coordination with FMP situated in Planning Department of Minsk Area Control Centre for Pre-Tactical and Tactical ATFM. | 1.3. Для Республики Беларусь эти меры определяются и утверждаются CFMU в строгой координации с FMP, расположенном в отделе планирования Минского районного диспетчерского центра для предтактического и тактического ATFM.

2. Responsibilities of the CFMU

Обязанности Центрального органа управления потоком

2.1. The CFMU is responsible for:

a. applying ATFM measures when it is expected that air traffic demand will exceed the available Air Traffic Control or airport capacity after coordination with the local Flow Management Position (FMP);

b. ensuring that ATFM measures are applied in an equitable manner.

2.1. CFMU несет ответственность за:

a. применение мер ATFM, когда ожидается, что спрос на воздушные сообщения превысит доступный уровень УВД или пропускную способность аэропорта после координации с местным Постом организации потоков воздушного движения (FMP);

b. обеспечение того, чтобы меры по ATFM применялись на равной основе.

2.2. In order to do this, the CFMU applies procedures, which are:	2.2. Для этого CFMU применяет процедуры, которые:
a. approved on international level;	a. одобрены на международном уровне;
b. published in the corresponding ICAO and CFMU documentation;	b. опубликованы в соответствующих документах ИКАО и CFMU;
c. in Minsk FIR have the same status as procedures explicitly published in this AIP.	c. в РПИ Минска имеют тот же статус, что и процедуры, опубликованные в данном AIP.

3. Responsibilities of Air Traffic Service (ATS) *Обязанности обслуживания воздушного движения (ОВД)*

3.1. ATS units have established FMP in Minsk FIR with the objectives:	3.1. Органы ОВД установили FMP в Минском РПИ с целью:
a. to act as the interface between CFMU, ATC and local operators by providing the CFMU with all information on the effectiveness of ATFM measures;	a. выполнения функций связующего звена между CFMU, УВД и местными пользователями ВП, предоставляя CFMU всю информацию об эффективности мер по ATFM;
b. as experienced, to make maximum use of the available ATS capacity in Minsk FIR;	b. в качестве опытного органа для максимального использования имеющейся пропускной способности Минского РПИ;
c. to coordinate actions with the CFMU to provide the most effective ATFM service to ATC and local aircraft operators.	c. для координации действий с CFMU, чтобы обеспечить наиболее эффективное ATFM службы УВД и местных эксплуатантов воздушных судов.
3.2. ATS unit is responsible for aerodrome departure SLOT monitoring in accordance with the Regional Supplementary Procedures.	3.2. Орган ОВД несет ответственность за SLOT-мониторинг на аэродроме отправления в соответствии с Дополнительными региональными правилами ИКАО.
3.3. SLOT should be included into ATC clearance.	3.3. SLOT должен быть включен в диспетчерское разрешение.

4. Responsibilities of aircraft operators *Обязанности операторов самолетов*

4.1. Aircraft Operators (AO) shall inform themselves of and adhere to:	4.1. Эксплуатанты воздушных судов должны обладать необходимой информацией и соблюдать:
a. general ATFM procedures including flight plan filing and message exchange requirements;	a. общие процедуры ATFM, включая требования по подаче плана полета и обмена сообщениями;
b. strategic AFTM measures – e.g. Route Availability Document (RAD);	b. стратегические меры AFTM – например, Документ о возможности использования Маршрутов (RAD);
c. current ATFM measures – e.g. specific measures applicable on the day in question.	c. текущие меры ATFM – например, конкретные меры, применяемые в указанный день.

5. ATFM documentation *Документация ATFM*

5.1. The general ATFM procedures are published in ICAO Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures, Europe.	5.1. Общие процедуры ATFM опубликованы в ИКАО Doc 7030 – Дополнительные региональные правила, Европа.
5.2. Detailed ATFM procedures are published in the "CFMU Handbook", which is obtainable from the Eurocontrol Library.	5.2. Подробные процедуры ATFM публикуются в «CFMU Handbook», которую можно получить в библиотеке Евроконтроля.

