



# 管理程序

中国民用航空局空管行业管理办公室

中国民用航空局空中交通管理局

---

编号：AP-93-TM-2018-XX

下发日期：2018年XX月XX日

## 民用航空空中交通服务电报管理规定 (征求意见稿)

---

# 民用航空空中交通服务电报管理规定

第一章 总则.....	3
第二章 一般规定.....	5
第三章 管理要求.....	12
第四章 电报的组织与实施.....	16
(一) 紧急电报.....	16
(二) 动态电报.....	19
(三) 反馈电报.....	34
(四) 协调电报.....	37
(五) 补充电报.....	40
第五章 应急管理.....	41
第六章 罚    则.....	42
第七章 附    则.....	42

# 民用航空空中交通服务电报管理规定

## 第一章 总则

**第一条** 为规范民用航空空中交通服务电报的使用和管理，保证紧急情况、飞行动态、管制协调等信息及时、准确传递，保障空中交通安全、有序和高效，依据《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国飞行基本规则》《民用航空空中交通管理规则》（CCAR93），国际民用航空公约附件《空中规则》和《空中交通服务》，国际民航组织（ICAO）航行服务程序《空中交通管理》（Doc4444）等，制定本规定。

**第二条** 本规定适用于中华人民共和国境内大陆所辖飞行情报区内，民用航空活动空中交通服务电报相关活动的管理。中国大陆飞行情报区以外中国领空、委托我国管理的国际空域以及相关防空识别区内空中交通服务电报的管理，应当按照我国有关规定执行。本规定所指的空中交通服务电报，按照其在空中交通服务中的用途包括以下种类：

1. 紧急电报，包括：告警报（ALR）、无线电通信失效报（RCF）；

2. 动态电报，包括：领航计划报（FPL）、修改领航计划报（CHG）、取消领航计划报（CNL）、延误报（DLA）、起飞报（DEP）、落地报（ARR）。其中将 FPL，DLA，CHG 和 CNL 统称为飞行计划电报。

3. 协调电报，包括：现行飞行计划报（CPL）、预计飞越报（EST）、管制协调报（CDN）、管制协调接受报（ACP）、逻辑确认报（LAM）；

4. 补充电报，包括：请求飞行计划报（RQP）、请求领航计划补充信息报（RQS）、领航计划补充信息报（SPL）；

5. 反馈电报，包括：确认报（ACK）、拒绝报（REJ）、人工处理报（MAN）。

**第三条** 空中交通服务电报使用单位和人员应当按照统一的术语、标准和要求使用电报，有关术语和缩略语详见附录 1。

**第四条** 中国民用航空局（以下简称民航局）统一领导全国民用航空空中交通服务电报工作。民航各地区管理局负责本地区空中交通服务电报业务的监督检查。

**第五条** 中国民用航空局空中交通管理局（以下简称民航局空管局）负责全国民用航空空中交通服务电报业务的统一组织与实施，负责民用航空空中交通服务电报工作业务管理以及职

能体系建设。各相关单位应当按照民航局空管局授权和要求，负责相关电报业务的具体组织与实施。

**第六条** 民用航空空中交通服务电报管理应当遵循安全第一、质量为本、效率优先、优质服务的原则。

**第七条** 民航局鼓励和支持民用航空空中交通服务电报相关的技术研究和应用、人才培养、国际合作与交流，不断提高空中交通服务电报业务水平。

## 第二章 一般规定

**第八条** 实施下列飞行前必须提交飞行计划：

- (一)为其提供空中交通管制服务的任何飞行或部分飞行；
- (二)在咨询空域内的任何 IFR 飞行；

注：咨询空域指在其内可以得到空中交通咨询服务的一划定范围的空域或指定航路。

(三)为方便提供飞行情报、告警和搜寻援救服务，有关空中交通服务当局，要求位于或进入指定区域或者沿指定航路航线的任何飞行；

(四)为方便同有关军事单位或相邻国家空中交通服务单位的协调，避免可能为识别目的而进行的拦截，有关空中交通

服务当局作出要求时，位于或进入指定区域或者沿指定航路的任何飞行；

(五) 飞越国界的任何飞行。

**第九条** 根据空中交通服务、空中交通咨询服务、空中交通流量管理等空中交通管理需要，飞行计划申报单位和个人必须按照规定提前量，提交飞行计划申请。如在飞行中提交，则必须保证有关空中交通服务单位至少在航空器预计到达下列各点之前 10 分钟收到：

(一) 预计进入管制区或咨询区的某一入口点；或

(二) 穿越航线或咨询航路的某一点。

*注：咨询区和咨询航路指提供空中交通咨询服务的空域。*

**第十条** 飞行计划必须包括有关空中交通服务当局认为相关的下列各项内容：

— 航空器识别标志

— 飞行规则和飞行类型

— 航空器架数、型号和按尾流的分类

— 设备

— 起飞机场（飞行中提交飞行计划时，对本项内容提供的资料是指如果需要可以获取本次飞行补充资料的地点）

— 预计撤轮挡时间（飞行中提交飞行计划时，对本项内容提供的资料

是指本次飞行计划从航路第一点开始的时间)

- 巡航速度
- 巡航高度层
- 飞行航路航线
- 目的地机场和预计经过总时间
- 备降机场
- 其他资料

(以下资料在 FPL 中不发, 在 SPL 电报中体现)

- 燃油续航时间
- 机上总人数
- 紧急和救生设备

注: “机场”一词在飞行计划中也包括某些类型的航空器(如直升机或气球)使用的机场之外的场地。

**第十一条** 在任何可行的情况下, 提交的飞行计划中整条航路或者航路某段备降场的有关信息, 应当包含在提交的飞行计划中。此外可行时, 飞行计划还必须包括有关空中交通服务当局规定的或提交飞行计划的人认为必要的其他各项内容的资料。对飞行计划所做的重要修改, 必须尽快通报有关空中交通服务单位。

**第十二条** 提交飞行计划后, 当航空器在目的地机场着陆

后，应当立即通过无线电或通过数据链向有关空中交通服务单位报告。当提交的飞行计划只涉及飞行的某一部分，而与剩余的至目的地航段无关时，当飞出该航段时，必须向有关空中交通服务单位报告，以终止飞行计划。

**第十三条** 如果到达机场没有空中交通服务单位，着陆后必须按照要求尽快利用可供使用的最快捷手段向最近的空中交通服务单位作出到达报告。

**第十四条** 当得知到达机场的通信设备匮乏，地面又不具备处理到达报告的其他方式时，必须采取以下行动：如果可行，航空器即将着陆之前必须将与到达报告相似的电文，发给需要得到这种报告的有关空中交通服务单位。航空器发出的到达报告必须包括以下各项内容的资料：

- 航空器识别标志；
- 起飞机场；
- 目的地机场（仅适用于改航着陆的情况）；
- 到达机场；
- 到达时间。

**第十五条** 经 AFTN 发送的空中交通服务电报必须包括：电报优先等级代码，收报单位 AFTN 地址，发报日期和时间，发报单位 AFTN 地址。



**第十六条** 空中交通服务电报优先等级代码以 AFTN 网发送电报的优先顺序如下：

发送优先顺序	优先代码
1	SS
2	DD, FF
3	GG, KK

**第十七条** 空中交通服务电报应当根据电报类型、航空器紧急状态等，由负责拍发的空中交通服务单位按本规定确定优先等级，确保重要电报信息按照优先顺序及时送达。

(一) 紧急电报 (ALR, RCF)

1. 遇险电报和遇险通信，包括关于遇险阶段的电报。使用 SS 等级发报。

2. 加急电报，包括有关某一告警阶段或某一不明阶段的电报。使用 DD 等级发报。

3. 其他不包括在上述的已知或可疑的紧急情况的电报，和失去无线电通信联络的电报。使用 FF 或更高等级发报。

(二) 下列电报类型均使用 FF 等级发报

1. 动态电报，包括：FPL, CHG, DLA, CNL, DEP 和 ARR。

2. 协调电报，包括：CPL, EST, CDN, ACP 和 LAM。

3. 补充电报，包括：RQP, RQS 和 SPL。

4. 反馈电报，包括：ACK、REJ 和 MAN。

**第十八条** 收报地址必须包括一系列收报单位代码，每一个收报单位代码必须按如下顺序由 8 个字母的序列组成：

（一）国际民用航空组织指配给各个目的地的四字地名代码。

注：国际民用航空组织地名代码表载于 Doc7910 号文件《地名代码》。

（二）识别收报的航空当局、服务机构或航空器经营机构的 ICAO 三字代码。ICAO 三字代码载于 ICAO Doc8585 号文件《航空器经营机构、航空当局和服务机构代码》，当未指配代码时，可使用下列代码之一：

