



管理程序

中国民用航空局空管行业管理办公室

编 号：AP-93-TM-2023-01

下发日期：2023 年 12 月 27 日

民用航空空中交通流量管理规定

民用航空空中交通流量管理规定

第一章 总则

第一条 为规范民用航空空中交通流量管理工作，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，制定本规定。

第二条 本规定适用于民用航空空中交通流量管理相关工作以及与之相关的单位和人员。

空中交通流量管理是为空中交通安全、有序和迅速流通的目的而设置的服务，以确保最大限度地利用空中交通管制容量，确保交通量与声明管制容量相一致。

第三条 中国民用航空局负责指导全国民用航空空中交通流量管理工作；民航地区管理局（以下简称“地区管理局”）负责本辖区内民用航空空中交通流量管理的监督和检查。

民航局空管局负责全国民用航空空中交通流量管理及涉外流量管理的具体组织和实施工作。

第二章 一般原则

第四条 在空中交通流量超过或预计超过管制容量的空域，管制单位可实施空中交通流量管理。

管制单位应按规定确定所负责提供管制容量，包括声明容量

和运行容量。

第五条 如可行，涉及周边国家或地区空中交通流量管理工作应通过双边或多边协议实施，应商定流量管理的通用程序和方法，或采用国际民航组织推荐做法。

第六条 当管制单位在一定时间内不能接收某一数量以外更多航空器（超出容量）时，应当通知流量管理单位。管制单位应当将航空器可能的延误或可能实施的限制通知飞行机组以及运营人（如可行）。航班计算起飞时刻或其他运行限制原则上应尽量提前发布。

第七条 管制单位应当通过对空中交通流量的管理和规划来平衡管制容量和流量需求，具体阶段参见附图。

机场、管制单位、航空公司、其他空域用户等利益相关方共同努力共同改进空中交通流量管理工作。

第八条 空中交通管理规划过程是流量管理实施的前置过程，时间范围根据所采取的具体措施而定，通常需要提前半年以上。管制单位应基于未来时段内空域用户容量使用需求的发展趋势以及航路和空域的可用性等，对容量与交通需求的平衡状态进行评估提出建设需求，针对引起重大容量降低或者存在流量容量严重失衡的重大事件，提前采取空域优化与调整和管制手段升级等方式来解决容量需求问题。

空中交通管理规划过程主要的内容包括：

（一）审查空域设计（航路结构和空中交通服务扇区）和空

域使用政策以求改进；

(二) 审查基础设施，评估通过更新各种空管系统工具以改进容量的可能性；

(三) 由于空域设计和基础设施的变更，需要审查并更新空中交通管理程序；

(四) 审查实际员工数量，评估员工配备与工作负荷匹配性，以及最终对人员数量的需求；

(五) 审查对空中交通流量管理相关方的培训。

通过上述分析方法发现容量和需求之间的不平衡，并采取相应措施。

第九条 空中交通流量管理的实施由战略、预战术和战术阶段三个阶段组成。这三个阶段不应割裂，而应是一个与空中交通管理规划和事后分析紧密联系的连续的规划、实施以及检查评估的过程。

(一) 战略阶段（先期流量管理）。通常在运行前二至六个月开展。一般主要有以下工作：

1. 管制单位和运营人应共同开展战略规划，包括对下一航季的需求进行审议，评估何处或何时可能出现超出管制容量，并视情采取下列措施：

(1) 管制单位和运营人共同努力，在要求的地点和时间提供足够的管制容量；

(2) 改变某些班机航线（交通流）的走向；

(3) 适当安排或重新安排航班计划；

(4) 确定战术流量管理措施的必要性。

2. 提出班机航线走向方案（交通流向方案）时，航路航线的安排应尽可能减少对所涉飞行的时间和距离，且应有一定程度的选择灵活性，尤其是远程飞行。

3. 班机航线走向方案（交通流向方案）达成一致后，管制单位应当公布。

（二）预战术阶段（飞行前流量管理），通常在运行前一天开展。应根据更新的需求数据对战略规划进行进一步的细化调整。主要工作包括：

1. 可以改变某些交通流向；
2. 对低负荷航路协调；
3. 商定战术流量管理措施；
4. 公布次日的流量管理计划。

（三）战术阶段（实时流量管理）在运行当日开展，主要工作包括：

1. 执行协商一致的战术流量管理措施，特别是航空器地面延误程序，平衡需求与容量；

2. 监视空中交通情况的变化以确保采用的战术流量管理措施达到预期效果。当报告有长时间延误时，及时采取或实施进一步措施，包括改变交通流走向和飞行高度层，最大程度地使用现有管制容量。

