

中国民用航空总局令

第 172 号

《民用航空空中交通管理设备开放、运行管理规则》已
经 2006 年 6 月 7 日中国民用航空总局局务会议通过，
现予公布，自 2007 年 5 月 1 日起施行。

局长 杨元元

二〇〇六年十月二十日

民用航空空中交通管理设备开放、运行管理规则

第一章 总则

第一条 为了加强对民用航空空中交通管理设备的运行管理，根据《中华人民共和国民用航空法》第三条和第八十四条、《中华人民共和国飞行基本规则》第一百零五条，制定本规则。

第二条 本规则所称民用航空空中交通管理设备（以下简称空管设备）是指与民用航空飞行安全密切相关的通信、导航、监视及气象设备。

通信设备包括甚高频地空通信系统、高频地空通信系统、话音通信系统（即内话系统）、自动转报系统、记录仪等；

导航设备包括全向信标、测距仪、无方向信标、指点信标、仪表着陆系统等；

监视设备包括航管一次雷达、航管二次雷达、场面监视设备、精密进近雷达、自动相关监视系统、空中交通管制自动化系统等；

气象设备包括气象自动观测系统、自动气象站和风切变探测系统等沿跑道安装的气象探测设备，以及对空气象广播设备。

第三条 民用航空运输机场、军民合用机场民用部分和航路（线）空管设备的开放、运行和关闭适用本规则。

第四条 中国民用航空总局（以下简称民航总局）对空管设备开放、运行等实行统一管理。

民航总局空中交通管理局（以下简称民航总局空管局）负责具体承办空管设备开放的批准，对空管设备的运行监督和强制关闭等实施管理。

民航地区管理局负责监督本辖区空管设备开放、运行的管理，民航地区空中交通管理局（以下简称民航地区空管局）负责具体承办通信导航监视设备的定期开放和空管设备的特殊开放，实施空管设备的运行监督和强制关闭。

第五条 空管设备取得开放许可后方可投入使用。

第六条 本规则中所用部分术语的含义如下：

空管设备投产开放，是指设备安装后首次实际运行。

通信导航监视设备定期开放，是指通信导航监视设备实际运行后按照规定的校验、检验周期完成校验、检验后的开放。

通信导航监视设备特殊开放，是指通信导航监视设备经过特殊校验、验证后的开放。

空管设备强制关闭，是指空管设备运行单位未按照本规则的规定开放、关闭空管设备时，由民航总局空管局或者民航地区空管局对其强制实施关闭。

第二章 空管设备的开放

第一节 空管设备的投产开放

第七条 申请开放的空管设备应当满足下列条件：

- (一) 设备安装符合国家有关规定，并且竣工验收合格；
- (二) 设备经校验、验证符合相关的技术标准和规定；

除前款规定外，申请开放的气象设备还应当满足下列条件：

- (一) 探测资料与连续 30 天的人工观测资料对比结果符合气象专业要求；
- (二) 机场特殊天气报告标准得到相应的修改。

第八条 空管设备运行单位申请空管设备投产开放许可，应当向所在地区的民航地区空管局提交下列材料：

(一) 按照空管设备类型和本规则附件一《空管设备开放申请表》、附件二《通信设备资料增改表》和附件三《导航、监视设备资料增改表》填写的空管设备开放申请表和适用的增改表；

(二) 空管设备需要校验、验证和试用的，应当提供合格的校验、验证和用户报告；

- (三) 民航总局颁发的该型号空管设备的临时使用许可证或者使用许可证；
- (四) 信息产业部颁发的无线电设备准入证；
- (五) 其他需要提交的材料。

除本条第一款规定外，申请对空气象广播设备投产开放的，还应当提交下列材料：

- (一) 有关无线电管理部门的批复件；
- (二) 竣工验收报告及相关材料；
- (三) 符合气象及相关的技术标准和规定的证明材料。

除本条第一款规定外，申请沿跑道安装的气象探测设备投产开放的，还应当提交下列材料：

- (一) 探测环境选择的批复件；
- (二) 竣工验收报告及相关材料；

- (三) 系统软硬件配置、各传感器安装位置和高度符合性材料;
- (四) 连续 30 天的人工对比观测资料及对比结果;
- (五) 机场特殊天气报告标准修改的资料。

第九条 民航地区空管局受理申请后，应当在 20 个工作日内对申请人的申请材料完成初步审查，提出初步审查意见，并将初步审查意见和申请材料一并上报民航总局空管局审核。

第十条 民航总局空管局在收到民航地区空管局上报的申请人全部申请材料及初步审查意见后，应当在 20 个工作日内完成最终审核，并报民航总局作出行政许可决定。准予许可的，应当自作出决定之日起 10 个工作日内通过民航地区空管局向申请人颁发开放许可；不予许可的，应当说明理由。

