

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ
ΕΥΕΛΙΚΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΓΙΑ
ΤΟ ΕΤΟΣ 2024



Εποπτεία: Νίκος Νικολάου – Συντονιστής AMC
Φιλόθεος Ασπρής – Αναπλ. Συντονιστής AMC

Συντάκτες: Σγός Άρης Κύρου – Στρατιωτικό Προσωπικό
AMC
Ανθστής Σοφιανός Χ' Πολυκάρπου - Στρατιωτικό
Προσωπικό AMC

Δεκέμβριος 2025

Πίνακας Συντακτικής Ομάδας

Εποπτεία		ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Νίκος Νικολάου	Συντονιστής AMC	
Συντακτική Ομάδα		
Σγός Άρης Κύρου	Στρατιωτικό Προσωπικό AMC	
Ανστής Β' Σοφιάνος Χ'' Πολυκάρπου	Στρατιωτικό Προσωπικό AMC	

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	5
2. Περιγραφή-Οργάνωση Ευέλικτης χρήσης Εναερίου Χώρου	5
2.1. Μόνιμη Υπουργική Επιτροπή Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου.....	6
2.2. Επιτροπή Υψηλού Επιπέδου Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (ΕΠΥΕΔΕΧ).....	6
2.3. Κοινό Πολιτικο-Στρατιωτικό Όργανο Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (ΑΜΟ).....	6
2.4. Τακτικό Επίπεδο Διαχείρισης Εναερίου Χώρου.....	6
3. Ανάλυση - Αξιολόγηση Διαδικασιών Προτακτικού και Τακτικού επιπέδου	7
3.1 Συμφωνίες / Διαδικασίες Προτακτικού Επιπέδου	7
3.2 Αξιολόγηση ενεργειών Προτακτικού Επιπέδου.....	8
3.3 Τακτικό Επίπεδο.....	9
3.3.1 Πολιτικό σκέλος.....	9
3.3.2 Στρατιωτικό σκέλος	10
3.3.3 Αξιολόγηση Διαδικασιών Τακτικού επιπέδου.....	10
4. Προβλήματα / Δυσχέρειες στην εφαρμογή της Ευέλικτης Χρήσης.....	11
4.1 Προβλήματα κατά την Εφαρμογή της Χρήσης Εναερίου Χώρου.....	11
4.2 Μέτρα / Προσπάθειες Επίλυσης – μετριασμού επιπτώσεων.....	11
5. Εθνικές Επιθεωρήσεις	12
5.1 Ευρήματα / Παρατηρήσεις.....	12
5.2 Διορθωτικό Πλάνο	13
6. Συνεργασία με άλλα κράτη/φορείς.....	13
7. Δεσμεύσεις Εναερίου Χώρου.....	13
7.1 Χρήστες Εναερίου Χώρου	14
7.2 Χρήση Εναερίου Χώρου	17
8. Συντομογραφίες.....	19

Περιεχόμενα Πινάκων

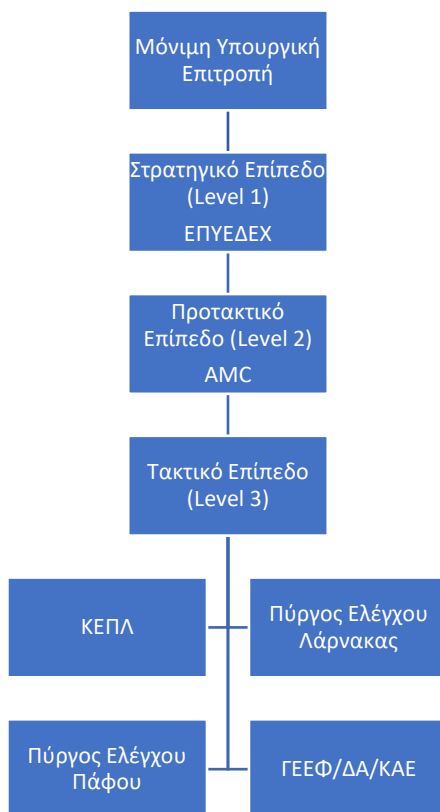
Διάγραμμα 1: Αρμόδια Όργανα εφαρμογής της Ευέλικτης Χρήσης Εναερίου Χώρου	5
Πίνακας 1: Αιτήματα Δέσμευσης Χρήσης Εναερίου Χώρου ανά Χρήστη.....	15
Πίνακας 2: Περιοχές συχνής χρήσης που είναι δημοσιευμένες στο CYPRUS AIP για τις οποίες απαιτείται η έκδοση NOTAM.....	17
Πίνακας 3: Περιοχές συχνής χρήσης που είναι δημοσιευμένες στο CYPRUS AIP για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση NOTAM.....	17
Πίνακας 4 & Γρ. Παράσταση : Αριθμητικά στοιχεία Danger/Ad-hoc/TSA/TRA περιοχών για το 2024	18

1. Εισαγωγή

Η έκθεση αυτή συντάσσεται από το AMC και άπτεται της συνολικής διαχείρισης του Εναερίου Χώρου σε όλο το FIR Λευκωσίας. Η έκθεση απορρέει από την εκπλήρωση των απαιτήσεων του Ευρωπαϊκού Κανονισμού EK2150/2005 και το περιεχόμενο της είναι όπως καθορίζεται από το παράρτημα του εν λόγω κανονισμού.

2. Περιγραφή-Οργάνωση Ευέλικτης χρήσης Εναερίου Χώρου

Τα αρμόδια όργανα της ΚΔ σε εθνική κλίμακα για εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου και γενικότερα για τη διαχείριση του είναι τα ακόλουθα.