3. 当交通需求量超过或预计超过某一管制容量时，管制单位或席位应当通知相应的流量管理单位以及其他有关的管制单位。同时，应当将预期的延误或将要执行的限制通知将要飞越受影响区域的机组或运营人（如可行）。

第十条 空中交通流量管理规划和管理过程的最后一步是事后运行分析阶段。事后运行分析阶段，应当对运行阶段采取的措施和结果以及流量管理单位与相关单位间的协调进行分析，改进运行流程和相关活动，形成范例。

第十一条 流量管理单位应在空中交通流量管理的所有阶段与管制单位和运营人保持通信联络，应最大程度保证有效和公平合理。

第三章 流量管理要求

第十二条 实施空中交通流量管理的一般过程：

（一）运营人和管制单位严格按照民航局规定提交飞行计划或拍发空中交通服务相关电报；

（二）管制单位根据重要天气趋势、军事活动等因素，协同制定对机场、扇区或者重要航路点空中交通通行量的限制；

（三）根据管制通行能力的限制，按照航班优先级，计算航班计算起飞时刻（CTOT）；

（四）管制单位在不晚于航班预计撤轮档时刻（EOBT）前90分钟开始发布受流量控制航班CTOT。如果外部限制变化，CTOT将根据实际情况变化。

(五) 运营人和机场不能有效执行 CTOT 或计算撤轮档时刻 (COBT) 或目标许可开车时刻 (TSAT) 应当尽早并及时提供航班动态信息并与管制单位及时进行协调。

(六) 运营人根据 CTOT 和 COBT 时刻，决定采取取消航班、合并航班、时隙交换等操作。

(七) 经过协同后，形成执行航班列表和计划执行时刻。运营人、机场以及管制单位根据获得的 CTOT 和 COBT 进行保障。

第十三条 应当按照一定的航班优先级实施空中交通流量管理工作，航班优先级原则如下：

(一) 专机等特殊任务飞行。专机不受流量限制。同等条件下，按照保障等级以及先来先服务的顺序进行保障。

(二) 已经推出开车的航班。同等条件下，在初始排序时，按照下列顺序进行保障：

1. 已起飞航班按照先到先服务的顺序；
2. 已滑出航班；
3. 已推出的航班。

(三) 其他航班。同等条件下，按照下列顺序进行保障：

1. 航空公司因特殊原因请求优先放行的航班，包括飞机后续衔接重要任务、目的地机场将要关闭等；

2. 当管制通行能力受限时，管制单位应当保证所有空域使用者的公平性，应当按照航班时刻顺序优先的原则，按照预计到达

时间的先后顺序，进行时隙分配以保证公平性。同等条件下，按照下列顺序进行保障：

(1) 国际航班（包括港澳台地区航班）优先；

(2) 离受控点较远的机场起飞的航班优先；

(3) 大机型较小机型优先。

(四) 如运营人无法执行流量管理限制，原则上按照不影响其他受限航空器的原则重新排序。

实施放行优先级具体细则由民航局空管局制定。

第十四条 各级流量管理单位应当制定流量管理工作手册或者程序，应包含具体流量管理措施和相应的流程。

第十五条 从事流量管理的人员应完成有关流量管理培训，通过相应的理论考试和技能考核并定期完成复训。

流量管理人员的培训由民航局空管局组织实施。

第十六条 全国民航流量管理系统应采用一体化的统一信息平台，由民航局空管局按照有关规定向各相关单位提供使用。机场、运营人等应按要求向民航局空管局提供相关数据或实现对接，确保全国流量管理系统信息的及时性和准确性。

第四章 应急预案

第十七条 流量管理单位应当会同相关管制单位制定、公布、定期审查流量管理应急预案。应急预案应包括：

(一) 潜在的空中交通服务中断或降级情况（管制单位通信监视失效、人员紧急撤离、机场意外关闭、主要空域关闭等）；

- (二) 针对服务中断或降级情况，拟采取的流量管理措施；
- (三) 应急期间采取流量管理措施的整个流程；
- (四) 针对服务中断或降级的流量恢复程序；
- (五) 应急程序的联络人、分工和职责；
- (六) 事后报告程序。