第二节 空管设备的定期开放和特殊开放

第十一条 申请定期开放的通信导航监视设备应当满足下列条件：

- (一) 设备在规定的定期校验、验证的周期内完成定期校验、验证；
- (二) 设备经定期校验、验证符合相关的技术标准和规定。

第十二条 通信导航监视设备运行单位申请设备定期开放许可，应当向所在地区的民航地区空管局提交下列材料：

- (一) 按照设备类型和本规则附件填写的设备开放申请表；
- (二) 设备需要校验、验证的，应当提供合格的校验、验证报告。

第十三条 在下列特殊情况下应当对通信导航监视设备进行特殊校验、验证：

- (一) 进行飞行事故调查时；
- (二) 设备大修或者出现重大调整后；
- (三) 长期停用的设备重新投入使用前；
- (四) 维护人员、飞行人员发现有不正常现象，需要进行特殊校验、验证时。

第十四条 申请特殊开放的通信导航监视设备应当满足下列条件：

- (一) 已根据设备的具体情况按要求完成特殊校验、验证；
- (二) 设备经特殊校验、验证符合相关的技术标准和规定。

第十五条 通信导航监视设备运行单位申请设备特殊开放，应当向所在地的

民航地区空管局提交下列材料：

- (一) 按照设备类型和本规则附件填写的设备开放申请表和增改表；
- (二) 申请空管设备特殊开放的情况说明；
- (三) 设备需要校验、验证的，应当提供合格的校验、验证报告。

第十六条 民航地区空管局在收到申请通信导航监视设备定期开放或者特殊开放的申请材料后，应当在 20 个工作日内对申请人的申请材料完成初步审查，提出初步审查意见，并将初步审查意见和申请材料一并上报民航总局空管局审核。

民航总局空管局在收到民航地区空管局上报的申请人全部申请材料及初步审查意见后，应当在 20 个工作日内完成最终审核，并报民航总局作出行政许可决定。准予许可的，应当自作出决定之日起 10 个工作日内通过民航地区空管局向申请人颁发许可；不予许可的，应当说明理由。

第三章 空管设备的运行和监督

第十七条 空管设备运行单位应当保证空管设备运行符合民用航空相关规定和标准。

第十八条 承担航路航线通信导航监视服务的空管设备，未经该设备开放许可部门批准不得自行关闭。

第十九条 除依据本规则第十八条需要批准关闭空管设备的情形外，空管设备不能提供正常使用的，气象探测设备未经检定、检定不合格或者超过检定期限的，设备运行单位应当关闭设备。对于需要发布航行通告的情形，空管设备运行单位应当同时通知航行情报部门发布航行通告。

第二十条 导航设备在飞行校验期间或者超出规定校验周期，不得提供使用。

第二十一条 空管设备定期校验结论为合格的，空管设备运行单位应当在收到校验结论后 15 个工作日内取得空管设备定期开放许可。在该 15 个工作日内空管设备可以依据校验结论提供使用。

空管设备定期校验结论为不合格的，空管设备运行单位应当立即关闭该设备，并及时通知航行情报部门发布航行通告。

导航设备定期校验结论为限用的，导航设备运行单位应当通知航行情报部门

在航行通告中公布其限用范围。

第二十二条 空管设备运行单位发现设备有下列情形之一，认为需要关闭空管设备并实施特殊校验的，应当在特殊校验合格后申请空管设备特殊开放许可：

- (一) 不能提供正常使用；
- (二) 不能提供连续、准确、可靠的引导信号；
- (三) 有必要实施特殊校验的其他情形。

特殊校验不影响定期校验的正常校验周期。

第二十三条 民航总局空管局和民航地区空管局通过定期或者不定期方式对空管设备的运行情况实施监督检查。

第二十四条 空管设备运行单位未按照本规则和相关规定关闭空管设备的，由相关的设备开放许可部门强制关闭该设备。

第四章 罚则

第二十五条 空管设备运行单位有下列情形之一的，由民航总局委托民航总局空管局或者由民航地区管理局委托民航地区空管局责令改正，处以警告或者人民币 20000 元以上 30000 元以下的罚款，并可以向其主管单位提出给予该单位主要责任人行政处分的建议：

- (一) 违反本规则第五条规定，未取得空管设备开放许可擅自投入使用的；
- (二) 违反本规则第十八条规定，未经批准擅自关闭通信导航监视设备的；
- (三) 违反本规则第十九条规定，空管设备应当关闭未予关闭或者空管设备关闭后应当发布航行通告未予发布的；
- (四) 违反本规则第二十条规定，导航设备在飞行校验期间或者超出校验周期提供使用的；
- (五) 违反本规则第二十一条第二款规定，空管设备定期校验结论不合格应当关闭未予关闭的。

第五章 附则

第二十六条 本规则自二〇〇七年五月一日起施行。

关于《民用航空空管设备开放运行管理规则》的说明

一、 制定的背景及必要性

民用航空空管设备是指为飞行器活动提供通信导航监视气象服务的各类专用设备。空管设备所提供的服务直接关系飞行安全，直接关系国家财产安全和人民群众的生命安全。在民航体制改革之前，对空管设备开放关闭以至报废的管理一直是属于民航系统内部的管理事项。但随着民航体制改革的推进，在对空管设备开放关闭的管理中出现了地方政府所属机场成为行政相对人的现象，无法按照原有方式进行管理。