Διάγραμμα 1: Αρμόδια Όργανα εφαρμογής της Ευέλικτης Χρήσης Εναερίου Χώρου

2.1. Μόνιμη Υπουργική Επιτροπή Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου

Η εθνική πολιτική διαχείρισης του Εναερίου Χώρου, καθορίζεται από τη Μόνιμη Υπουργική Επιτροπή Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου, αποτελούμενη από τους Υπουργούς Εξωτερικών (ΥΠΕΞ), Μεταφορών-Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ) και Άμυνας (ΥΠΑΜ).

2.2. Επιτροπή Υψηλού Επιπέδου Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (ΕΠΥΕΔΕΧ)

Η υλοποίηση της στρατηγικής διαχείρισης του Εναερίου Χώρου καθορίζεται από την Επιτροπή Υψηλού Επιπέδου Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (ΕΠΥΕΔΕΧ), (Επίπεδο 1) αποτελούμενη από τον/την Γενικό Διευθυντή/ντρια του Υπουργείου Μεταφορών-Επικοινωνιών και Έργων, τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Φρουράς, τον/την Διευθυντή/ρια Διεύθυνσης Κυπριακού και Ευρωτουρκικών Θεμάτων του ΥΠΕΞ, τον/την Διευθυντή/ρια του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας και τον Διευθυντή του Επιτελείου του Υπουργού Άμυνας. Ο/Η Γενικός Διευθυντής/ντρια του ΥΜΕΕ ασκεί τις αρμοδιότητες του Προέδρου.

2.3. Κοινό Πολιτικο-Στρατιωτικό Όργανο Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (AMC)

Το προτακτικό επίπεδο διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (Επίπεδο 2) εφαρμόζει τη λειτουργική διαχείριση του Εναερίου Χώρου, μέσα από το πλαίσιο εργασίας των δομών και των διαδικασιών, όπως έχουν διαμορφωθεί στο στρατηγικό επίπεδο. Η εκτέλεση των καθηκόντων του προτακτικού επιπέδου έχει ανατεθεί στο ανεξάρτητο Κοινό Πολιτικοστρατιωτικό Όργανο Διαχείρισης του Εναερίου Χώρου (Common Civil Military Airspace Management Cell -AMC), το οποίο στελεχώνεται από λειτουργούς του ΥΜΕΕ/ΤΠΑ και του ΥΠΑΜ/ΓΕΕΦ, που έχει συγκροτηθεί για το συγκεκριμένο σκοπό. Κύρια αποστολή του είναι η καθημερινή διαχείριση, δίκαιη και ευέλικτη κατανομή του Εναερίου Χώρου, σύμφωνα με τις οδηγίες και διαδικασίες που εγκρίθηκαν από την ΕΠΥΕΔΕΧ.

2.4. Τακτικό Επίπεδο Διαχείρισης Εναερίου Χώρου

Το τακτικό επίπεδο (Επίπεδο 3) διαχείρισης Εναερίου Χώρου είναι υπεύθυνο για την αμοιβαία παροχή δεδομένων για τον Εναεριο Χώρο μεταξύ των αρμόδιων μονάδων εξυπηρέτησης της Εναέριας Κυκλοφορίας και των στρατιωτικών Μονάδων Ελέγχου σε πραγματικό χρόνο. Οι φορείς εκτέλεσης του τακτικού επιπέδου διαχείρισης του Εναερίου Χώρου είναι, από πλευράς ΥΜΕΕ/ΤΠΑ, το

ΚΕΠΛ και οι Πύργοι Ελέγχου Λάρνακας και Πάφου και από πλευράς ΥΠΑΜ/ΓΕΕΦ, το ΓΕΕΦ/ΔΑ/ΚΑΕ. Οι φορείς αυτοί, έχουν πρόσβαση, σε πραγματικό χρόνο σε όλα τα αναγκαία δεδομένα πτήσεως, συμπεριλαμβανομένων και των προθέσεων των ελεγκτών με σκοπό τη βελτιστοποίηση της χρήσης του Εναερίου Χώρου και τη μείωση της ανάγκης δέσμευσης μεγάλου μέρους του Εναερίου Χώρου.

Για την υλοποίηση του τακτικού επιπέδου διαχείρισης απαιτείται όπως είναι οργανωμένο ένα πλήρες σύστημα συντονισμού και διαδικασιών για πολιτικοστρατιωτική συνεργασία σε πραγματικό χρόνο.

Περαιτέρω αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τις λειτουργίες των παραπάνω οργάνων, περιγράφονται στο Εθνικό Σχέδιο Ευέλικτης Χρήσης Εναερίου Χώρου.

3. Ανάλυση - Αξιολόγηση Διαδικασιών Προτακτικού και Τακτικού επιπέδου

3.1 Συμφωνίες / Διαδικασίες Προτακτικού Επιπέδου

Το Πολιτικοστρατιωτικό Όργανο Διαχείρισης Εναερίου Χώρου προέβη στις ακόλουθες ενέργειες ώστε να βελτιώσει τη Χρήση του Εναερίου χώρου:

1. Συνέχιση εφαρμογής διαδικασιών όπως έχουν καθοριστεί από την ΕΠΥΕΔΕΧ στο Εθνικό Σχέδιο Ευέλικτης Χρήσης Εναερίου Χώρου.
2. Ολοκλήρωση εκπόνησης και επικαιροποίησης Μνημονίων για διαχείριση του εναερίου χώρου ανά κατηγορία.
3. Επικαιροποίηση Μνημονίου τεχνικής διαχείρισης των παράτυπων αγγελιών (NOTAM).
4. Επικαιροποίηση αναλυτικού Προγράμματος Εκπαίδευσης Προσωπικού AMC.
5. Συνέχιση Εκπαίδευσης προσωπικού στο EUROCONTROL.
6. Εισαγωγή σύνταξης και έκδοσης της Εθνικής Κατάστασης του Εναερίου Χώρου (NUP – National Use Plan).
7. Συνέχιση ανάπτυξης του συστήματος LARA το οποίο αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο διαχείρισης εναερίου χώρου (Airspace Management Tool).
8. Αντικατάσταση του συστήματος CHMI/CIAM για δημιουργία AUP/UUP με το σύστημα LARA. Το εν λόγω εργαλείο (CHMI/CIAM) παραμένει στη διάθεση του AMC ως εφεδρική διαδικασία στις καθημερινές λειτουργίες του.
9. Εισαγωγή του συστήματος PRISMIL το οποίο αποτελεί ένα εργαλείο για εξαγωγή και ανάλυση στατιστικών στοιχείων.