1. “YXY”，用于收报人为军事服务机构/组织；
2. “ZZZ”，用于收报人为飞行中的航空器；
3. “YYY”，用于其他一切情况；

（三）字母 X，或用以识别收报组织的部门或科室的一字代码。

**第十九条** 空中交通服务电报应当使用 UTC 日期和时间，相关时间应当采用卫星授时，或时间同步协议，或定期更新等措施与标准时间同步，确保时间误差小于 30 秒。发报时间必须由六位数字的日时组（DDHHMM）组成，表明发送给有关航

空固定台站的电报的日期和时间。

**第二十条** 发报单位代码必须由 8 个字母的序列组成，与收报单位代码构成相同，用以识别发报的始发地点和组织。将空中交通服务电报发送给空中交通服务单位时，应当使用下列三字代码；未经民航局空管局许可，其他空中交通服务单位的三字代码不得用于该目的。

（一）负责某一飞行情报区或高空飞行情报区的中心（无论是区域管制中心还是飞行情报中心）：

1. 如果电报与仪表飞行规则飞行有关 ZQZ；
2. 如果电报与目视飞行规则飞行有关 ZFZ；

（二）机场管制塔台 ZTZ；

（三）空中交通服务报告室 ZPZ。

**第二十一条** 当在收报地址和/或始发地点的代码中使用三字代码“YXY”、“ZZZ”或“YYY”时，应当补充下列信息：

（一）置组织名称或有关航空器识别标志于电文的起始位置；

（二）此类插入的顺序应与收报地址代码和/或发报人代码的顺序相同；

（三）当有一处以上此类插入时，最后一个插入之后应使用“STOP”（句号）字样；

(四) 如有一处或多处插入收报地址代码和一处插入发报人代码时，在发报人代码前应使用“FROM”字样。

### 第三章 管理要求

**第二十二条** 从事空中交通服务电报业务的空中交通服务单位应当符合民航局空中交通服务机构资质要求，按照民航局有关规定和程序，制定并完善空中交通服务运行手册、标准运行程序并提供服务，执行统一的空中交通服务电报标准。

*注：提交飞行计划的表格格式以及相关空中交通服务电报标准载于国际民航组织航行服务程序《空中交通管理》（PANS-ATM Doc4444），以及民航局《民用航空飞行动态固定格式电报》（MH4007）等相关文件。*

**第二十三条** 从事空中交通服务电报业务的人员应当符合民航局对于相关人员执照、培训、体检合格证等规章、标准和规范性文件要求，确保相关人员资质能力能够胜任工作。相关人员在<sup>工作期间</sup>应当持证上岗。

**第二十四条** 民用航空空中交通服务电报处理系统或者相关系统功能应当符合中国民航局相关规范、标准和要求。民航局空管局飞行计划集中处理系统应当具备备份手段，满足不间断运行要求。未经民航局空管局认证的系统及其更新不得用

于拍发飞行计划报文。

**第二十五条** 按照 CCAR121/129 部运行的航空公司，应当配置 SITA 网络，以及符合民航规范和标准的飞行计划电报设备，用以提交和处理有关电报；在国内机场起飞航班量大于 20 架次/天的航空公司，相关网络和系统应当有备份手段。

**第二十六条** 民用航空空中交通服务电报传输网络由民航局空管局负责统一建设，并按照相关规定提供使用。传输网络应当提供备份手段，满足不间断运行要求。空中交通服务电报传输网络相关网络运营商应当确保空中交通服务电报传输优先等级，确保电报信息及时、准确、完整传递。

**第二十七条** 提供空中交通服务电报的空中交通服务设施应当满足空管设施相关规范和标准，工作场所环境温度、湿度、供电、网络、消防、洁净度、降噪水平、电磁环境等，应满足人员和设备不间断运行要求。民航空管飞行计划处理中心（简称 AFPC）应当建设应急灾备场所，确保不间断运行。

**第二十八条** 除非经民航局空管局特别许可，空中交通服务单位可将签发动态电报的责任委托给航空器驾驶员、运营人或其代理人外，用于空中交通服务目的的电报必须由有关空中交通服务单位签发，应当符合规定的电报等级、发报单位、收报单位、拍发时间、有效时限等要求。

**第二十九条** 空中交通服务单位拟通过航行情报资料发布本单位对相关电报有关要求、程序和收电地址等内容，应当由 AFPC 初步审核后，由航行情报资料发布部门报民航局空管局批准。未经审核和批准，航行情报服务有关部门不得发布。

**第三十条** 与周边国家和地区签订空中交通管制协议中有关空中交通服务电报内容，应当报 AFPC 审核，由民航局空管局批准。与周边国家和地区空中交通管制协议中除本单位电报有关需要外，应当明确要求增加 AFPC 的 AFTN 收报地址。中国民航空管飞行计划处理中心 AFTN 地址应当通过航行情报资料发布。

**第三十一条** 空中交通服务电报业务是全球标准统一的空中交通管理业务，各空中交通服务单位是空中交通服务电报规则和标准执行者，无权制定、变更、发布违反现有规则的本地程序和标准，不得对飞行计划申报人提出规则以外其他不合理要求。相关空中交通服务单位由于安全等特殊原因，无法执行本规定有关条款的，应当向民航局空管局申请偏离，批准后方可实施。

**第三十二条** 起飞机场空中交通管制塔台如未收到相关飞行任务 FPL，不得发布放行许可，不得同意航空器推出/开车，直至收到相关飞行计划电报。与周边国家和地区相邻的空中交

通管制单位如未收到相关航空器飞行任务 FPL 或 CPL 电报，应当首先向 AFPC 核实电报，是否接收相关航空器应当向空管局运行管理中心请示，未经空管局运行管理中心同意，相关管制单位不得接收该航空器。未收到 FPL 电报且经空管局运行管理中心同意接收的航班，相关管制单位应当要求航空器空中申报飞行计划。若发生航空器在没有拍发 FPL 的情况下起飞或者入境，相关管制单位应当将事件作为不正常事件进行上报。

**第三十三条** 负责空中交通服务电报受理、审核和发布的空中交通服务单位应当建立运行服务品质改进机制，通过航行情报资料发布投诉建议受理方式，定期与用户单位进行业务交流，不断改进工作方法和程序，提升运行服务品质。

**第三十四条** 空中交通服务电报信息是提供空中交通服务的信息基础，是确保空中交通安全和有序的前提。提供、拍发空中交通服务电报的单位和个人，应当切实按照诚信原则，如实提交、拍发空中交通服务电报，杜绝弄虚作假。由于主观故意，人为提供、拍发不实电报信息，造成的一切责任和损失，由相关单位和人员负责。

**第三十五条** 空中交通服务电报信息仅供民航空管内部相关单位使用，各空管单位应当严格按照相关规范和保密规定进行管理，未经民航局空管局许可不得对外提供。非民航空管

单位（包括军方、机场等）引接、使用空中交通服务电报信息，或者民航空管单位引接超过本管制单位职责范围电报信息，应当报民航局空管局批准，并按照空管局要求提供信息；电报信息提供单位应当与使用单位签订书面协议，明确双方的职责和义务，提供信息的种类、使用范围以及使用限制等，并报民航局空管局备案。涉及保密限制的应当符合有关保密规定。由于非法提供信息，导致的一切责任由信息提供单位负责。

## 第四章 电报的组织与实施

### （一）紧急电报

**第三十六条** 对航空器及其机上人员的安全没有怀疑时除外。不明阶段（INCERFA），系指：

（一）在应该收到通信联络的时间之后的 30 分钟内没有收到，或从第一次设法和该航空器建立通信联络而未成功时起，30 分钟内仍未与该航空器取得联络，两者中取其较早者，或

（二）按航空器最后通知空中交通服务单位的预计到达时间或该单位所计算的预计到达时间以后 30 分钟内仍未到达，两者中取其较晚者；但对航空器及其机上人员的安全没有怀疑时除外。