随着《中华人民共和国行政许可法》的颁布，空管设备开放关闭作为直接关系公共安全、直接关系生命财产安全的特定活动正式列为行政许可事项。由于民航原有法规体系对该事项的管理缺位，因此，有必要制定一部规章，按照行政许可法的规定，对民用航空空管设备开放关闭管理过程中申请人、受理人、空管设备运行单位和相关人员的行为进行规范。

二、 制定依据

制定本规则的法律依据是《中华人民共和国民用航空法》第三条、第八十四条以及《中华人民共和国飞行基本规则》第一百零五条。本规则的制定考虑了目前实际工作中执行的审批程序和工作方法，并结合行政许可的有关要求，力求做到严谨合理和高效。

三、 主要内容

本规则分为五章，共二十六条。第一章总则，主要内容为：制

定依据、规则所涉及的空管设备和适用范围、管理主体、工作分工和职责、规则中出现的相关术语解释等；第二章空管设备的开放，分为两节，分别对空管设备的投产开放、空管设备的定期开放和特殊开放的内容、形式和时限等进行了规定；第三章空管设备的运行和监督，主要内容为：开放后的空管设备在运行上的各项要求，空管设备进行校飞时的特殊规定，空管设备的特殊校验等；第四章罚则，就空管设备运行单位违反本规则的情况，设定了处罚主体、处罚种类和罚款幅度；第五章附则，规定了施行日期。

四、需要说明的几个问题：

（一）关于本规则中所涉及的空管设备的内容和范围

根据行政许可法第十二条的规定，只有直接涉及公共安全、直接关系生命财产安全的特定活动，才可以设定行政许可。由于空管设备的种类繁多，但其中直接关系飞行安全的主要设备为地空通信系统、自动转报系统、导航设备、监视设备以及部分气象设备。记录仪由于在诸如空难等事故调查时所发挥的关键作用，具有不可替代性，因此此次经研究一并列入。

（二）关于规则不涉及对空管设备报废进行管理的问题

本规则在最初编写时，根据原先的管理模式，曾将对空管设备报废的管理作为其中一部分纳入。但后期在征求意见的过程中，有同志提出设备报废属于资产管理性质，从程序上应当按照国有资产管理的相关规定办理。对于空管设备报废前如需进行技术审定，则应当由资产管理部门出面邀请有关专家或者第三方中介机构进行，不属于行

政管理事项。因此，本规则不涉及对空管设备报废进行管理。

（三）关于空管设备关闭的问题

在本规则的编写阶段，曾考虑设立有关空管设备关闭的审批条件。但是随着对行政许可概念认识的深入，编写单位认为行政许可应当是一种长期的行为，对于设备的关闭应当从可控制的因素和不可控制的因素两方面予以考虑。设备由于不可控制的因素造成了自行关闭，并不代表行政许可的终止，而是应当由设备运行单位组织抢修，使其恢复运行，行政许可在此过程中持续有效。设备在可控制的因素下的正常关闭，应当视为对设备开放的一种持续性管理，也不存在许可其关闭的提法。因此在草案中取消了有关设备关闭的许可条件、程序、时限。

（四）关于部分空管设备未经批准不得关闭的问题

本规则第十七条规定：“承担航路航线通信导航监视服务的空管设备，未经该设备开放许可部门批准不得自行关闭。”在民航体制改革之后，空管设备特别是承担航路航线通信导航监视服务的空管设备的资产所有者已经由单一所有者转变为空管系统、地方政府、机场当局等多种实体。在这种情况下，各实体基于产权对空管设备均有各自的使用管理权。但是有些属于地方机场的空管设备不仅提供机场本场的空管服务，同时还承担着相关航路航线空管服务的任务。承担航路航线通信导航监视服务的空管设备如果由其所有人擅自关闭，势必影响航路航线上航空器的运行。因此，从提供连续服务和保障安全的角度出发，不得由产权所有人自行决定该类空管设备的关闭，其关闭必

须实行统一管理。

（五）关于导航设备的问题

飞行校验的结论是导航设备开放的主要依据之一。导航设备校飞期间是否开放，以及在哪些情况下需进行特殊校验等问题在本规则的编写过程中争议较多。由于导航设备在飞行校验期间处于调整阶段，其各项指标与提供正常运行时的指标有很大的不同，比如测试某些告警信号时会要求校验飞机作出非正常动作，这样就会对正常飞行的飞机造成影响。从保证飞行安全的角度出发，本规则规定飞行校验期间导航设备不提供使用。此外，由于进行特殊校验的情形非常复杂，不便于具体限定特殊校验的条件，因此在第二十二条的特殊校验的情形中规定了“（三）有必要实施特殊校验的其他情形。”，保证空管设备运行单位有权根据情况决定对空管设备进行特殊校验。

五、征求意见情况

本规则起草及修改过程中多次征求地区空管局及地方机场意见，在综合各地情况和贯彻行政许可法精神的指导下，合理的具有建设性的建议已经采纳。

民航总局空管局

二〇〇六年十月十五日