10. Χρήση του συστήματος EAD Pro στο οποίο υπάρχει πρόσβαση για τις τρέχουσες και μελλοντικές NOTAM καθώς και AIP άλλων χωρών.
11. Χρήση του συστήματος EAD Workflow με το οποίο τροφοδοτείται το AIS Office με τις προτεινόμενες προς έκδοση NOTAM.
12. Υπογραφή Operational Agreement μεταξύ Πολιτικής Αεροπορίας και EUCARF.
13. Έναρξη συμμετοχής του Στρατιωτικού προσωπικού του AMC στις συναντήσεις του Airspace Management Sub Group (ASM_SG) του Eurocontrol.

3.2 Αξιολόγηση ενεργειών Προτακτικού Επιπέδου

Οι ενέργειες του AMC αξιολογούνται ως ακολούθως:

1. Η τυποποίηση των διαδικασιών συνέτεινε στην ταχύτερη και πιο αποτελεσματική διεκπεραίωση των αιτημάτων δέσμευσης εναερίου χώρου. Παρόλα αυτά, ο όγκος εργασίας αυξήθηκε καθώς τα αιτήματα αυξήθηκαν δραματικά τα τελευταία χρόνια.
2. Η έγκαιρη δημιουργία Προγράμματος Εκπαίδευσης ήταν ωφέλιμη κατά την αντικατάσταση του προσωπικού του AMC.
3. Οι τεχνικές ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν στα συστήματα οι οποίες απορρέουν από τα εγχειρίδια χρήσης των συστημάτων, περιορίζουν το εύρος του λάθους κατά τον περιορισμό δομών εναερίου χώρου συντείνοντας θετικά προς τον άξονα της ασφάλειας.
4. Η ανάπτυξη του εργαλείου LARA και η διασύνδεση του με το EUROCONTROL (via B2B) εκπλήρωσε μερικώς τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών κανονισμών. Το σύστημα έχει τη δυνατότητα να επεξεργάζεται τις δομές που βρίσκονται στη βάση δεδομένων του EUROCONTROL και αφορούν το FIR Λευκωσίας, και παράλληλα μείωσε και το χρόνο προετοιμασίας του AUP/UUP.
5. Το σύστημα LARA αποτελεί ένα εργαλείο το οποίο δύναται να διασυνδεθεί και με άλλα εργαλεία αυξάνοντας τις προοπτικές ανάπτυξης και αναβάθμισης των υπηρεσιών (ελέγχου/παροχής πληροφοριών) στο FIR Λευκωσίας.
6. Η χρήση του συστήματος PRISMIL αναμένεται να παρέχει αυτοματοποιημένα στοιχεία για την χρήση του εναερίου χώρου σε συνδυασμό με τις πτήσεις, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα ουσιαστικής αξιολόγησης τους από όλα τα επίπεδα.
7. Η διαδικασία έκδοσης NOTAM για δραστηριότητες εντός περιοχών TSA / TRA ενδείκνυται να επαναξιολογηθεί με σκοπό την καλύτερη και πιο δυναμική ευέλικτη χρήση του EX. Σημειώνεται πως η εν λόγω πρακτική

δεν συνάδει με τη φιλοσοφία της Ευέλικτης Χρήσης του Εναερίου Χώρου, η οποία εφαρμόζεται κατά κόρο στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο.

8. Η εκπαίδευση του προσωπικού στο εξωτερικό έδωσε τη δυνατότητα να αποκτηθούν οι απαραίτητες κατευθυντήριες γραμμές που θα πρέπει να ακολουθούνται και να δημιουργηθούν οι απαραίτητες σχέσεις με συναδέλφους του εξωτερικού. Η τριβή αυτή, με την παράλληλη ανταλλαγή εμπειριών, με συναδέλφους του εξωτερικού είναι η βάση για περαιτέρω εξέλιξη.
9. Η έναρξη συμμετοχής του Στρατιωτικού προσωπικού του AMC στις συναντήσεις του Airspace Management Sub Group (ASM_SG) του Eurocontrol, αποδεικνύεται εξέχουσας σημασίας λόγω του ότι στις εν λόγω συναντήσεις οι οποίες αποτελούνται από ομάδες των περισσότερων κρατών μελών του Eurocontrol, αποτελούμενες τόσο από πολιτικό όσο και από στρατιωτικό προσωπικό, συζητούνται και αποφασίζονται τεχνικές λεπτομέρειες και διαδικασίες για διαχείριση αλλά και καλύτερη οργάνωση του Εναερίου Χώρου σε όλο τον Ευρωπαϊκό Ουρανό.

3.3 Τακτικό Επίπεδο

3.3.1 Πολιτικό σκέλος

Οι Μονάδες Τακτικού επιπέδου της Πολιτικής Αεροπορίας προέβησαν στις ακόλουθες ενέργειες ώστε να βελτιώσουν τη Χρήση του εναερίου χώρου:

1. Υπογραφή Operational Agreement μεταξύ ATC Units (ΚΕΠΛ, Πύργος Ελέγχου Α/Δ Λάρνακας, Πύργος Ελέγχου Α/Δ Πάφου) και Βρετανικών Βάσεων.
2. Διαβούλευση Operational Agreement με τις Αμερικάνικες Δυνάμεις που εδρεύουν στη Γερμανία αναφορικά με πιθανή επιχείρηση εκκένωσης πληθυσμού από τον Λίβανο, με χρήση Αμερικανικών Δυνάμεων.
3. Θέσπιση διαδικασιών για χρήση του συστήματος LARA και της δημιουργίας Ad-Hoc χαρτών μέσω GIS λογισμικού.
4. Εφαρμογή του Free Route Airspace 24/7 όπως προβλέπεται στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών κανονισμών.
5. Δημιουργία και λειτουργία Μονάδας Προσέγγισης (Approach) στο αεροδρόμιο Λάρνακας και έναρξη σχεδιασμού για δημιουργία Μονάδας Προσέγγισης στο αεροδρόμιο Πάφου.