**第三十七条** 告警阶段（ALERFA），系指：

（一）在不明阶段之后，继续设法和该航空器建立通信联络而未成功，或通过其他有关方面查询仍未得到关于该航空器的任何消息；或

（二）已经取得着陆许可的航空器，在预计着陆时间 5 分钟内尚未着陆，也未再与该航空器取得联络；或

（三）收到的情报表明，航空器的运行效率已受到损害，然而尚未达到可能迫降的程度，但根据现有迹象可以减轻对航空器及其机上人员的安全担心除外，或

（四）已知或相信航空器受到了非法干扰。

**第三十八条** 有充足理由确信航空器及其机上人员未受到严重和紧急危险的威胁而不需要立即援助者除外。遇险阶段（DETRESFA），系指：

（一）在告警阶段之后，进一步试图和该航空器联络而未成功或通过广泛的查询仍无消息，表明该航空器已有遇险的可能性，或

（二）认为机上燃油已经用完，或不足该航空器飞抵安全地点，或

（三）收到的情报表明，航空器的运行效率已受到损害可能需要迫降，或

(四) 已收到的情报表明或有理由相信该航空器将要或已经迫降。

**第三十九条** 当空中交通服务单位认为一航空器正处于上述紧急情况时，由事发管制单位或者指定单位，立即向任何可能和该飞行有关的空中交通服务单位和相关的援救协调中心发送包括可利用的、可获得的、规定情报在内的告警电报。

*注：告警服务相关规定载于国际民用航空公约标准与建议措施附件 11 第 5 章。*

**第四十条** 通知应按下列顺序包含所得到的下述信息：

- (一) INCERFA、ALERFA 或 DETRESFA，按紧急阶段情况确定；
- (二) 报警的机构及人员；
- (三) 紧急性质；
- (四) 飞行计划中的重要资料；
- (五) 进行最后一次联络的单位、时间和所用方式；
- (六) 最后的位置报告及其测定方法；
- (七) 航空器的颜色和显著标志；
- (八) 作为货物运输的危险品；
- (九) 报告单位所采取的任何措施；和
- (十) 其他有关事项。

## (二) 动态电报

**第四十一条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报前，应确保：

(一) 执行飞行任务的单位、人员、航空器应当符合我国有关法律、法规和规章要求，满足中国民航有关规定以及航行情报资料在特定机场、空域对航空器、人员及其性能要求，确保持续适航，安全运行。

(二) 飞行任务、飞行计划或者其中相关要素，应当根据有关法律、法规和规章，获得相关单位批准。

(三) 如实提交可能危及空中交通安全的其他任何有关信息。

**第四十二条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报时，应当确保提交的内容与有关单位的批准信息一致，或在其允许的范围內。

**第四十三条** 在对航空器适航条件、性能等有明确要求的空域，航空器驾驶员、运营人或者其代理人应当确保符合相关性能要求，并对符合性承担主体责任。无法满足相关要求且计划在此类空域运行时，应当获得民航局空管局特别批准，未经批准，不得在此类空域运行，包括但不限于：

（一）计划在缩小垂直间隔空域（RVSM）飞行的航空器，应当取得 RVSM 批准，并满足相关批准要求的全部条件。

（二）计划在要求有导航规范的航路或区域飞行的航空器，应当取得 PBN 批准，并满足相关批准要求的全部条件。

（三）计划在要求有所需通信性能（RCP）规范区域飞行的航空器，应当取得 RCP 批准，并满足相关批准要求的全部条件。

（四）计划在要求有所需监视性能（RSP）规范的区域飞行的航空器，应当取得 RSP 批准，并满足相关批准要求的全部条件。

（五）计划在要求有广播式自动相关监视（ADS-B）能力的区域飞行的航空器，应当取得相应的批准，并满足相关批准要求的全部条件。

（六）计划运行的最大审定起飞重量超过 5.7 吨或批准旅客数超过 19 的民用固定翼涡轮发动机的航空器，未装备 TCASII 以上版本防撞系统，应当取得相应的批准，并满足相关批准的全部条件。

**第四十四条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报时，应当认真检查并核对飞行计划电报中相关内容正确性，确保飞行计划电报内容如实反应实际执行任务的航

空器机载设备和能力，确保机型、尾流、设备和能力、航空器注册号、CODE 代码等内容正确。当实际执行任务的航空器发生变更时，应当及时更新有关信息。

**第四十五条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人不得早于飞行预计撤轮挡时刻(EOBT)前 120 小时之前提交 FPL 电报，不得晚于 EOBT 前 3 小时提交 FPL 电报。航空器驾驶员、运营人或者其代理人晚于该时限提交飞行计划电报的，飞行计划的预计撤轮挡时间自提交时间顺延 3 小时。专机要客、应急救援等重要紧急飞行任务以及其他规定的特殊情况，应当按有关规定执行，提交时间不受此限制。航空器驾驶员、运营人或者其代理人为同一个航班提交飞行计划各类电报的时间间隔应不小于 3 分钟。

**第四十六条** 飞行计划电报应当由航空器驾驶员、运营人或者其代理人进行提交，提交人应当持有有效的飞行员执照、签派员执照或者相应的飞行服务管制执照之一。航空器驾驶员、运营人或者其代理人只能采用飞行计划受理单位可接受的方式之一(可接受的方式包括：SITA、AFTN、传真或者当面填表等)，仅向一个指定的空中交通服务单位提交飞行计划电报，不得向多个单位重复提交飞行计划电报。提交飞行计划的途径和受理单位规定如下：

（一）运输航空和沿民航航路航线的通用航空任务飞行，航空器驾驶员、运营人或者其代理人，原则上应当使用 SITA 网络按照附录 4 的格式，仅向 AFPC 两个 SITA 地址（PEKFP8X 和 SHAFP8X），提交飞行计划四类报文。拟使用 AFTN 网络向 AFPC 提交飞行计划四类报文的，应当签订书面协议，按照协议提交。

（二）运输航空和沿民航航路航线的通用航空任务飞行，航空器驾驶员、运营人或者其代理人，拟通过传真、填表等非网络方式提交飞行计划电报的，应当按照附录 3 的格式，向起飞机场飞行服务报告室（简称 ARO）提交。相关机场 ARO 仅负责检查电报格式的正确性，原则上应当通过 SITA 网络向 AFPC 提交。拟使用 AFTN 提交 AFPC 的，应当签订书面协议，按照协议提交。

（三）运输航空和沿民航航路航线的通用航空任务飞行，具备 SITA 或者 AFTN 提交飞行计划电报能力，但拟委托各机场 ARO 进行代理提交飞行计划的，应当事先获得 AFPC 批准。相关代理协议，应当向 AFPC 备案。

（四）其他通用航空任务飞行，航空器驾驶员、运营人或者其代理人，应采用传真或当面填表等方式，按照附录 3 的格式，仅向起飞机场或者就近机场 ARO 提交。相关机场 ARO 负责审核格式和内容正确性，并向相关管制单位拍发，且加发

AFPC 的 ATFN 地址。

**第四十七条** 民航空管飞行计划电报的审核和拍发应当按照下列规定进行：

（一）运输航空和沿民航航路航线飞行的通用航空活动的飞行计划电报由 AFPC 负责审核并拍发；

（二）不沿民航航路航线飞行的通用航空飞行活动的飞行计划电报由相应的电报受理单位审核并拍发；

（三）经民航航路航线进入作业区域的通用航空活动的飞行计划电报由各 ARO 负责受理，并由 ARO 通报 AFPC，由 AFPC 决定审核和拍发单位。

**第四十八条** 对于审核通过的飞行计划四类报文，应当向下列有关空中交通服务单位拍发：

（一）FPL、CNL、DLA 以及 CHG 需要拍发至下列空中交通服务单位：

1. 起飞机场、落地机场以及沿航路航线空中交通管制单位，以及相关备降场空中交通管制单位。（如果是国际以及港澳台地区航班，还需要拍发至航空公司提供的境外空管单位地址）

2. 起飞机场、落地机场 ARO。

3. 涉及航空器空中二次放行的，需拍发至为其提供空中交

通服务的相关管制单位。

4. AFPC。
5. 相关的地区空管局运行管理中心。
6. 其他民航局空管局批准的空中交通服务单位。

**第四十九条** 空中提交的飞行计划由飞行中的航空器所在的空中交通服务单位向 AFPC 提交。具体要求如下：

（一）提交时应采用 ICAO 标准 FPL 格式提交，编组 13 中的起飞机场用“AFIL”表示，EOBT 时间则为编组 15—航路中的第 1 个航路点的 ATO/ETO 时间。

（二）负责为空中航空器提交飞行计划的管制单位应当与 AFPC 联系，由 AFPC 协调或者指定可用航路。管制单位应当通知机组批准的可用航路。AFPC 应当向沿途管制单位拍发相关航班 FPL 电报。

**第五十条** 跨国境飞行的航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报时，应当认真查阅沿航路有关国家/地区航行资料对空中交通服务电报收报地址要求，向飞行计划受理单位提供国境外有关单位 AFTN 收报地址，并对其正确性负责。收报地址每行以 AD 开始，1 个空格后随 AFTN 地址，一行最多 7 个 AFTN 收报地址，相关格式详见附录 3。

