

# 空中交通服务特殊情况处置补充规范

(征求意见稿)

## 第一章 总则

第一条 **【目的和依据】** 为了确保民用航空运行安全，根据《民用航空空中交通管理规则》，参照国际民航组织相关文件，为进一步补充和细化空中交通服务特殊情况处置的相关要求，特制定本规范。

第二条 **【适用范围】** 空中交通管制单位在特殊情况下提供空中交通服务时应遵守本规范。

第三条 **【管理与监督】** 中国民用航空局（以下简称“民航局”）指导空中交通服务特情处置的工作，民航地区管理局（以下简称“地区管理局”）负责对本辖区内特殊情况下的空中交通服务工作进行监督。

第五条 管制单位的特殊情况处置应当遵照《民用航空空中交通管理规则》以及本规范的要求。

## 第二章 航空器紧急情况下的空中交通服务

### 第一节 一般要求

第六条 管制单位应当根据实际情况制定适用于本单位的航空器紧急情况处置程序及检查单，作为处理航空器紧急情况的依据。在处置航空器紧急情况时，管制员应当加强对紧急情况的判断，管制单位

之间应当保持充分的协作。

第七条 管制单位在获悉或确信航空器遭遇紧急情况，应给予全面支撑和帮助，并根据情况需要，给予比其他航空器更高的优先权。管制单位应当利用应答机编码等方式识别航空器紧急情况，并在处置时考虑机组情况等人为因素。

第八条 遇有紧急情况时，管制单位应当尽可能避免改变航空器无线电通信频率和二次雷达应答机编码，除非改变航空器无线电通信频率和二次雷达应答机编码有利于保证航空器的安全。对于发动机失效的航空器，应当尽量降低对航空器机动飞行的要求。适当时，应将出现紧急状况的航空器的情况通知相关的航空器。

第九条 当航空器报告处于紧急情况时，管制单位应当尽可能采取以下措施：

（一）核实航空器的识别标志和机型、紧急情况的类型、航空器驾驶员的意图以及航空器的位置和高度；

（二）确定协助航空器处置紧急情况的方式；

（三）必要时，向相关管制单位及其他单位寻求协助；

（四）向航空器驾驶员提供其所需的情报以及其他相关资料，如机场、最低安全高度、气象情报等信息；

（五）条件允许时，向航空器运营人或者驾驶员了解下列信息：机上人数、剩余燃油量、可能的机载危险物质及其性质；

（六）按规定向有关单位报告。

第十条 在处置航空器紧急情况时，管制单位应当充分考虑管制区内其他航空器的运行情况，尽可能保证所有相关航空器的安全，必要时指挥其他航空器避让处于紧急情况的航空器。在紧急情况期间，如不能保证所需的水平间隔，所适用的最小垂直间隔的半数间隔可被用作紧急间隔。同时，应当向其他航空器和相关管制单位及时通报情况。

## 第二节 （略）

### 第三节 紧急下降处置

第二十四条 收到航空器紧急下降并将穿越其他空中交通航路的报告后，管制单位应当立即采取措施，保证相关航空器的安全。必要时，管制员应当通知相关航空器和可能受到影响的管制单位或者管制扇区。

第二十五条 管制单位获悉某一航空器正在进行紧急下降时，应当立即处置，尽可能保证所有相关航空器的安全。管制员可根据情况按顺序采用以下处置方法：

- （一）在频率中广播紧急下降的情况；
- （二）向其他航空器通报相关交通活动情况，必要时指挥其他航空器避让；
- （三）向航空器驾驶通报所在区域的最低安全高度和高度表拨正值；
- （四）通报有关管制单位。

第二十六条 紧急下降时，航空器驾驶员应根据情况按合适的顺序

尽快采取如下步骤进行操作：

- （一）使用适当的方式操纵航空器；
- （二）将紧急下降的情况及相关意图通知管制单位；
- （三）将应答机设定为A7700，并酌情选择ADS-B和/或ADS-C设备上的紧急编码；
- （四）打开航空器外部灯光（此项需符合航空器相关运行限制）；
- （五）通过目视观察或参照机载防撞系统（如已安装）监视飞行冲突；
- （六）在完成紧急下降之后，与管制单位就进一步的意图进行协调。

