

# 中国民用航空总局关于修订《中国民用航空空中交通管理规则》的决定

(2001年3月19日公布)

中国民用航空总局令第99号

《中国民用航空总局关于修订〈中国民用航空空中交通管理规则〉的决定》(CCAR-93TM-R3)已经2001年3月19日中国民用航空总局局务会议通过，现予公布，自2001年8月1日零时(北京时间)起施行。

局长 刘剑锋

二〇〇一年三月十九日

为了使中国民用航空空中交通管理规章与国务院、中央军委2000年七月二十四日公布的《中华人民共和国飞行基本规则》(中华人民共和国国务院、中华人民共和国中央军事委员会令第288号)(以下简称飞行基本规则)的规定保持一致，决定对一九九九年七月五日中国民用航空总局发布的《中国民用航空空中交通管理规则》(CCAR-93TM-R2)(民航总局令第86号)作如下修订：

一、根据飞行基本规则第八十六条第四款，将第三十条第(二)项“没有规定过渡高和过渡高度层的机场，使用机场场面气压”修改为“没有规定过渡高或者过渡高度层的机场，机场场面气压”。

将第三十条第(三)项“如果机场标高较高，当航空器气压高度表的气压刻度不能调整到机场场面气压数值时，可以使用假定零点高度”修改为“使用机场场面气压的机场，如果机场标高较高，当航空器气压高度表的气压刻度不能调整到机场场面气压数值时，可以使用假定零点高度”。

第三十条增加一项，作为第(四)项：“规定有过渡高度和过渡高度层的机场，在过渡高度层及其以上的高度使用标准大气压1013.2百帕(760毫米汞柱)。在过渡高度及其以下的高度使用机场修正海平面气压”。

二、根据飞行基本规则第八十六条第五款、第六款，将第三十二条“外国航空器在我国境内飞行时，如航空器驾驶员要求提供修正海平面气压的，可提供其参考”修改为“外国航空器在我国境内机场起降时，提供机场修正海平面气压值。但是军用和民用航空器在同一机场同时飞行时，如果外国航空器驾驶员要求提供修正海平面气压的，可以提供其参考”。

三、根据飞行基本规则第八十六条第四款，将第三十三条“过渡高度层是指为有关机场规定的过渡高以上可用的最低飞行高度层。如两个或两个以上的机场相距很近，并已规定有相同过渡高，可以使用统一的过渡高度层”修改为“过渡高度层是指为有关机场规定的过渡高或者过渡高度以上可用的最低飞行高度层。如两个或两个以上的机场相距很近，并已规定有相同过渡高或者过渡高度，可以使用统一的过渡高度层”。

四、根据飞行基本规则第十五条第二款，将第一百零二条“空中交通管制航路的宽度，通常为航路中心线两侧各10千米的平行边界以内的空域，根据导航性能的定位精度，可调整其宽度；在航路方向改变时，则包括航路段边界线延长至相交点所包围的空域”，修改为“空中交通管制航路的宽度为20千米，其中心线两侧各10千米；航路的某一段受到条件限制的，可以减少宽度，但不得小于8千米；在航路方向改变时，则包括航路段边界线延长至相交点所包围的空域”。

五、根据飞行基本规则第八十条第一款，将第三百三十二条（一）项3目“垂直间隔：高度在6600米（含）以上时小于200米或高度在6000米（含）以下时小于100米”修改为“垂直间隔：高度在8400米（含）以上时小于200米或高度在8400米（不含）以下时小于100米”。

六、根据飞行基本规则第八十条第一款，将第四百零五条第二款、第三款“真航线角在0度至179度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由900米至5700米，每隔600米为一个高度层；
- （二）高度在6600米至11400米，每隔1200米为一个高度层；
- （三）高度在13000米以上，每隔2000米为一个高度层。

真航线角在180度至359度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由600米至6000米，每隔600米为一个高度层；
- （二）高度在7200米至12000米，每隔1200米为一个高度层；
- （三）高度在12000米以上，每隔2000米为一个高度层。”

修改为“真航线角在0度至179度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由900米至8100米，每隔600米为一个高度层；
- （二）高度在9000米以上，每隔1200米为一个高度层。

真航线角在180度至359度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由600米至8400米，每隔600米为一个高度层；
- （二）高度在8400米以上，每隔1200米为一个高度层。”

七、根据飞行基本规则第十四条第三款，将第四百一十二条第一款“航路等待空域的飞行高度层配备，从600米至6000米，每隔300米为一个高度层；从6600米至12000米，每隔600米为一个高度层”修改为“航路等待空域的飞行高度层配备，从600米至8400米，每隔300米为一个高度层；从8400米以上，每隔600米为一个高度层”。

八、根据飞行基本规则第八十条第一款，将第四百一十三条第一款“塔台管制室或进近管制室管制区域内的飞行高度，不论使用何种高度表拨正值，也不论航向如何，航空器之间的垂直间隔在6000米以下不得小于300米，如果管制区范围超过6000米，在6600米以上不得小于600米”修改为“塔台

管制室或进近管制室管制区域内的飞行高度，不论使用何种高度表拨正值，也不论航向如何，航空器之

间的垂直间隔在 8400 米以下不得小于 300 米,如果管制区范围超过 8400 米,在 8400 米以上不得小于 600 米”。

1999 年 7 月 5 日以中国民用航空总局第 86 号令发布的《中国民用航空空中交通管理规则》(CCAR—93TM—R2) 应当根据本决定做相应修订。

本决定自 2001 年 8 月 1 日零时(北京时间)起施行。

## 《中国民用航空总局关于修订<中国民用航空空中交通管理规则>的决定》的说明

《中国民用航空空中交通管理规则》(CCAR—93TM—R2)发布以来,对规范空中交通管理工作,提高空管运行能力,保证飞行安全起到了积极的作用。国务院、中央军委于 2000 年 7 月 24 日公布了《中华人民共和国飞行基本规则》(以下简称飞行基本规则)。飞行基本规则在飞行高度层配备方法上趋于与国际接轨,首次确定了民用机场可以使用机场修正海平面气压值。由于飞行高度层配备方法的改变,等待高度划设方法也随之作了新的规定。因此,根据上述情况对《中国民用航空空中交通管理规则》作相应的修订。现将有关问题说明如下:

### 一、关于飞行高度层配备方法问题

飞行基本规则在明确航路、航线飞行垂直间隔的同时,确定飞行高度的单位是公制。而我国周边国家的飞行高度层配备,有的使用公制单位,但飞行高度层的垂直间隔不太一致;有的使用英制单位,但公制、英制单位取整不一致。因此,航空器飞入或者飞出国境时,航空器驾驶员和管制员要按照有关协议和规定及时改变飞行高度层。

### 二、关于等待高度的划设问题

飞行基本规则明确了航空器等待高度间的垂直间隔。在划设等待高度时,既要注意等待的垂直间隔,又要明确航空器等待高度的基准面。在过渡高以下等待,其基准面使用场面气压;在过渡高度以下等待,其基准面使用机场的修正海平面气压;在过渡高度层以上等待,或者在航路、航线上等待,其基准面使用标准大气压。

### 三、关于使用机场修正海平面气压问题

根据飞行基本规则的有关规定,仅供民用航空器起降的机场和供外国航空器起降的机场,可以使用机场修正海平面气压值。鉴此,只对《中国民用航空空中交通管理规则》有关高度表拨正值的使用,以及划设过渡高或者过渡高度和过渡高度层的机场使用的基准面进行补充和完善。过渡高度和过渡高度层的划设,以及高度表拨正程序,另作具体规