**第五十一条** 国内外航空器营运人执行从国境外（含港澳



台地区)起飞至我国境内的国际(地区)航班,在向当地管制单位提交飞行计划和收报地址时,应当确保包含 AFPC 的 AFTN 地址。

**第五十二条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报时,应当在编组 18 中填写“DOF/”数据项(UTC 日期),应当按如下规定使用:

(一)提交 FPL 时,“DOF/”应当为随 FPL 提交的 EOBT 所在的 UTC 日期;

(二)提交 DLA 时,“DOF/”应当为随 DLA 提交的 EOBT 所在的 UTC 日期;但是当此时的 EOBT 第一次跨日时,“DOF/”应当为前一日“DOF/”值,在此之后后续提交的“DOF/”值应当为随 DLA 提交的 EOBT 所在的 UTC 日期。

(三)提交 CHG 时,编组 13 的 EOBT 和编组 18 的“DOF/”应当为对应的最后 FPL 中的 EOBT 和“DOF/”值。当更新 EOBT 所在的 UTC 日期跨日时,应当在编组 22 中修订“DOF/”值为新 EOBT 所在的 UTC 日期。

(四)提交 CNL 时,“DOF/”应当为对应的最后的 FPL (含其更新)中的“DOF/”值。

(五)拍发 DEP 时,“DOF/”应当为对应的最后的 FPL (含其更新)中的“DOF/”值。

**第五十三条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人不得以放行电报（RELEASE）方式提交飞行计划。航空器营运人应当在局方批复的计划撤轮档时刻（SOBT）前 30 分钟，后 24 小时以内执行飞行任务，否则应当重新获得批复。

**第五十四条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人提交的飞行计划电报中，原则上不应含有需在运行中临时向军方申请使用的临时航路航线，除非有关管制单位通过 AIP 公布相关临时航路航线可以进入飞行计划，并通报 AFPC。

*注：临时航路航线相关飞行计划的管理办法将根据临时航路航线的分级和分类进一步完善，并载于相关管理办法。*

**第五十五条** 对于已拍发 FPL 但不再执行的飞行任务，航空器驾驶员、运营人或者其代理人应当尽早通过 CNL（如可行时）通报原批复单位和飞行计划电报受理单位，通报时间不得晚于预计撤轮档时刻。相关人员如不通报不再执行的飞行任务，飞行计划电报受理单位有权暂缓受理该航空器后续飞行计划，直至取消不再执行的飞行任务。当批复内容发生变化，如相关飞行 FPL 已拍发，应当通过 CNL 取消后重新提交 FPL。

**第五十六条** 航空公司运营人在提交飞行计划电报后，需要更新飞行计划要素信息，应当通过 DLA，CHG 或“先拍发 CNL，后拍发新的 FPL”方式进行更新，具体规定如下：

(一) 对任意一个航班,使用先拍发 CNL、后拍发新的 FPL 更新方式的,应当不晚于 EOBT 前 60 分钟提交新的 FPL。如晚于该时限,新的飞行计划的预计撤轮挡时间将自提交时间后顺延 60 分钟。在下列情况下,应取消某一航班的计划并重新提交 FPL:

1. 当航空器识别标志、起飞机场、目的地机场三项内容中的任意一项发生变化时(注:此类变化应当认为是一个新的飞行任务,应当不晚于 EOBT 前 3 小时提交 FPL);

2. 当新的 EOBT 时间比当前 FPL 中的 EOBT 时间更早时;

3. 当航空用户与空管单位一致同意使用与当前 FPL 中不同的一条航路航线时。

(二) 当航班仅仅发生 EOBT 延误时,应当通过 DLA 报来修改预计撤轮挡时刻,但是当航班延误后的 EOBT 跨日(UTC)时,可以使用下列两种方法之一提交延误信息,建议采用第一种方法:

1. 航空公司运营人以 CHG 报的方式修改 EOBT,此时“DOF/”应当为随 CHG 提交的 EOBT 所在 UTC 日期。

2. 当 EOBT 跨 UTC 日期且为 EOBT 跨日后第一次提交时 DLA 时,此时 DLA 中的“DOF/”值应当为随 DLA 提交的 EOBT 所在 UTC 日期前一日 UTC 日期,且后续提交的 DLA 中“DOF/”

值为随 DLA 提交的 EOBT 所在 UTC 日期。

*注：及时提交延误信息有利于流量管理单位及时调整可用时隙资源提高空域资源利用效率，不会导致进一步的延误。如果航空公司不及时提交 EOBT 延误信息，信用等级会受到影响，或者会受到相应的惩罚。*

（三）其他飞行计划要素更新，采用 CHG 方式进行更新，并且不晚于航空器 EOBT 前 60 分钟提交，如晚于该时限，飞行计划的预计撤轮挡时间将自提交时间后顺延 60 分钟。

**第五十七条** 航空公司运营人应当根据航班动态和自身航班保障情况，如实提交航班延误信息。无论是否会因为空中交通流量管理原因延误，当航空公司运营人由于自身原因、机场保障原因等非空中交通流量管理原因，导致最新 EOBT 较之前提交的 EOBT 大于 15 分钟以上时，必须向计划受理单位提交 DLA 或 CHG 以修订 EOBT。航空公司运营人向计划受理单位提交 DLA 或者 CHG 时，应当提供可以准备好撤轮档推出/开车的一个最早的 EOBT。

**第五十八条** 由于空管单位给出的 CTOT/COBT/TSAT 信息，预计将导致某一航班在当前最新的 EOBT+15 分钟（含）以内无法推出/开车的，该航班的运营人不应该简单地根据这个结果，提交延误报推迟当前 EOBT。EOBT 应该总是反映该航空公司运营人自身能够且想要撤轮档推出（或开车）的时刻，此类

情况应当按照下列规定操作：

（一）航空公司运营人未决定开始登机时刻，应当按照如下规定操作：

1. 非 A-CDM 机场，航空公司运营人根据自身保障情况、机场保障情况和空中交通流量管理延误等情况，自身能够且想要的最新的 EOBT 比之前提交的 EOBT 延误大于 15 分钟以上时，必须向计划受理单位提交 CHG 报或 DLA 报以修订 EOBT。

2. 在 A-CDM 机场，航空公司运营人根据自身保障情况、机场保障情况和空中交通流量管理延误等情况，自身能够且想要的最新 TOBT 比最新的 EOBT 推迟 15 分钟以上时，必须向计划受理单位提交 CHG 报或 DLA 报以修订 EOBT。

（二）航空公司运营人决定了开始登机时刻或者开始登机后，此时预计的 EOBT 在上一次提交的 EOBT+5 分钟以内的，航空公司运营人不得提交航班 DLA 报或者 CHG 报，否则应提交 DLA 报或者 CHG 报以修正 EOBT。

注：在决定了开始登机时刻后或者已开始登机时，航空公司运营人应当检查 EOBT 是否符合本规定，尽早提供最新和最准确的 EOBT 信息。

（三）由于空中交通流量管理原因导致登机后长时间等待，航空公司运营人决定重新开舱门下客的，需重新上述规定

提交 DLA 报或者 CHG 报以修订 EOBT。

（四）如果一个航班已经推出或者开车，航空公司运营人不再提交航班 DLA、CHG 或者 CNL 报。

**第五十九条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报后，应当密切关注航班动态，通常应在计划撤轮档时刻（SOBT）前至少 3 小时决策是否需要取消航班，并立即提交 CNL 报。航空器驾驶员、运营人或者其代理人应当增强预见性并提早决策，由于客观原因无法尽早决策，一旦决定取消航班，应当立即提交 CNL。

*注：及时提交 CNL 信息，有利于流量管理单位及时调整可用时隙资源提高空域资源利用效率。不提交 CNL 电报，信用等级会受到影响，或者会受到相应的惩罚。*

**第六十条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人，在未拍发 FPL，或者拍发了 FPL 但未收到电报受理单位回复的情况下，禁止提交飞行计划修订报（DLA/CHG/CNL）。

**第六十一条** AFPC 负责受理、审核、拍发运输航空和沿民航航路航线飞行的通用航空任务飞行计划电报；民航各机场（以及军民航合用机场）ARO 负责 AFPC 受理范围以外飞行计划电报的受理和审核。受理飞行计划电报的单位，应当按照上述规定的权限对飞行计划电报进行审核，具体规定如下：

（一）负责审核 FPL 的单位，应当在下列各方面进行审核：

1. 电报来源的合理性；
2. 电报的提交时间（与 EOBT 和 EOBD）；
3. 语法正确性；
4. 内容与格式的兼容性；
5. 针对关键初始编组的审核；
6. 航路有效性。