3.3.2 Στρατιωτικό σκέλος

Η Διοίκηση Αεροπορίας προέβη στις ακόλουθες ενέργειες ώστε να βελτιώσει τη Χρήση του Εναερίου χώρου:

1. Μεταστέγαση σε νέο Κέντρο ελέγχου Αεροπορικών Επιχειρήσεων (ΚΑΕ / ΑΟC) με αισθητά αυξημένες δυνατότητες. Προϋπόθεση για την πλήρη αξιοποίηση αυτών των δυνατοτήτων, αποτελεί η ενίσχυση των καναλιών επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών.
2. Μείωση της συχνότητας χρήσης της περιοχής πλησίον αεροδρομίου Πάφου για ρίψη αλεξιπτωτιστών. Έχει θεσμοθετηθεί νέα περιοχή ρίψης αλεξιπτωτιστών πλησίον Λευκωσίας, η οποία δεν επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την κυκλοφορία των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου.
Η περιοχή ρίψης πλησίον αεροδρομίου Πάφου παραμένει αλλά γίνονται προσπάθειες για περιορισμένη χρήση της, ώστε να μην επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό η λειτουργία του αεροδρομίου.
3. Μείωση των εθνικών στρατιωτικών ασκήσεων καθώς υπήρχε η ανάγκη για έντονη συμμετοχή σε πολυεθνικές ασκήσεις.

3.3.3 Αξιολόγηση Διαδικασιών Τακτικού επιπέδου

Οι ενέργειες της Πολεμικής Αεροπορίας αξιολογούνται ως ακολούθως:

1. Η αναβάθμιση των δυνατοτήτων της Πολεμικής Αεροπορίας θα μπορούσε να είναι επ' ωφελεία και της Πολιτικής Αεροπορίας εφόσον ενισχυθούν τα κανάλια επικοινωνίας. Θα πρέπει να εκπονηθεί Operational Agreement μεταξύ ΔΑ/ΚΑΕ και παρόχου Αεροναυτιλίας ή με κάθε ATC Unit ξεχωριστά με σκοπό:
 - α) Τη σαφή οριοθέτηση διαδικασιών συνεργασίας
 - β) Τη βελτιστοποίηση ανταλλαγής πληροφοριών
 - γ) Την αύξηση ποιότητας παραγόμενου προϊόντος και της ασφάλειας πτήσεων

Το υφιστάμενο μνημόνιο συνεργασίας ΤΠΑ – ΓΕΕΦ είναι υψηλότερου επιπέδου εγχειρίδιο και δεν καλύπτει επαρκώς τις καθημερινές επιχειρησιακές ανάγκες.

2. Η χρήση του συστήματος LARA παράλληλα με οργανικά εργαλεία από τις στρατιωτικές αρχές (ΔΑ/ΚΑΕ, Πτητικές Μοίρες) αλλά και από άλλα εθνικά κέντρα επιχειρήσεων (ΚΕΠΙΧ/ΓΕΕΦ, ΚΣΕΔ) αποτιμάται ως θετική εξέλιξη.

Η εγκατάσταση και χρήση του συστήματος LARA έχει ξεκινήσει και η προγραμματισμένη ολοκλήρωση της διαδικασίας έχει οριστεί μέχρι το τέλος του 2025.

Μέσω του συστήματος LARA και της ορθής εκπαίδευσης χρηστών, επιτυγχάνεται η πλήρης διαλειτουργικότητα για έγκαιρη και έγκυρη ανταλλαγή δεδομένων και τακτική διαχείριση του Εναερίου Χώρου.

3. Ο θεσμός συνδέσμου στο ΚΕΠΛ είναι ασφαλώς προς τη ορθή κατεύθυνση και το όφελος είναι αμφίδρομο. Απαιτείται η αποδοτικότερη χρήση του.

4. Προβλήματα / Δυσχέρειες στην εφαρμογή της Ευέλικτης Χρήσης

4.1 Προβλήματα κατά την Εφαρμογή της Χρήσης Εναερίου Χώρου

Τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν κατά την εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου ήταν:

1. Η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ – Χαμάς η οποία επέφερε επηρεασμό μεγάλου μέρους Εναερίου Χώρου στο Νοτιοανατολικό FIR Λευκωσίας.
2. Δέσμευση περιοχών TSA / TRA με NOTAM. Η συγκεκριμένη πρακτική περιορίζει αισθητά την ευέλικτη και δυναμική χρήση Εναερίου χώρου.
3. Ανάγκη για πρόσθετη υποστήριξη AMC από τεχνικό προσωπικό και επιπλέον προσωπικό του ΤΠΑ για ικανοποίηση του αυξημένου όγκου αιτημάτων δέσμευσης εναερίου χώρου.
4. Χρήση πολλών Ad-Hoc περιοχών για δέσμευση Ε.Χ.
5. Πρόβλεψη για αύξηση και διαφοροποίηση των ασκήσεων της Εθνικής Φρουράς στο επόμενο χρονικό διάστημα λόγω αλλαγών στα οπτικά συστήματα και τις επιχειρησιακές τους ικανότητες.