6. ATFM measures notification *Уведомления о мерах по ATFM*

6.1. The ATFM measures are published through the following:	6.1. Меры по ATFM опубликованы в:
a. Route Availability Document (RAD);	a. документе о доступности маршрутов (RAD);
b. the ATFM Notification Message (ANM);	b. уведомляющем сообщении ATFM;

c. the ATFM Information Message (AIM);	с. информационном сообщении ATFM (AIM);
d. the Conditional Route Availability Message (CRAM), originated by the CFMU and of which the ANM, AIM and CRAM are distributed via AFTN.	d. сообщении о доступности условных маршрутов (CRAM), полученном от CFMU и из которого ANM, AIM и CRAM распространяются через AFTN.
6.2. At the day of operations AO can obtain information about ATFM affected routes and airports at the Central ATS Briefing Office.	6.2. В день выполнения полетов эксплуатанты воздушных судов могут получить информацию о маршрутах и аэропортах, на которые распространяются процедуры ATFM, в центральном офисе брифинга ATS.
6.3. Information about the valid SRS, the related ANM or AIM and similar messages can be found on the Internet: Email:www.cfm.eucontrol.be	6.3. Информацию о действующих SRS, о соответствующих ANM или AIM, а также подобные сообщения можно найти в Интернете: Email:www.cfm.eucontrol.be
6.4. Additionally, direct information and advice about the implemented ATFM measures, including last minute changes may be obtained from and conferred with FMP.	6.4. Кроме того, непосредственную информацию и рекомендации по вопросам реализации мер по ATFM, включая изменения в последний момент, можно получить в FMP.

7. ATFM exemption

Освобождение от процедуры по ATFM

7.1. The following Rules of Application shall be applicable to all flights seeking to gain exemption from ATFM measures within the area of responsibility of the CFMU. It is intended to ensure that flights, which by the nature of their mission, cannot under any circumstances be delayed due to ATFM. It is based on the ICAO SARPS (ICAO EUR DOC 003, ATFM-HB/2) and existing material in the CFMU Handbook.	7.1. Следующие применяемые правила распространяются на все рейсы, стремящиеся получить освобождение от мер по ATFM в пределах зоны ответственности CFMU. Они предназначены для обеспечения полетов, которые по характеру осуществляемых задач не могут ни при каких обстоятельствах быть отложены из-за ATFM. Это обусловлено Стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО (ICAO EUR Doc 003, ATFM-HB/2) и имеющимся материалом в Руководстве CFMU (CFMU Handbook).
7.2. It should be noted by all users that any flight which obtains exemption, and which may have otherwise been delayed, will have that delay passed on to other flights. It is essential therefore, that use of the exemption facility shall be properly controlled and monitored so that genuine flight priorities may continue to operate without ATFM delay.	7.2. Необходимо принять к сведению всех пользователей, что любой полет, который получает освобождение и который возможно был отложен, переложит свою задержку на другие рейсы. Поэтому крайне важно, чтобы использование процедуры освобождения контролировалось и регулировалось надлежащим образом, так, чтобы истинные приоритеты на полет могли продолжать функционировать без задержки ATFM.
7.3. STS indicator is used as information, that flight may require "special handling" for the reason explained in the next paragraph. STS indicator is for use by all parties, which may have to handle the flight.	7.3. STS индикатор используется для указания того, что полет может потребовать «специального обслуживания» по причине, указанной в следующем абзаце. STS индикатор предназначен для использования всеми сторонами, которые имеют отношение к обслуживанию данного полета.
7.4. To ensure the correct automatic processing, standard abbreviations have been created for use within the STS Field. These abbreviations are recognised by the CFMU systems resulting, in some cases, in exemption from flow regulation.	7.4. С целью обеспечения правильной автоматической обработки были созданы стандартные сокращения для использования в поле STS. Эти сокращения распознаются системами CFMU, что приводит, в некоторых случаях, к освобождению от регулирования потоком.
7.5. The following abbreviations shall be used:	7.5. Применяются следующие сокращения:
a. STS/EMER – for a flight in a state of emergency;	a. STS/EMER – для полета в условиях аварийной ситуации;
b. STS/HUM – for flights operating for humanitarian reasons;	b. STS/HUM – для полетов по оказанию гуманитарной помощи;
c. STS/HOSP – for medical flights specifically declared by the medical authorities;	c. STS/HOSP – для медицинских рейсов, специально заявленных медицинскими полномочными органами;
d. STS/SAR – for flights engaged in Search and Rescue missions;	d. STS/SAR – для полетов поисково-спасательных миссий;
e. STS/HEAD – for flights with "Head of State" status;	e. STS/HEAD – для борта №1;

f. STS/STATE – only aircraft used in military, customs and police services shall qualify as a State aircraft;

g. STS/ATFMEXEMPTAPPROVED – for flights specifically authorized by the National Body established for that purpose to be exempted from ATFCM measures, regardless of any other STS/indicator used (if any).

Note: More detailed information concerning the usage of STS/ indicator is available in Eurocontrol document “ATFCM Users Manual”.