注 1：关键初始编组包括：航空器识别标志、出发机场、目的地机场、航班日期。不得通过 CHG 报更改关键编组，否则会被拒绝。

注 2：航路有效性不对高度层进行效验；针对关键初始编组，除与航行通告相关的目的地机场情况外均不作校验，运营人应根据航行通告对放行正确性负责（下同）。

（二）负责审核 CHG 的单位，应当在下列各方面进行审核：

1. 电报来源的合理性；
2. 电报的提交时间（与 EOBT 和 EOBD）；
3. 语法正确性；
4. 内容与格式的兼容性；
5. 针对关键初始编组的审核；
6. 航路有效性；
7. 与已存在的 FPL 的关联性审核。

(三) 负责审核 DLA/CNL 的单位,应当在下列各方面进行审核:

1. 电报来源的合理性;
2. 电报的提交时间(与 EOBT 和 EOBD);
3. 语法正确性;
4. 内容与格式的兼容性;
5. 针对关键初始编组的审核;
6. 与已存在的 FPL 的关联性审核。

**第六十二条** 起飞报应当由航空器起飞机场塔台管制单位(或者委托的机场 ARO)负责拍发,在起降点起飞的应当由该飞行计划电报受理单位拍发。由自动化系统替代或者辅助管制单位自动拍发起飞报的,系统应具备自动监控和提醒功能,确保及时拍发起飞报,避免漏报。具体规定如下:

(一) 起飞报应当拍发至下列地址,使用自动化系统拍发的应当将下列地址设置为系统默认拍发地址:

1. 起飞机场和落地机场 ARO。
2. 起飞后经过的第一个进近/区域管制单位。
3. AFPC。

(二) AFPC 在收到起飞报后,应进行格式和逻辑效验,效验通过后立即将起飞报转发至:



1. 沿航路航线、落地机场以及备降机场空中交通服务单位。

2. 国际以及港澳台航班还应当转发至航空公司提供的境外空管单位地址。

3. 不沿航路航线飞行的通用航空活动起飞报不用转发。

4. 其他需要相关起飞报的空中交通服务单位可以通过向 AFPC 订阅的方式获得。

**第六十三条** 落地报应当由航空器实际着陆的机场塔台管制单位（或者委托的机场 ARO）拍发，在起降点降落的应当由该飞行计划电报受理单位拍发。由自动化系统替代或者辅助管制单位自动拍发落地报的，系统应具备自动监控和提醒功能，确保及时拍发落地报，避免漏报。具体规定如下：

（一）落地报应当拍发至下列地址，使用自动化系统拍发的应当将下列地址设置为默认拍发地址：

1. 落地机场和起飞机场 ARO；
2. AFPC。

**第六十四条** 当双向通信失效的管制航空器已经着陆时，落地机场的管制塔台应当立即通报告警信息来源单位，并由该单位通报已经告警的所有空中交通服务单位。

**第六十五条** 飞行计划电报受理单位应当在收到飞行计

划电报后 30 分钟内，完成相关飞行计划电报的反馈/拍发；因特殊情况无法在 30 分钟内完成反馈或者拍发的，应及时告知飞行计划申报人。

### (三) 反馈电报

**第六十六条** AFPC 应当使用下列三种运行类反馈电报，来反馈收到的航空器驾驶员、运营人或者代理人提交的 FPL 等飞行计划电报，或者国外空管单位向我国大陆飞行情报区拍发的 FPL 等飞行计划电报：

(一) 确认报 (ACK)：提交的电报已成功地通过自动处理或人工处理；

(二) 人工报 (MAN)：提交的电报存在不符合相关规定的方面，并且该电报已转至人工处理；

(三) 拒绝报 (REJ)：提交的电报存在不符合相关规定的方面，无法被自动处理或人工处理，因此该电报无法被接收并且转发至相关管制单位。REJ 发送时会列出提交的电报存在的不符合相关规定的方面。

*注：因各机场 ARO 通常受理纸质形式、非网络和数据形式的飞行计划申请，因此可以通过电话、传真等方式进行反馈和沟通；*

**第六十七条** AFPC 可以通过已提交的 FPL 等电报的发送地址来确定 ORM 电报的接收地址，也可以通过搜索环境数据库来获得航空公司运营人的地址并向其发送 ORM 电报。航空公司运营人也可以向 AFPC 提交一份地址列表，请求 AFPC 把 ORM 电报同时发送到列表中的地址。ORM 电报的接收地址可以是 AFTN 地址，也可以是 SITA 地址。航空器运营人应当与 AFPC 签订协议，明确双方职责和工作程序，并提供 ORM 电报的接收地址。

**第六十八条** AFPC 必须在其发送的 ACK 报用两种形式之一指出对已提交电报的自动处理方式：

（一）短 ACK 格式：自动处理时未对提交的电报进行任何修改；

（二）附带修改细节的长 ACK 格式（ACK（L））：自动处理时对提交的电报进行过修改。

**第六十九条** AFPC 应当使用 REJ 来反馈航空公司运营人提交的 FPL 等飞行计划电报相关的错误，包括但不限于：

（一）不符合相关批复。

（二）电报内容或格式不正确。

（三）电报的有效时限已过。

（四）电报逻辑错误。

（五）电报重复提交。在发送 REJ 报时，附上先前已经从其他来源收到并通过处理的 FPL。

（六）电报提交地址与约定的地址不同等其他情况。

**第七十条** 当 AFPC 用 REJ 报反馈一个航班的 FPL 被拒绝，而该航班仍然需要执行时，航空公司运营人必须修改以及重新提交 FPL，从而确保 FPL 能及时地通过处理并发布到相关管制单位。

注：如果先前提交 FPL 等电报的单位不是航空公司运营人或者飞行员，那么该单位应该确保相关航空公司运营人或者飞行员知晓先前提交的 FPL 已通过处理（包括处理中对 FPL 有关内容的修改），以便他们能执行该航班。

**第七十一条** 当航空公司运营人未收到针对某一航班 FPL 的任何 ORM 电报时，航空公司运营人必须认为先前电报的提交失败，随后联系电报受理单位来解决该问题。电报受理单位如更正后接收航空器驾驶员、营运人及其代理人提交的电报，应向提交人拍发 ACK（L）电报。

注：航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报后，在未收到飞行计划电报受理单位 ACK、REJ 或者 MAN 反馈电报前，不得为同一飞行活动重复提交飞行计划电报。

**第七十二条** 航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交

飞行计划电报后，应当及时处置管制单位对电报的反馈。譬如：ACK，REJ 以及 MAN 电报。

#### (四) 协调电报

**第七十三条** CPL 应当仅包括自进入点到目的地机场的下一管制区或咨询空域的相关信息。除非 FPL 及其更新已分发，否则当具备点对点通信能力且条件适合发送 CPL 时，针对沿航路或航路段的管制飞行或在空中交通咨询服务空域的飞行，每一个区域管制中心应当将 CPL 电报发送给下一个区域管制中心，并且从最后一个区域管制中心发送给目的地机场的机场管制塔台。

**第七十四条** 当某航空器飞越某管制区域的非常有限的部分，而该部分已经委托给其他管制单位代管的，CPL 现行应当同时发送给这两个单位。

**第七十五条** CPL 电报须以充足的时间提前发送，以使各有关 ATS 单位得以在航空器预计飞越管制移交点或进入该单位管制范围的边界点之前至少 20 分钟接到电报；但是当向未使用自动数据处理设备的单位拍发 CPL 时，应当至少提前 30 分钟。

**第七十六条** CPL 由航空器申请变更飞行计划时提供空中交通服务的管制单位或者指定的单位拍发，当已确认该航空器飞行航路等数据发生变化时立即发出。CPL 需拍发至下列单位：

（一）沿原航路、航线尚未飞经的负责提供空中交通服务的管制单位；

（二）原起飞机场、目的地机场的报告室；

（三）改航后沿航路、航线负责提供空中交通服务的管制单位；

（四）改航后目的地机场报告室；

（五）AFPC；

（六）上述单位所在地区空管局运行管理中心；

（七）其它民航局空管局指定的管制单位；

**第七十七条** 当各区域管制中心或飞行情报中心收到飞行计划电报，则每个区域管制中心或飞行情报中心，应当向下一个区域管制中心或飞行情报中心发送一份预计电报。

**第七十八条** 预计飞越报应当以充足的时间提前发送，以使有关空中交通服务单位得以在航空器预计飞越管制移交点或进入该单位管制范围的边界点之前至少 20 分钟接到电报。无论负责签发该电报的区域管制中心或飞行情报中心在发送完成时是否仍然承担对该航空器的管制责任或仍然与其建立联络，