第十八条 流量管理单位应当会同相关单位制定流量管理系统应急预案，当流量管理系统故障或无法使用时应启用流量管理系统应急预案。流量管理系统的应急预案通常应明确当发生不同类型的故障时将采取的相应降低容量的流量管理措施。

第十九条 流量管理单位应以安全且易于获取的方式发布流量管理应急预案，使得实施流量管理应急措施的所有人员能够及时掌握情况。

第五章 监督管理

第二十条 地区管理局应当将空中交通管流量管理工作纳入日常监管，包括符合性检查，组织监察员实施监察。

第二十一条 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情况，并按要求填写附件的检查单。

第二十二条 对于监督检查中发现的问题，相应管制单位应制定整改计划，并按要求及时完成整改。管理局应监督完成问题整改。

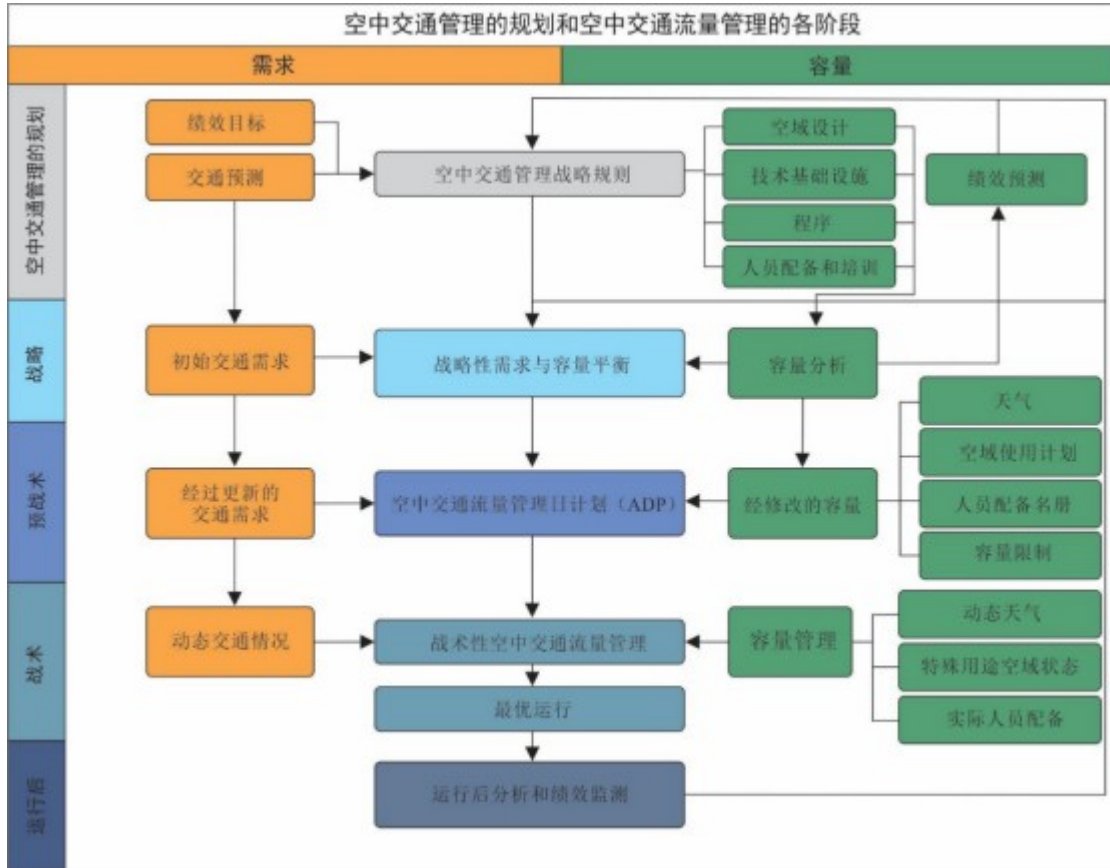
第六章 附则

第二十三条 本文件由民航局空管行业办公室负责解释。

第二十四条 本文件自下发之日起实施。

附图

空中交通管理的规划和空中交通流量管理的各阶段



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。