4.2 Μέτρα / Προσπάθειες Επίλυσης – μετριασμού επιπτώσεων

Οι προσπάθειες επίλυσης των παραπάνω προβλημάτων για απάλειψη ή μετριασμό των επιπτώσεων τους αντίστοιχα, ήταν:

1. Η σύγκρουση στην περιοχή του Ισραήλ είχε αρνητικές μη ελεγχόμενες επιπτώσεις στο πλαίσιο μείωσης των δραστηριοτήτων πολιτικών πτήσεων. Παράλληλα αυξήθηκαν δραματικά οι στρατιωτικές δραστηριότητες διαφόρων άλλων κρατών στην περιοχή. Ο μετριασμός των θεμάτων ασφάλειας επιτεύχθηκε μετά από επικοινωνία του AMC με τους κρατικούς φορείς που επιχειρούν στην περιοχή ζητώντας όπως

- τηρηθούν βασικές αρχές ασφάλειας και εφαρμογή των συμφωνηθέντων από πλευράς ξένων δυνάμεων και μονάδων τακτικού επιπέδου.
2. Μελετάται πρόταση για επαναξιολόγηση της διαδικασίας δέσμευσης των περιοχών TSA / TRA με έκδοση NOTAM, που αφορούν κυρίως μικρά Πεδία Βολής τα οποία δεν επηρεάζουν αεροδιαδρόμους ή τις διαδικασίες των αεροδρομίων. Ήδη, η ενημέρωση των ενεργών Π. Βολής για τα οποία δεν απαιτείται η έκδοση NOTAM, γίνεται με το NUP (National Use Plan).
 3. Η αύξηση/διαφοροποίηση των ασκήσεων της Εθνικής Φρουράς δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην αρνητική επίπτωση στην πολιτική αεροπορία για τον λόγο ότι τα νέα Οπλικά Συστήματα προσφέρουν μεγαλύτερη ευελιξία στον τρόπο διεξαγωγής των ασκήσεων.
 4. Στον προγραμματισμό και στη σχεδίαση μεγάλων ασκήσεων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στις πολιτικές πτήσεις (χρονικός και γεωγραφικός συντονισμός) που θα επιτυγχάνεται με καλύτερη κοινή διαβούλευση και συντονισμό (CDM – Collaborative Decision Making between Civil - Military).

5. Εθνικές Επιθεωρήσεις

Στο πλαίσιο ελέγχου που έγινε από την Εθνική Εποπτική Αρχή κατά το 2024 διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

5.1 Ευρήματα / Παρατηρήσεις

Γενική κατάσταση: Δεν διαπιστώνονται άμεσα ζητήματα ασφάλειας και η διαχείριση των αιτημάτων δέσμευσης έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Παρατηρούνται όμως ζητήματα που αφορούν την υλοποίηση των αποφάσεων που λαμβάνονται σε επίπεδο ΕΠΥΕΔΕΧ.

Ευρήματα: Δεν έχουν εντοπιστεί νέα ευρήματα. Ωστόσο διαφαίνεται ότι οι διορθωτικές δράσεις για τα υφιστάμενα ευρήματα δεν θα υλοποιηθούν όπως έχουν προγραμματιστεί. Ταυτόχρονα, έχουν καταγραφεί 6 νέες παρατηρήσεις. Αναμένεται ότι το AMC θα τις μελετήσει και θα λάβει μέτρα ώστε να μην καταλήξουν σε ευρήματα.

Η ΕΕΑ εκφράζει την έντονη ανησυχία της για το γεγονός ότι η στελέχωση του AMC παραμένει η ίδια με τα προηγούμενα χρόνια ενώ έχουν αυξηθεί σημαντικά οι υποχρεώσεις του, όπως τεχνολογικές λύσεις και εργαλεία που θα πρέπει να εφαρμοστούν μέχρι το τέλος του 2025.

5.2 Διορθωτικό Πλάνο

1. Ενίσχυση της στελέχωσης του AMC, δεδομένου του συνεχώς αυξανόμενου όγκου εργασίας και των νέων κανονιστικών απαιτήσεων (π.χ. του ΕΚ2021/116 (CP1)).
2. Η έγκαιρη υλοποίηση των αποφάσεων της ΕΠΥΕΔΕΧ.

6. Συνεργασία με άλλα κράτη/φορείς

Οι συνεργασίες που βρίσκονται σε ισχύ από Υπηρεσίες της ΚΔ με γειτονικά κράτη και άλλους κρατικούς φορείς σχετικά με τη διαχείριση του Εναερίου χώρου είναι:

1. Γραμμές επικοινωνίας με όλα τα γειτονικά FIR πλην του Ankara FIR.
2. Άτυπη επιχειρησιακή διευθέτηση μεταξύ ACC Λευκωσίας και ACC Tel Aviv για καλύτερη ροή και εξυπηρέτηση της Εναέριας κυκλοφορίας.
3. Υποστήριξη επιχειρήσεων αεροπλανοφόρων στην ανατολική Μεσόγειο μέσα από επιχειρησιακές διευθετήσεις, AMC - Air Carrier.
4. Πολυάριθμες πολυεθνικές ασκήσεις οι οποίες απορρέουν από στρατιωτικά μνημόνια συνεργασίας της Κύπρου με ξένα κράτη.
5. Εθιμοτυπική συνάντηση προσωπικού AMC με τις Βρετανικές Βάσεις Ακρωτηρίου όπως επίσης και συνάντηση ανταλλαγής απόψεων κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ AMC και Αμερικανικών Δυνάμεων του Ευρωπαϊκού χώρου (EUCARF).