此程序都适用。但是当向未使用自动数据处理设备的单位拍发 EST 时，应当至少提前 30 分钟。

**第七十九条** EST 电报应当由为航空器提供空中交通服务并将把航空器移交给下一个管制区的管制单位来拍发。EST 电报应当发送至下列单位：

- （一）将要为航空器提供空中交通服务的管制单位；
- （二）AFPC；
- （三）其他民航局空管局指定的管制单位。

**第八十条** 当接受方单位希望对先前收到的 CPL 或 EST 中的协调数据提出更改，则须在协调对话中向移交方单位发送一份协调电报。

**第八十一条** 如果移交方单位希望更改收自接受方单位的协调电报中的数据，则须向接受方单位发送一份协调电报。反复进行上述协调对话，直至有关的两个单位中的一个发送出接受电报为止。但通常情况下，如对协调电报提出更改，应使用直接通话线路以解决问题。

**第八十二条** 当协调对话完成后，如果有关的两个空中交通服务单位之一就飞行计划数据或移交条件达成更改意见时，则应当向对方单位发送一份协调电报。这要求必须重新实施协调对话。重复的协调对话需要发送接受报（ACP）以完成协调。

通常在重复的协调对话中须使用直接通话线路。

**第八十三条** 除非有关空中交通管制单位之间另有协议外，否则应当由接受方单位向移交方单位发送接受报（ACP），以表明已接受 CPL 或 EST 中的数据。接受方单位或移交方单位须发送一份接受电报，以表明接受在协调电报中收到的数据和协调对话的结束。

**第八十四条** 仅用于空中交通管制系统的计算机之间使用。相关空中交通管制系统的计算机应当发送一份 LAM 报，作为收到 CPL 或 EST 电报或其他有关电报的回复，表明已收到该电报并且相关管制员已经收到有关电报。信息传输中心应当为 CPL 和 EST 电报设置 LAM 报反馈时间参数，当在设定时间内未收到 LAM 回复时，系统应当对运行人员进行告警，确保能够及时启动人工模式或者直通电话。

#### （五）补充电报

**第八十五条** 请求飞行计划（RQP）电报。空中交通服务单位希望获得飞行计划数据时应当发送一份 RQP 电报，且加发 AFPC 的 AFTN 收报地址。这通常发生在并未收到 FPL，但却收到有关电报时。RQP 电报应当发送给拍发 EST 电报的管制移交



方单位，或者在未收到有关 FPL 但收到有关电报的空中交通服务单位。如果没有收到任何电报，但是航空器已经建立的无线电通信联系且请求提供空中交通服务，则 RQP 应当发送至沿航路的上一个空中交通服务单位。

**第八十六条** 请求补充飞行计划（RQS）电报。当空中交通服务单位希望获得飞行计划有关补充数据时应当拍发 RQS。电报应当发送给起飞机场空中交通服务报告室，或者飞行计划拍发单位，或者飞行计划电报中指定的空中交通服务单位（当在飞行中提交飞行计划时）。

**第八十七条** 补充飞行计划（SPL）电报。应当由起飞机场空中交通服务报告室或者飞行计划拍发单位，拍发给已经获得 CPL 或 FPL 电报，但要求获得额外的补充信息的空中交通服务单位。如果用航空固定电信网（AFTN）发送，该电报则应当指配给与请求电报相同的优先次序。

## 第五章 应急管理

**第八十八条** 在国内机场起飞航班量大于 20 架次/天的航空公司，应当制定应急预案，确保在飞行计划电报受理有关系统、网络中断时，能够保证不间断运行。

**第八十九条** 各相关管制单位应当制定空中交通服务电报工作应急预案，确保在飞行计划电报受理、处理、拍发有关系统、网络中断时，能够保证不间断运行。空中交通服务电报受理单位，应当每年组织不少于一次应急演练；其他相关空中交通服务单位应在例行应急演练中加入空中交通服务电报中断有关特情处置内容。

## 第六章 罚 则

**第九十条** 在违反本规则的同时，违反民航局有关规章和规定要求的，由相关单位通报地区管理局，并由地区管理局按照民航有关规章和规定进行处罚。

**第九十一条** 在违反本规则的同时，不违反民航局有关规章和规定要求的，由相关单位通报民航局空管局，由民航局空管局责令有关单位或者人员限期改正；未按期改正的，按民航局空管局有关规定和要求，暂缓提供有关空中交通服务。

## 第七章 附 则

**第九十二条** 本规定自 2018 年 XX 月 XX 日施行，由中国

民用航空局空中交通管理局负责解释。

**第九十三条** 《民用航空飞行动态固定格式电报管理规定》（AP-93-TM-2012-01），自本规定下发之日起废止。

**第九十四条** 本规定与下发之前有关规定和条款冲突的，按照本规定条款执行。

征求意见稿

## 附件 1:

### 术语和缩略语

#### — 术语部分 —

**飞行任务 (Flight Mission) :** 通常包括: 飞行的目的、起飞时间、航线、高度、允许机长飞行的最低气象条件以及其他有关事项等信息。

**飞行计划 (Flight Plan) :** 向空中交通服务单位提供的关于航空器一次预定飞行或部分飞行的规定资料。

**飞行计划电报 (Flight Plan Message) :** 指飞行计划内容、数据格式和规则共同形成的数据, 包括 FPL, DLA, CHG 和 CNL 四种电报。

**领航飞行计划 (Filed Flight Plan) :** 由驾驶员或指定代表向某一空中交通服务单位申报的无任何随后更改的飞行计划。

**现行飞行计划 (Current Flight Plan) :** 由于随后的管制许可而形成的飞行计划, 包括随后的更改在内。

**运行反馈电报 (Operational Reply Message) :** 由处理相关飞行计划的空中交通服务单位向原始报文提交人反馈的电报处理状态报文的统称, 包括 ACK、REJ 和 MAN 等电报。

**重复性飞行计划（Repetitive Flight Plan）**：由运营人提供，空中交通服务单位保存并重复使用的基本特征相同的一系列重复的每个定期飞行的飞行计划。

**民航空管飞行计划处理中心（ATMB Flight Plan Processing Center of CAAC）**：是指由民航局空管局设置的，负责统一受理、处理并发布中国民航有关空中交通服务报告和飞行计划的空中交通服务单位。

**机场飞行服务报告室（Airport Reporting Office）**：是指在机场设置的，受理有关空中交通服务报告和飞行计划的空中交通服务单位。

**空中交通服务单位（Air Traffic Service Unit）**：空中交通管制单位、飞行情报中心或空中交通服务报告室等不同含义的通称。

**告警服务（Alert Service）**：向有关组织发出需要搜寻和援救航空器的通知，并根据需要协助该组织提供的服务。

**飞行情报服务（Flight Information Service）**：为有益于安全和有效地实施飞行提供建议和情报的一种服务。

**公共航空运输（Commercial Air Transportation）**：是指以营利为目的，使用民用航空器为他人提供旅客、行李、邮件或者货物运送服务的行为。包括定期或不定期公共航空运输飞行。

通用航空（General Aviation）：是指除军事、警务、海关缉私飞行和公共航空运输飞行以外的航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业、矿业、建筑业的作业飞行和医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、遥感测绘、教育训练、文化体育、旅游观光等方面的飞行活动。

征求意见稿

## — 缩略语 —

A-CDM ( Airport Collaborative Decision Making ) 机场协同决策是航空领域协同决策通用原理发展形成的一系列过程, 被应用于机场运行。

AFPC ( ATMB Flight Plan Processing Center of CAAC ) 民航空管飞行计划处理中心。

ATMB ( Air Traffic Management Bureau of CAAC ) 中国民用航空局空中交通管理局。

ARO ( Airport Report Office ) 机场飞行服务报告室。

CTOT( Calculated Take Off Time) 计算起飞时刻。由相关空管部门根据运行情况, 计算并发布的航空器离地时刻。

COBT ( Calculated Off-Block Time) 计算撤轮挡时刻。管制员根据交通状况, 考虑了 TOBT、CTOT 后计算给出的航空器撤轮档时刻。

CODE ( Aircraft Address ) 航空器地址, 通常用六位十六进制字母和数字表示。例如: “F00001” 是 ICAO 负责管理的航空器地址码最小值。