第二十七条 其他航空器在收到管制员的紧急下降广播通报后，除非管制员有明确指令或正受到紧迫危险的威胁，航空器驾驶员应当：

- （一）遵守现行的空中交通管制许可并保持守听；
- （二）通过目视观察或参照机载防撞系统监视飞行冲突。

第二十八条 管制单位应做好准备，应对航空器在极少情况下，可能会遇到太阳辐射增加而需要下降至较低高度层的情况。当已知或推测会发生这种情况时，管制单位应保证该航空器及其他受下降影响航空器的安全。

第二十九条 处于紧急情况或其他紧急状态之下的航空器空中放油结束时，管制单位应通知相邻的管制单位和管制扇区恢复正常运行。

第三十条 当航空器宣布最低油量或遇到紧急情况时，管制单位应当将紧急情况通报给管制接收单位和相关单位，必要时应按程序及时告知相关的搜寻救援协调中心。

#### 第四节 通信失效

第三十一条 当供管制使用的地面无线电设备完全失效时，且无法利用其他可用的通信频率继续提供空中交通监视服务，管制单位应：

- （一）按实际情况，立即通知相邻管制单位失效的情况；
- （二）评估相邻管制岗位和相关管制单位的现时交通形势；
- （三）与相邻管制单位（岗位）及时联系，若他们能与航空器建立通信联络，应协调其与其他航空器建立管制间隔；
- （四）通知相邻管制岗位在恢复提供正常通信之前，指挥所有在通信失效岗位或管制责任区外的航空器等待或改航。

第三十二条 为了减小地面无线电设备完全失效对空中交通安全产生的影响，管制单位应提前制定特情处置程序。应急程序应包括应急情况下与相邻管制单位的管制接管程序。

第三十三条 当地面无线电设备失效、机载设备失效或航空器的发射机卡阻管制频率导致通信失效时，管制单位应当立即按照通信失效程序进行处置，保证航空器的安全不受影响。

第三十四条 在空中交通管制频率上出现不真实和欺骗性的管制指令和许可时，管制单位应按照相关程序处置。当不真实和欺骗性的管制指令和许可不再发出时，管制单位应通知所有受到影响的航空器。



## 第五节 短期冲突告警和最低安全高度告警

第三十五条 当产生短期冲突告警时,管制员应当立即对告警情况进行评估,采取必要措施,防止低于最小间隔标准或恢复适用的最小间隔。当系统产生短期冲突告警且低于最小间隔标准时,管制单位应按照《民用航空安全信息管理规定》规定填表并按程序上报。管制单位应保存所有雷达显示数据、飞行计划数据、系统状态数据及输入数据,应对告警的数据和情况进行分析以查明告警是否为虚假告警。如果是虚假告警,对虚假告警在统计分析过程中数据可不作处理,但应进行分析以便找出空域设计和管制工作程序中可能的缺陷,提高整体安全监控水平。

第三十六条 当管制员对航空器低高度告警或冲突告警进行确认后,如果航空器正在接受引导,应当立即指挥相关航空器上升到安全高度或指定新的航向,指挥相关航空器避让地形。在其他情况下,应当立即通知相关航空器低高度告警情况,并要求其检查航空器的高度。

第三十七条 机载防撞系统会对空中交通管制产生重大影响,管制单位应对航空器驾驶员按照决策信息所采取的机动行动进行监控。在发生重大机载防撞事件之后,管制单位应按照《民用航空安全信息管理规定》填表并按程序上报。

## 第六节 相似航空器呼号

第三十八条 管制单位按照《相似航空器呼号管制运行操作指引》处置相似航空器呼号,为避免混淆,管制单位应当根据航空器所在位

置或高度层确认改变呼号的航空器。当航空器需要恢复至原呼号时，管制单位应及时提醒。

### **第三章 监督管理**

第三十九条 地区管理局应当将管制单位特殊情况处置程序及相关操作纳入日常监管，包括符合性检查，组织监察员实施监察。

第四十条 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，并按要求填写检查单。

第四十一条 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。管理局应监督管制单位完成问题的整改。

### **第四章 附则**

第四十二条 本文件自下发之日起实施。