7. Δεσμεύσεις Εναερίου Χώρου

Τα δεδομένα έχουν αναλυθεί και παρουσιάζονται ως ακολούθως :

- Συνολικός αριθμός αιτημάτων ανά χρήστη.
- Εκδοθείσες NOTAM ανά δραστηριότητα χρήστη
- Συνολικός αριθμός περιορισμών πτήσεων από/προς αεροδρόμια της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Συνολικός αριθμός δεσμεύσεων περιοχών συχνής χρήσης σε Ώρες
- Συνολικός αριθμός δεσμεύσεων δημοσιευμένων περιοχών σε Ημέρες

Κατά το έτος 2024, το AMC, δημοσίευσε τα αναγκαία ημερήσια AUP/UUP/NUP, τα οποία αποτελούν τον ημερήσιο προγραμματισμό κατανομών δομών εναερίου χώρου οι οποίοι είναι δημοσιευμένοι στο Cyprus AIP, όπως ορίζεται από το Σχέδιο Ευέλικτης χρήσης Εναερίου Χώρου και εντός των παραμέτρων/προδιαγραφών που θέτει το EUROCONTROL. Δραστηριότητες σε

περιοχές χαρακτηρισμένες ως “Not Notified By NOTAM” δημοσιεύονται πλέον στο NUP (National Use Plan).

Επιπλέον, όπου κρίθηκε αναγκαίο, έγιναν αιτήματα προς το AIS, για έκδοση Light Aviation Bulletin, με τα οποία τέθηκαν περιορισμοί στις light VFR πτήσεις ώστε να διεξαχθούν απρόσκοπτα και με ασφάλεια οι προγραμματισμένες δραστηριότητες των χρηστών εναερίου χώρου. Με σκοπό την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή δραστηριοτήτων της ΕΦ, έγιναν ενέργειες ώστε να τεθούν περαιτέρω περιορισμοί πτήσεων από/προς αεροδρόμια της Κυπριακής Δημοκρατίας. Συγκεκριμένα κατά το έτος 2024 τέθηκαν περιορισμοί πτήσεων στο αεροδρόμιο Λάρνακας για έξι ημέρες (2 ώρες ανά ημέρα), κατά τους μήνες Φεβρουάριος και Νοέμβριος, μήνες, όπου η αεροπορική κίνηση στο αεροδρόμιο Λάρνακας είναι μειωμένη σε σχέση με τους καλοκαιρινούς μήνες.

Πέραν των πιο πάνω δραστηριοτήτων, το AMC διαχειρίστηκε σε συνεργασία με ΥΠΕΞ και ΥΜΕΕ τις ενέργειες των Τουρκικών Στρατιωτικών Δυνάμεων (Παράτυπη δέσμευση περιοχών ασκήσεων εντός του FIR Λευκωσίας), οι οποίες επηρέαζαν την ασφάλεια των αεροναυτιλομένων. Εκδόθηκαν οι αναγκαίες αγγελίες (NOTAM) στις περιπτώσεις όπου κρίθηκε αναγκαίο και ενημερώθηκαν όλες οι αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας για να προβούν σε ενέργειες προς τους διεθνείς οργανισμούς. Εκδόθηκε αριθμός Navigational Warnings, με σκοπό την έγκαιρη ενημέρωση των αεροναυτιλομένων, τα οποία αφορούσαν παράνομες δραστηριότητες της Τουρκίας εντός του FIR Λευκωσίας ενώ υπήρξαν περιπτώσεις όπου οι παράτυπες ενέργειες επηρέαζαν σε μεγάλο βαθμό την ομαλή ροή της εναέριας κυκλοφορίας από/προς τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας και κατά συνέπεια την ασφάλεια πτήσεων.

7.1 Χρήστες Εναερίου Χώρου

Στον πίνακα που ακολουθεί, φαίνονται επιγραμματικά τα δεδομένα ανά χρήστη που αφορούν στην έκδοση NOTAM για δέσμευση περιοχών Εναερίου Χώρου για το έτος 2024.

Χρήστης Εναερίου Χώρου	Συνολικός Αριθμός Αιτημάτων ανά Φορέα	Εκδοθείσες NOTAM	Χρονική Διάρκεια	
			Συνολικός αριθμός ημερών δραστηριότητας	Συνολική διάρκεια δραστηριότητας σε Ώρες
Εθνική Φρουρά	385	264	3240	34082
Ηνωμένο Βασίλειο	115	106	2131	36296
Ηνωμένα Έθνη (UNIFIL)	14	26	17	55
Ρωσία	12	107	460	4785
Γαλλία	30	108	64	2720
USA	32	41	493	11174
Ισραήλ	7	25	38	756
Υπηρεσία Μεταλλείων & Λατομείων	20	33	109	259
ΚΣΕΔ	11	9	45	879
Αστυνομία Κύπρου	9	9	48	480
Άλλες Κρατικές Υπηρεσίες / Τμήματα / Τοπική Αυτοδιοίκηση	1	1	1	2
Πανεπιστήμια / Ερευνητικά Κέντρα	10	10	810	19440
Άλλοι (Όργανισμοί /Όμιλοι/Ιδιώτες)	9	9	519	10833

Πίνακας 1: Αιτήματα Δέσμευσης Χρήσης Εναερίου Χώρου ανά Χρήστη.

Τα αιτήματα που λήφθηκαν από την Εθνική Φρουρά συμπεριλαμβάνουν δραστηριότητες στα Πεδία Βολής, πτήσεις Ε/Π - UAS καθώς και εθνικές και διεθνείς στρατιωτικές ασκήσεις. Στις διεθνείς στρατιωτικές ασκήσεις συμπεριλαμβάνονται κοινές δραστηριότητες με Γαλλία, Ισραήλ, Αμερική, Ιταλία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο κ.α. Τα περισσότερα αιτήματα δέσμευσης εναερίου χώρου κατά το 2024 υποβλήθηκαν από την Ε.Φ. Για ομαλή διεξαγωγή τους υπήρξε σημαντική και ικανοποιητική συνεργασία με το Τ.Π.Α. και τις μονάδες παροχής ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις διαχειρίζονταν την κυκλοφορία σε τακτικό επίπεδο χωρίς να απαιτείται το κλείσιμο αεροδιαδρόμων.

Τα αιτήματα που λήφθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο αφορούν δραστηριότητες των Βρετανικών Βάσεων, όπως Πτήσεις Αεροσκαφών - Ε/Π - UAS, Πεδία Βολής, Ρίψεις Αλεξιπτωτιστών, Καταστροφές Εκρηκτικών υλών καθώς και αιτήματα για πραγματοποίηση πολυεθνικών ασκήσεων αλλά και εθνικών ασκήσεων (π.χ. Chameleon). Μετά από τον κατάλληλο συντονισμό με τις Βρετανικές Βάσεις, η διαχείριση των περισσότερων περιοχών γίνεται σε τακτικό επίπεδο και ως εκ τούτου το AMC δεν προβαίνει σε κλείσιμο των επηρεαζόμενων αεροδιαδρόμων.

Οι δραστηριότητες της UNIFIL κατά το 2024 περιορίστηκαν εντός της περιοχής LCD48 BARBARA-3, και αφορούσαν στην πλειονότητα τους δεσμεύσεις κάτω από το FL300, για δραστηριότητες βολών Ναυτικών Δυνάμεων που εδρεύουν στο Λίβανο.

Το Ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό μέσω της Ρωσικής Πολιτικής Αεροπορίας υπέβαλε 12 μηνιαία αιτήματα για δέσμευση περιοχών, οι οποίες επηρέαζαν μεγάλο αριθμό αεροδιαδρόμων και με μεγάλη χρονική διάρκεια. Οι δραστηριότητές τους μετά από τον απαιτούμενο συντονισμό με το AMC, χωροθετήθηκαν σε 4 περιοχές (Temporary Danger Areas) όπου η επίδραση στην ευρύτερη αεροπλοΐα είναι στο ελάχιστο, κάτω από το FL230 σε διεθνή Εναέριο Χώρο.

Τα αιτήματα από Γαλλία, περιλαμβάνουν δραστηριότητες κυρίως του Γαλλικού Αεροπλανοφόρου 'Charles De Gaulle' για εκτέλεση πτήσεων εντός του FIR Λευκωσίας, καθώς και εκτέλεση στρατιωτικών ασκήσεων από το Γαλλικό Ναυτικό με πραγματικά πυρά ή Εναερίου ανεφοδιασμούς. Η υλοποίηση των επιχειρήσεων του Γαλλικού Αεροπλανοφόρου έγινε σε τακτικό επίπεδο ώστε να μην απαιτείται κλείσιμο αεροδιαδρόμων πλην των περιπτώσεων όπου το Πολεμικό Ναυτικό θα εκτελούσε ασκήσεις με πραγματικά πυρά.

Επιπρόσθετα, το AMC διαχειρίστηκε αιτήματα από διάφορα τμήματα των Αμερικανικών Δυνάμεων, όπως το EUCARF, το NATO Airborne Early Warning and Control Force και την 603AOC. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούσαν Εναερίου ανεφοδιασμούς αεροσκαφών (Air to Air Refuelling) και πτήσεις αερομεταφερομένων συστημάτων επιτήρησης και ελέγχου (AWACS / RPAS)

Η Υπηρεσία Μεταλλείων και Λατομείων, υπέβαλε προς διαχείριση στο AMC 20 αιτήματα για ρίψεις πυροτεχνημάτων για 33 περιπτώσεις σε όλη την επικράτεια της ελεύθερης νήσου. Επισημαίνεται ότι, μετά από συντονισμό με όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες, και τυποποίηση της διαδικασίας για ρίψεις πυροτεχνημάτων, για την οποία εκδόθηκε AIC από το ΤΠΑ το 2024, παρατηρήθηκε μείωση στον αριθμό αιτημάτων τα οποία θα έπρεπε να τύχουν διαχείρισης.

Η κατηγορία «Άλλες Υπηρεσίες / Τμήματα / Τοπική Αυτοδιοίκηση» περιλαμβάνει δραστηριότητες διαφόρων άλλων κρατικών Υπηρεσιών, όπως της Πολιτικής Άμυνας, του Τμήματος Αρχαιοτήτων, του Τμήματος Δασών, του Τμήματος Υδάτων, Δημοτικών Αρχών κ.α. που αφορούν κατά κύριο λόγο πτήσεις UAS. Αντίστοιχα αιτήματα για πτήσεις UAS έγιναν και από διάφορα Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα, όπως το ΤΕΠΑΚ, το Ινστιτούτο Κύπρου κ.α. Για την εξυπηρέτηση και χρήση UAS από Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα, δημιουργήθηκαν δύο καινούργιες περιοχές για αποκλειστική χρήση UAS πλησίον των χωριών Ορούντας και Μενοίκου, οι οποίες αναμένεται να εγκριθούν προς μονιμοποίηση και δημοσίευση στην επόμενη συνεδρία της ΕΠΥΕΔΕΧ.

Επιπλέον των ανωτέρω, υποβλήθηκαν προς το AMC αιτήματα που αφορούσαν αεραθλητικές και άλλες δραστηριότητες διαφόρων οργανισμών/συλλόγων καθώς και από ιδιωτικές εταιρείες που θα εκτελούσαν

πτήσεις UAS για εμπορικούς ή ερευνητικούς σκοπούς. Σημαντική αύξηση παρατηρήθηκε στις δραστηριότητες πτήσεων UAS από σχεδόν όλους τους χρήστες εναερίου χώρου κατά το έτος 2024 και αναμένεται να αυξηθούν μέσα στα επόμενα χρόνια.

7.2 Χρήση Εναερίου Χώρου

Οι περιοχές συχνής χρήσης που παρουσιάζονται, και οι οποίες είναι δημοσιευμένες στο CYPRUS AIP, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, ήτοι:

1. Περιοχές που είναι αναγκαία η έκδοση NOTAM, και
2. Περιοχές που δεν είναι αναγκαία η έκδοση NOTAM (πχ. μικρά ΠΒ της ΕΦ) των οποίων οι δραστηριότητες γνωστοποιούνται στους χρήστες Εναερίου Χώρου μέσω του NUP (National Use Plan).

Οι περιοχές συχνής χρήσης, για τις οποίες απαιτείται ή όχι έκδοση NOTAM και για τις οποίες διατίθενται δεδομένα για όλο το έτος 2024 είναι οι παρακάτω:

Areas Notified by NOTAM:		
<i>TRA</i>	<i>TSA</i>	<i>Danger Areas</i>
LCTRA1 CAPE PYLA	LCTSA2 VOUGIES	LCD3 AKROTIRI HIGH
LCTRA2 KINGSFIELD	LCTSA3 STAVROVOUNI	LCD4 AKROTIRI EXT
LCTRA3 GERAKOMOUTI	LCTSA4 AGIOS MODESTOS	LCD10 AKROTIRI B
LCTRA4 KITI	LCTSA5 SIA	LCD46 ELINA
LCTRA4 KITI EXT	LCTSA6 MITSERO	LCD47 SOTIA
LCTRA6 KALO CHORIO	LCTSA8 DHEKELIA	LCD48 BARBARA 3
LCTRA7 APLANTA	LCTSA9 CHRISOCHOU BAY	LCD50 (Temporary)
LCTRA8 XINDOUS		LCD51 (Temporary)
		LCD52 (Temporary)
		LCD53 (Temporary)
		LCD54 (Temporary)

Πίνακας 2: Περιοχές συχνής χρήσης που είναι δημοσιευμένες στο CYPRUS AIP για τις οποίες απαιτείται η έκδοση NOTAM.

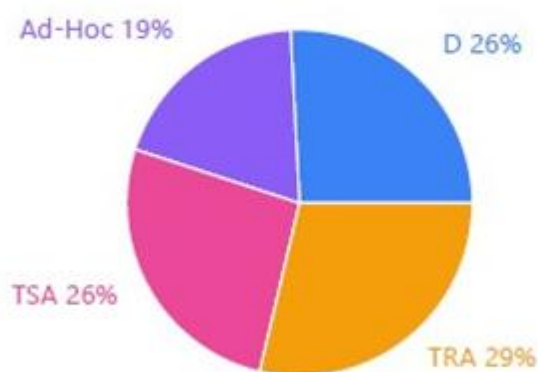
Areas NOT Notified by NOTAM:	
<i>Danger Areas</i>	
LCD6 POTAMIAS	LCD23 KORNOS
LCD8 FANOU	LCD24 KORNOS ILAP
LCD17 KOUTRAFA	LCD39 AYIA FILA
LCD18 PALIOMETOCHO	LCD40 ASGATA
LCD20 TSERI	LCD41 ANARITA
LCD21 MATHIATIS	LCD43 KLIROU ILAP
LCD22 MANSOURA	

Πίνακας 3: Περιοχές συχνής χρήσης που είναι δημοσιευμένες στο CYPRUS AIP για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση NOTAM.

Για αξιολόγηση της ευέλικτης χρήσης του Εναερίου Χώρου, το Eurocontrol παρέχει τα αναγκαία στοιχεία, μέσω του εργαλείου PRISMIL. Δύο σημαντικοί δείκτες είναι οι παρακάτω:

1. Ο αριθμός α/φών που υπέβαλαν Σχέδιο Πτήσεως διαμέσου των δημοσιευμένων δεσμευμένων περιοχών, που ανήλθε στα 11871 αεροσκάφη.
2. Ο αριθμός α/φών που διέσχισαν τις εν λόγω περιοχές βάση δεδομένων από Radar, που ανήλθε στα 16274 αεροσκάφη.

Επιπρόσθετα, μέσω του εργαλείου PRISMIL, παρέχονται τα στοιχεία που φαίνονται στον πιο κάτω πίνακα για τις κατηγορίες των περιοχών Danger, Ad-Hoc, TSA και TRA τα οποία είναι οι συνολικές ώρες δέσμευσης, οι πραγματικές ώρες χρήσης, ο συνολικός αριθμός περιπτώσεων δέσμευσης και ο συνολικός αριθμός πραγματικής χρήσης αυτών.



Areas	time allocated/hours	time used/hours	Nr allocated	Nr used
D	44042:54	43377:40	2827	2819
Ad-Hoc	38039:40	35312:45	1894	1891
TSA	13592:55	13593:40	1197	1197
TRA	8978:01:00	8952:15:00	938	937

Πίνακας 4 & Γρ. Παράσταση : Αριθμητικά στοιχεία Danger/Ad-hoc/TSA/TRA περιοχών για το 2024

8. Συντομογραφίες

AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
AIS	Aeronautical Information Service
AMC	Airspace Management Cell
CARE-C	Climate and Atmosphere Research Centre
EUCARF	European Central Altitude Reservation Facility (USA)
FIR	Flight Information Region
FUA	Flexible Use of Airspace
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NOTAM	Notice to Airmen
TRA	Temporary Reserved Area
TSA	Temporary Segregated Area
UAS	Unmanned Aerial System
UNIFIL	United Nation Interim Force In Lebanon
USAF	United States Air force
VFR	Visual Flight Rules
IFR	Instrument Flight Rules
Ε.Φ.	Εθνική Φρουρά
Ε/Π	Ελικόπτερο
ΕΕΑ	Εθνική Εποπτική Αρχή
ΚΔ	Κυπριακή Δημοκρατία
Π.Β.	Πεδία Βολής
ΤΕΠΑΚ	Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου
ΤΠΑ	Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας
ΥΜΕΕ	Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων
ΥΠΑΜ	Υπουργείο Άμυνας
ΥΠΕΞ	Υπουργείο Εξωτερικών