EET ( Estimated Elapse Time ) 预计经过时间。航空器从起飞至重要航路点或者飞行情报区边界点预计需要的时间。

EOBD (Estimated Off-Block Date) 预计撤轮档 UTC 日期。  
与离场相关的航空器预计开始移动的 UTC 日期。

EOBT (Estimated Off-Block Time) 预计撤轮挡时刻。与离场相关的航空器预计开始移动的时刻。

DOF (Date of Flight) 航班离场日期 用 6 位数字 (YYMMDD) 表示的航班离场日期, 其中 “YY” 用年的后 2 位表示年, “MM” 用 2 位数表示月, “DD” 用 2 位数表示日。例如: “180514”。

SOBT (Scheduled Off-Block Time) 计划撤轮挡时刻。航空器计划离开停放位置的时刻。

TOBT (Target Off-Block Time) 目标撤轮挡时刻。航空承运人或地面服务单位预计的航空器将要准备好, 所有舱门关闭, 撤廊桥完成, 拖车就位, 收到许可后可立刻推出/开车的时刻。

TSAT (Target Start Up Approval Time) 目标许可开车时刻。管制员根据交通状况, 考虑了 TOBT、CTOT 后给出的航空器预计许可开车时刻。



## 附录 2：

### 飞行计划受理、审核和拍发单位

任务性质	拟申请途径	受理单位	审核单位	拍发单位	相关要求 备注
❖ 定期公共运输飞行； ❖ 不定期公共运输飞行； ❖ 沿民航航路航线的通用航空飞行。	SITA/AFTN	AFPC	AFPC	AFPC	如需使用 AFTN 提交，需 AFPC 同意，且事前签订书面协议。
❖ 不定期公共运输飞行； ❖ 沿民航航路航线的通用航空飞行。	填表/传真等非网络方式	起飞机场 ARO	AFPC	AFPC	起飞机场 ARO 应通过 SITA 向 AFPC 提交，使用 AFTN 提交应签订协议。
❖ 不沿民航航路航线的通用航空飞行。	所有方式	起飞机场 ARO	起飞机场 ARO	起飞机场 ARO	起飞机场 ARO 应加发 AFPC 的 AFTN 地址。
注 1：电报受理的基本原则是：沿民航航路航线飞行且通过 SITA 或 AFTN 提交 FPL 的由 AFPC 受理，其他由各起飞机场 ARO 受理； 电报处理的基本原则是：沿民航航路航线飞行的飞行计划由 AFPC 审核拍发，其他由各起飞机场 ARO 审核拍发。					
注 2：不定期公共运输飞行包括加班、包机等； 空中提交飞行计划的由管制单位受理，AFPC 审核拍发。					

# 飞行计划受理表格

飞行计划 FLIGHT PLAN			
电报等级 PRIORITY 《≡FF →	收电地点和单位 ADDRESSEE(S) <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡		
申报时间 FILING TIME <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	发电地点和单位 ORIGINATOR <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡		
收电和(或)发电地点和单位全称 SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR			
报类 3 MESSAGE TYPE 《≡ (FPL	航空器识别标志 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	飞行规则 8 FLIGHT RULES <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	飞行种类 TYPE OF FLIGHT <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡
架数 9 NUMBER <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	航空器型号 TYPE OF AIRCRAFT <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	按尾流分类 WAKE TURBULENCE CAT <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	设备 10 EQUIPMENT <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡
起飞机场 13 DEPARTURE AERODROME <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	巡航速度 15 CRUISING SPEED <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	高度 LEVEL <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	航路 ROUTE <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡
目的地机场 16 DESTINATION AERODROME <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	预计经过时间 TOTAL EET 小时, 分钟 <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	备降机场 ALTN AERODROME <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	第二备降机场 2ND ALTN AERODROME <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡
其它资料 18 OTHER INFORMATION <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
续航能力 19 ENDURANCE 小时, 分钟 HR. MIN — E / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	补充资料 (在申报飞行计划电报中不发) SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) 机上人数 PERSONS — P / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>		应急无线电 EMERGENCY RADIO — R / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>
救生设备 SURVIVAL EQUIPMENT 救生船 DINGHIES 数量 NUMBER → D / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
极地 POLAR 沙漠 DESERT 海洋 MARITIME 丛林 JUNGLE 救生衣 JACKETS 灯光 LIGHT 荧光 FLUORES UHF VHF → S / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> / P <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> D <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> M <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> J → J / L <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> F <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> U <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> V <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
篷 COVER 颜色 COLOUR → C → <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡			
航空器颜色和标志 AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS A / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
附注 REMARKS → N / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> 《≡			
机长 PILOT IN COMMAND C / <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> ) 《≡			
申报人 FILED BY <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>			
		填写补充要求的预留位置 SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS	

附件 4:

SITA 提交飞行计划电报样例

【SITA 提交 FPL 样例 1】

QU SHAFP8X PEKFP8X  
.SHAUOMU 210212  
AD EUCBZMFP EUCHZMFP UIIIZDZX UNNTZDZX UUUWZDZX ULLLDZDZX USSSZDZX  
AD ZMUBZGZX ZMUBZRZX ZMUBYAYX ZMUBZRZA ZMUBZRZB ZMUBZQZX ZMUBZRZQ  
(FPL-CES551-IS  
-B77W/H-SDFGHIJ5M1RWXY/LB1  
-ZSPD0520  
-K0936S0840 PIKAS G330 PIMOL A593 DALIM/K0928S0920 A593 VYK W80 HUR B339  
POLHO A310 SERNA/K0894F320 R497 LONKA/K0899F340 R497 RO N869 UNISO N740 KTL  
N742 KERIS/K0883F360 L870 RANVA/N0476F360 P863 KOTAM L990 LUPUR M611 DEGUL  
UN872 PAM UL980 LOGAN DCT  
-EGLL1121 EBBR  
-PBN/A1B1C1D1L1O1S2 DOF/180521 REG/B7868 EET/ZBPE0105 ZMUB0208 UIIIO306  
UNKL0406 UNNT0449 USTR0554 USSS0637 UUY0655 ULKK0729 ULWW0747 ULLL0814  
EETT0843 EVRR0910 ESAA0916 EKDK0953 EDVV1006 EHAA1023 EGTT1051  
SEL/BLAE CODE/781100 RMK/TCAS II CAT II APPROVED)  
  
NNNN

---

【SITA 提交 FPL 样例 2】

QU SHAFP8X PEKFP8X  
.SHAUOMU 210625  
AD RJAAYSX RJJZQZX RJAAPZX RJBZPZX RJFFYXYX RJFFZPZX RJGGZPZX  
AD RJOAYXYX RJOAZPZX RJOBYXYX RJOBZPZX RKRRYFYX RKRRZQZX  
(FPL-CES527-IS  
-A319/M-SDE2E3FGHIJ4J5M1P2RW/LB1D1  
-ZSPD0930  
-K0770S0810 LAMEN/N0422F290 A593 ONIKU/N0438F330 Y60 FUE Y23  
OOITA Y40 MYE Y283 KINOE Y288 INOOK DCT OYE DCT  
-RJOB0149 RJAA RJBB  
-PBN/A1B2C1D1L1O2S2 SUR/RCP240 RSP180 DOF/180521 REG/B8379  
EET/RKRR0023 RJJ0042 SEL/DLBF CODE/780F49 RMK/TCAS II CAT II APPROVED)

NNNN

---

**【SITA 提交 FPL 样例 3】**

QU PEKFP8X SHAFP8X  
.SHAUOMU 201322  
(FPL-CES9997-IS  
-A320/M-SDE2E3FGHIRW/LB1  
-ZSHC2345  
-K0787S0780 HGH W554 LUPVI R343 HFE B208 ZHO H14 ZS/K0726S0750 G212 WJC W193  
YAV  
-ZLYA0224 ZLXY ZBYN  
-PBN/A1B2C1D1L1O2S2 DOF/180520 REG/B1051 EET/ZHWH0051 ZLHW0134  
SEL/KMCQ CODE/781334 RMK/TCAS II)

NNNN

---

**【SITA 提交 CHG 样例 1】**

QU SHAFP8X PEKFP8X  
.SHAUOMU 210133  
(CHG-CES9997-ZSHC2345-ZLYA-DOF/180520  
-13/ZSHC0250  
-16/ZLYA0218 ZLIC ZLXY  
-18/PBN/A1B2C1D1L1O2S2 DOF/180521 REG/B1051 EET/ZHWH0051 ZLHW0132  
SEL/KMCQ CODE/781334 RMK/TCAS II)

NNNN

---

**【SITA 提交 DLA 样例 1】**

QU SHAFP8X PEKFP8X  
.SHAUOMU 201907  
(DLA-CES9997-ZSHC0100-ZSWZ-DOF/180520)  
注：跨日首次延误使用 FPL 原 DOF 值，建议使用 CHG。  
QU SHAFP8X PEKFP8X  
.SHAUOMU 202350  
(DLA-CES9997-ZSHC0250-ZSLA-DOF/180521)  
注：跨日非首次延误使用 FPL 最新 DOF 值。

NNNN

---

**【SITA 提交 CNL 样例 1】**

QU SHAFP8X PEKFP8X

. SHAUOMU 210030

(CNL-CES9997-ZSHC0250-ZSLA-DOF/180521)

NNNN

---

征求意见稿

## 附录 5:

### 国外空管单位地址

跨国境飞行的航空器驾驶员、运营人或者其代理人在提交飞行计划电报时，应当认真查阅沿航路有关国家航行资料对空中交通服务电报提交地址要求，向飞行计划受理单位提供国境外有关单位 ATFN 收报地址，具体格式如下：

ZCZC FMA4543 081538

QU SHAFP8X PEKFP8X

.CANUDCZ 081538

AD ZMUBZPZX ZMUBZRZA ZMUBZRZB ZMUBZQZX ZMUBZRZQ ZMUBZTZX ZMUBYAYX

AD ZMUBZGZX ZMUBZRZX UUUWZDZX UNNTZDZX USSSZDZX ULLLDZX EUCHZMFP

AD EUCBZMFP ESSAZPZX ESSAZTZX

(FPL-

.....)