7.6. STS data is used exclusively in cases described above.

7.7. If necessary to use several STS each of them should be indicated in different separate field.

f. STS/STATE – только ВС, используемые в военных, таможенных и полицейских целях, квалифицируются как государственные воздушные суда;

g. STS/ATFMEXEMPTAPPROVED – для полетов, непосредственно санкционированных Национальным органом, установленного для этой цели, для освобождения от мер по ATFCM, независимо от любого другого используемого STS/индикатора (если таковой имеется).

Примечание: Подробная информация об условиях использования STS/Индикатор доступна в документе Евроконтроля «ATFCM Руководство пользователя».

7.6. STS данные используются исключительно в случаях, описанных выше.

7.7. В случае необходимости использования нескольких STS каждый из них должен быть указан в отдельном поле.

8. Re-routing Изменение маршрутов

8.1. CFMU plans re-routing possibilities and informs AOs by ANM/AIM messages the day before flight operation.

8.2. The emphasis for ATFM measures is changing from regulation (delaying aircraft on the ground) towards capacity management. Only when no other option is available will a regulation be applied and delays issued (Slot Allocation).

8.3. Alternative ATFM measures include the re-routing of aircraft both strategically and tactically. Permanent Strategic routing requirements are published in the Route Availability Document (RAD). The RAD enables ATC to maximise capacity by defining restrictions that prevent disruption to the organised system of major traffic flows through congested areas.

8.4. In addition, routing “scenarios” may be applied by the CFMU to help resolve particular problems on particular days. These involve recommended or mandatory routes for particular groups of flights or selected individual flights. Re-routes for groups of flights will be published by the CFMU in AIM (Air Traffic Flow and Capacity Management Information Message) or ANM (ATFM Notification Message).

8.5. Re-routing may include restricting the level of an aircraft to keep it out of a particular ATC sector. This is known as level capping. Level capping scenarios are published for groups of aircraft.

8.6. A list of available re-routing and level capping scenarios is promulgated on the CFMU website:
Email:<http://www.cfm.eurocontrol.int/rad>

8.7. Aircraft Operators (AOs) complying with re-route or level capping requirement shall cancel any existing flight plan and re-file on the new route in accordance with the Replacement Flight Plan procedure published in the IFPS Users Manual section of the CFMU Handbook.

8.8. AOs who plan re-routing should contact:

a. CFMU by phone and ask for CEU Hot Position;

8.1. CFMU планирует возможные изменения маршрута и информирует эксплуатантов воздушных судов посредством сообщений ANM/AIM за день до выполнения полета.

8.2. Акцент на меры по ATFM меняется в зависимости от процедур (задержки воздушных судов на земле) в сторону управленческого пропускной способность. Только тогда, когда нет другого выбора, можно применять регулирование и задержки выдавая (Slot распределения).

8.3. Альтернативные меры ATFM включают стратегическое и тактическое изменение маршрутов полета. Постоянные требования по стратегическому изменению маршрутов опубликованы в RAD. Данный документ позволяет органам ОВД увеличить пропускную способность путем определения ограничений, которые предотвращают нарушение в организованной системе основных потоков воздушного движения в загруженных зонах.

8.4. Кроме того, «сценарии» маршрутизации могут применяться CFMU, чтобы помочь решить конкретные проблемы по определенным дням. Они включают рекомендуемые или обязательные маршруты для определенных групп полетов или отдельных рейсов. Перемаршрутизация для групп рейсов будет опубликована CFMU в сообщениях AIM или ANM.

8.5. Изменение маршрутов может включать в себя ограничение эшелона полета ВС, чтобы обойти конкретный сектор УВД. Такая процедура именуется как изменение эшелона полета. Сценарии по изменению эшелона полета публикуются для групп самолетов.

8.6. Список доступных изменение маршрута и эшелонов полета опубликован на веб-сайте CFMU:
Email:<http://www.cfm.eurocontrol.int/rad>

8.7. Эксплуатанты ВС, соблюдая требования по изменению маршрута или эшелона полета, должны отменить любой имеющийся план полета и перезаполнить на новый маршрут в соответствии с процедурой плана по изменению полета, опубликованной в разделе IFPS Users Manual в CFMU Handbook.

8.8. Эксплуатантам ВС, которые планируют изменения маршрута, следует обращаться в:

a. в CFMU по телефону и запросить CEU Hot Position;

b. to request re-routing possibility from national ATFM unit or FMP, who answers or gives the corresponding links for contact with CFMU. | б. запросить возможность изменения маршрута у национального ATFM или FMP, которые отвечают или предоставляют соответствующие ссылки для контакта с CFMU.

9. Minsk ACC FMP contacts
Контакты Minsk ACC FMP

AFS:UMMMZDZX
Phone:+37517 215 7449
Fax:+37517 215 7673
Email:atfm@ban.by

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK