



管 理 程 序

中国民用航空局空管行业管理办公室

编 号：AP-92-TM-2023-03

下发日期：2023 年 12 月 25 日

民航空中交通服务应急计划 管理规范

民航空中交通服务应急计划管理规范

第一章 总 则

第一条 为了确保民用航空运行安全，细化空中交通服务应急计划管理要求，根据《民用航空空中交通管理规则》，参照国际民航组织有关文件，制定本规范。

第二条 本规范适用于我国境内管制单位提供的空中交通服务中断或可能中断情况下的应急安排。

第三条 中国民用航空局负责指导全国空中交通服务应急计划工作。

民航地区管理局（以下简称“地区管理局”）负责监督本辖区内各管制单位空中交通服务应急计划的制定和实施。

第四条 民航局空管局负责统筹制定全国空中交通服务应急计划，并组织协调各级管制单位的空中交通服务应急计划制定和实施。民航局应急管理、空管、运行监控等相关部门和单位配合全国应急计划制定和各级应急计划实施的相关协调。

各管制单位、地区空管局、民航局空管局分别负责本单位、本地区内跨管制单位、跨地区空管局的空中交通服务应急计划的制定、实施、培训与演练。民航局空管局按照民航局应急管理和外事管理的要求，负责与周边国家或地区空中交通服务应急相关的具体工作。

第二章 空中交通服务应急计划

第一节 应急计划的制定与协调

第五条 管制单位应当按照《民用航空空中交通管理规则》相关要求制定本单位的应急计划，在其负责提供空中交通服务的空域内服务中断或可能中断时按照应急计划进行响应。

第六条 在应急计划的筹划过程中应遵循以下原则：

（一）应急计划的制定应优先考虑采取系统备份和空中交通管制服务能力冗余的方式进行，并遵循安全优先于效率的原则。

（二）当发生应急情况时管制单位应规划或协助航空器运营人选择备份航路航线，以便在应急计划实施时及时通知受影响的相邻管制单位（含其他国家相邻管制单位）和航空器运营人，使航空器能够尽快避开受影响空域或航段。

（三）根据空域安全水平和可用性，应急情况可分为：

A 类，空域安全，但空中交通服务受限制或无法提供。由于人力资源不足、流行性疾病、地震、核事故等影响导致无法提供空中交通服务，或空管自动化系统故障或降级等；

B 类，空域不安全。由于火山灰云（VAC）、核事故、军事活动等导致空域不安全；

C 类，空域不可用。由于流行性疾病、国家安全等考虑导致的空域不可用。

（四）应对 A 类应急情况的应急计划应首选空管服务能力冗

余备份接管方式和协同空中交通流量管理措施；应对 B 类和 C 类应急情况的应急计划应首选改航绕飞。

（五）应急航路原则上以灵活选择进出境点的方式设立，空域用户接到应急计划启动信息后应向民航局运行监控中心申请应急航路信息及改变预先飞行计划。灵活选择进出境点方案由空管局通过航空情报资料及相关网站公布。

（六）管制单位应指定专人或部门监控应急态势发展，在空中交通服务中断或可能中断时，启动应急计划，收集并提供最新的形势及应急计划相关的信息，直到恢复正常。指定专人或部门应与有关单位建立协调机制，保证应急计划实施过程的协调顺畅；

（七）制定应急计划应考虑主用和备用航路、航路导航规范、地面导航设备的可靠性、相邻管制单位的监视和通信能力、接纳航空器的数量和机型以及空中交通服务、通信、气象和航行情报服务的实际状况。

（八）当应急计划涉及火山灰影响时，可参考国际民航组织相关文件，如：《飞行安全和火山灰》（Doc9974）。

（九）应急计划中相应信息应在 AIP 中公布，以便空域用户的存储和使用。

第七条 制定应急计划应包括但不限于以下要素：

（一）为了避开受影响的全部或部分有关空域，确定绕飞使用的航路航线及相应的限制条件；

(二) 确定应急计划启动后绕飞国内及国际（地区）航班预先飞行计划申请批准程序；

(三) 按程序确定应急接管的管制单位；

(四) 提供必要的地空通信、航空固定电信网（AFTN）和空管直线通话联络，还包括由相邻管制单位代为提供相关气象信息和助航设施状态信息的相关安排；

(五) 收集和分发航空器飞行中和飞行后报告的工作安排；

(六) 在地空通信无法覆盖或不稳定的区域，要求航空器驾驶员在指定的频率保持不间断的守听，并在该频率广播其位置信息、预计开始和完成上升下降的信息。国际航路信息广播一般使用英文；