NNNN

## 附件 6:

### 运行反馈电报格式

#### 1 电报结构

1.1 民用航空飞行动态反馈电报（以下简称反馈电报）的报文内容，由若干个规定的编组（以下简称编组）按固定顺序排列构成，不得随意缺省，每个编组由按顺序排列的数据项目或一个单项数据构成。

1.2 编组号及其所对应的数据类型如下：

编组号	数据类型	备注
1	反馈电报类别	
2	原始电报种类	
3	原始电报发报日时组、发报单位	
4	识别码	本编组预留
5	错误原因	LACK和REJ报使用本编组
6	原始电报	
7	更正后电报	LACK报使用本编组

#### 1.3 结构和标点

1.3.1 “-”是反馈电报报文数据的开始，也是各编组内容的开始。

1.3.2 “-”与报文内容之间不应有空格。

1.3.3 各编组之间应换行。

#### 1.4 编组内容

1.4.1 编组1—反馈电报类别

格式：

**TITLE·数据项 A**

数据项A—反馈电报类别，共三种类别：

1	ACK	接收报
2	LACK	更正接收报
3	REJ	拒绝报

示例：-TITLE ACK

#### 1.4.2 编组2—原始电报种类

格式：

**MSGTYP·数据项 A**

数据项A—原始电报种类，如FPL、CHG、DLA、CNL等。

示例：-MSGTYP FPL

#### 1.4.3 编组3—原始电报发报日时组、发报单位

格式：

**ORIGIN·数据项 A·数据项 B**

数据项A—原始电报发报日时组。

数据项B—原始电报发报单位。

示例：-ORIGIN 272147 FRAUDCA

#### 1.4.4 编组4—代码

#### 1.4.5 编组5—错误原因

格式：



**ERR**  
**ERR01: 数据项 A**  
.....

数据项A—错误原因, 本项可重复, ERRO序号递增。

示例: -ERR

ERR01 : ITEM15 ERROR FORMAT

ERR02 : ITEM18 IF ITEM16C IS NOT ZZZZ ALTN/ MUST BE EMPTY

#### 1. 4. 6 编组6—原始电报

格式:

**ORIGIN MSGTXT**  
**数据项 A**

数据项A—原始电报

示例:

-ORIGIN MSGTXT

(FPL-CCA169-IS

-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1

-ZBAA0030

-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA

G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3

-RJCC0309 RJAA

-NAV/ABAS PBN/A1B1C1D1L1O2S2 DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035

ZSHA0047 RKRR0059 RJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

#### 1. 4. 7 编组7—更正后电报

格式:

**CORRECTED MSGTXT**  
**数据项 A**

数据项A—更正后电报

示例:

-CORRECTED MSGTXT

(FPL-CCA169-IS

-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1

-ZBAA0030

-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA

G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3

-RJCC0309 RJAA

-PBN/A1B1C1D1L1O2S2 NAV/ABAS DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035

ZSHA0047 RKRR0059 RJJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

## 2 报文格式

### 2.1 接收报 (ACK)

2.1.1 电报等级: FF或Q

2.1.2 构成编组

-编组 1·反馈电报类别  
-编组 2·原始电报种类  
-编组 3·原始电报发报日时组、发报单位  
-编组 6·原始电报内容

2.1.3 示例:

-TITLE ACK

-MSGTYP FPL

-ORIGIN 272147 PEKUDCA  
-ORIGIN MSGTXT  
(FPL-CCA169-IS  
-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1  
-ZBAA0030  
-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA  
G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3  
-RJCC0309 RJAA  
-PBN/A1B1C1D1L1O2S2 NAV/ABAS DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035  
ZSHA0047 RKRR0059 RJJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

说明:

## 2.2 更正接收报 (LACK)

2.2.1 电报等级: FF或Q

2.2.2 构成编组

<p>-编组 1·反馈电报类别 -编组 2·原始电报种类 -编组 3·原始电报发报日时组、发报单位 -编组 5·错误原因 -编组 6·原始电报 -编组 7·更正后电报</p>
---

2.2.3 示例:

-TITLE LACK  
-MSGTYP FPL  
-ORIGIN 272328 PEKUDCA  
-ERROR  
ERROR1 : ITEM18 SEQUENCE ERRO

-ORIGIN MSGTXT

(FPL-CCA169-IS

-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1

-ZBAA0030

-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA

G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3

-RJCC0309 RJAA

-NAV/ABAS PBN/A1B1C1D1L1O2S2 DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035

ZSHA0047 RKRR0059 RJJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

-CORRECTED MSGTXT

(FPL-CCA169-IS

-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1

-ZBAA0030

-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA

G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3

-RJCC0309 RJAA

-PBN/A1B1C1D1L1O2S2 NAV/ABAS DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035

ZSHA0047 RKRR0059 RJJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

## 2.3 拒绝报 (REJ)

2.3.1 电报等级: FF或Q

2.3.2 构成编组

- 编组 1·反馈电报类别。
- 编组 2·原始电报种类。
- 编组 3·原始电报发报日时组、发报单位。
- 编组 5·错误原因。
- 编组 6·原始电报。

2.2.3 示例:

-TITLE REJ

-MSGTYP FPL

-ORIGIN 272328 PEKUDCA

-ERR

ERR1 : NO PERMISSION FROM CAAC

-ORIGIN MSGTXT

(FPL-CCA169-IS

-B738/M-SDE3FGHIRWYZ/EB1

-ZBAA0030

-K0843S1010 LADIX A326 DONVO G597 AGAVO/N0465F330 Y644 EGOBA

G597 LANAT Y51 SAMON Y14 GOLDO Y19 MRE Y13 CHE NACKS3

-RJCC0309 RJAA

-PBN/A1B1C1D1L1O2S2 NAV/ABAS DOF/161228 REG/B5170 EET/ZYSH0035

ZSHA0047 RKRR0059 RJJJ0136 SEL/EHCR RMK/ACAS II)

## 编写说明

《民用航空飞行动态固定格式电报管理规定》（AP-93-TM-2012-01）自 2012 年下发以来，对于规范电报的拍发和管理起到了重要作用，但是随着空管单位利用航班协同放行系统发布计算起飞时刻（CTOT），由此影响是否拍发延误电报成了争议问题；同时，入境点灵活使用，也亟待规范飞行计划有关修订规则。随着民航空管飞行计划集中处理改革的推进，原有的规则和程序已经不能适应新的发展要求，必须学习借鉴国外经验并结合我国国情构建新的管理规则和程序。

本次修订将“民用航空飞行动态固定格式电报管理规定”修订为“民用航空空中交通服务电报管理规定”，一是为了与国际民航组织航行服务程序空中交通管理中空中交通服务电报的表述一致；二是飞行动态电报的叫法不能正确、全面反映本规范原有和已有内容。

本次修订增加了第二章“一般规定”和第三章“管理要求”，一般规定主要是源自芝加哥公约和航行服务程序；而管理要求着重于现有规章和运行安全考虑，根据出现过和发现的运行风险对人员、设备、数据、管理和环境等提出管理上的要求。

本次修订还明确了“DOF/”的使用，反馈电报的使用，修订电报的使用规则，因空管发布 CTOT 而延误的电报修订规则，更正了 CPL 用法，按照 ICAO 亚太要求修订了提交 FPL 时限要求以及延误报要求，增加了空中提交飞行计划规则，增加了 SITA 提交飞行计划电报样例等内容。