(七) 要求特定区域的所有航空器始终开启航行灯和防撞灯；

(八) 当预计应急计划启动后水平间隔将小于规定最小间隔时，应急航路必须设置垂直间隔；

(九) 应急飞行高度层分配时应考虑将最佳飞行高度层分配给长途航空器使用；

(十) 应急情况下，最低航空器导航能力不满足要求时，对未采用垂直间隔的航空器之间应提供 100 海里的最小侧向间隔。

(十一) 应急情况下，洋区出现不能提供管制间隔服务，应急计划启动后同一应急航路上运行且未采用垂直间隔的航空器之间的最小纵向间隔应为 15 分钟或 120 海里。在协议确认或其他应急安排同意的情况下可以结合马赫数技术减少为 10 分钟或 80

海里。

(十二) 经有关部门批准，可要求在指定航路中心线右侧上升下降；

(十三) 对进入应急区域的航空器数量做出安排，以防超负荷；

(十四) 要求应急区域的所有航空器按照仪表飞行规则(IFR)运行，相关巡航高度应按照航路仪表飞行的高度层配备执行。

(十五) 应急计划终止的过渡时间和程序，以确保从应急运行有序转换至正常运行。

第八条 应急计划应同时适用于应急接管管制单位（应急服务提供方）和原责任管制单位（应急服务使用方）。应急计划应考虑应急接管管制单位履行被分配职责的能力，以及实施该预案时所能提供的安全运行和保障能力等。

第九条 管制单位应当提前与相关各方就应急计划的内容、发布方式及实施时间达成一致，确保能够在实施应急计划时果断行动，保证航空安全。

第十条 当空中交通服务的中断可能影响相邻空域（包括其他国家提供服务的空域）的空中交通服务时，管制单位应当同负责在邻近空域的其他管制单位以及有关的其他空域用户紧密协调并制定应急计划。

必要时，民航局空管局应按照民航局应急管理和外事管理的

要求，与相邻国家或地区、国际民航组织及其他国际组织进行协调。

第十一条 制定应急计划时，应当考虑受到中断影响的空域是否可供国际民用航空运行使用。领空只有在得到相关国家批准后方可使用，否则必须绕行该空域，相应的应急措施应当由相邻各国，或由国际民航组织与相邻各国合作制定。

第十二条 空中交通服务已经由其他管制单位代为提供时，应急计划将由提供服务的管制单位负责制定并实施，直至代管终止。

第十三条 在相邻国家的空中交通服务或相关支持服务中断，而该国不能实施应急计划，国际民航组织发起和协调相关的应急行动时，民航局国际民航组织亚太地区应急协调联系人（CCT）应当关注涉及我国的应急协调行动，接到相关通报后应当协助民航局空管局配合国际民航组织对相关应急行动的协调，并保持同相关国家和国际民航组织的紧密协作。

第十四条 如果因改变航路而涉及多个国家（或地区）时，民航局空管局应当按照民航局应急管理或外事管理的要求同相关国家（或地区）进行具体协调并就空中交通服务应急预案有关内容达成协议。

第十五条 为了确保应急计划的平稳实施，相关管制单位应就应急计划发布的航行通告（NOTAM）内容和发布时机达成一致。

第十六条 民航局空管局负责将应急计划情况通报国际民航组织亚太办事处，并定期审查相关应急计划，根据需要进行更新。

第二节 应急计划的实施

第十七条 当空中交通服务发生中断或可能中断时，各管制单位应按照相关应急计划执行。

当与相邻国家（或地区）有关的空中交通服务或相关支持服务中断时，民航局空管局应按照民航局外事管理要求通知国际民航组织亚太办事处和可能受到影响的相邻各国（或地区），通知内容应当包括应急计划具体措施或需协助事项。

第十八条 当空中交通服务中断或可能中断时，应及时发布航行通告（NOTAM），公布相关的应急计划。在预见空中交通服务即将中断时，管制单位应至少提前 48 小时发布航行通告。

第十九条 当应急措施终止，运行恢复正常时，管制单位应尽早发布航行通告（NOTAM），以确保从应急运行有序转换至正常运行。

第三章 监管要求

第二十条 地区管理局应当将管制单位空中交通服务应急计划纳入日常监管，包括符合性检查，组织监察员实施监察。

第二十二条 监察员应熟悉本规范和监察程序的要求，合理安排监察计划，充分掌握管制单位实施的情况，并按要求实施

监察。

第二十三条 对于监督检查中发现的问题，管制单位制定整改计划，并按要求及时完成整改。地区管理局应监督管制单位完成问题的整改。

第四章 附 则

第二十四条 本规范自下发之日起实施。

抄送：航安办，各地区空管局、空管分局（站），飞行学院，西藏区局，各监管局。
