# 民用航空使用空域办法

《民用航空使用空域办法》 已经2004年5月24日[中国民用航空总局](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%80%BB%E5%B1%80%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)局务会议通过，现予公布，自 2004年6月26日起施行。

**发布文号：**中国民用航空总局令第122号

**发布时间：**二〇〇四年五月二十六日

**生效时间：**2004年6月26日

**民用航空使用空域办法**

**中国民用航空总局令**

第　122　号

《民用航空使用空域办法》已经2004年5月24日中国民用航空总局局务会议通过，现予公布，自 2004年6月26日起施行。

局　长　[杨元元](https://baike.baidu.com/item/%E6%9D%A8%E5%85%83%E5%85%83/650313%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)

二〇〇四年五月二十六日

**第一章　总　则**

第一条　为了规范[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)活动相关空域的建设和使用，保证航空器运行的安全和效率，充分开发和合理使用空域资源，根据《[中华人民共和国飞行基本规则](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E8%A7%84%E5%88%99/8006103%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)》以及有关规定，制定本办法。

第二条　本办法适用于在中华人民共和国领空以及根据我国缔结或者参加的国际条约的规定，由我国提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的[公海](https://baike.baidu.com/item/%E5%85%AC%E6%B5%B7/396894%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)上空的民用航空相关空域的建设和使用活动。

民用航空管理部门、空中交通服务机构和从事民用航空活动的单位和个人，应当遵守本办法的相关规定。

第三条　空域是国家资源，应当得到合理、充分和有效的利用。空域的建设和使用应当遵循下列基本原则：

(一)保证飞行安全。空域的建设和使用应当有利于防止航空器与航空器、航空器与障碍物之间相撞，有利于航空器驾驶员处置遇险等紧急情况。

(二)保证国家安全。空域的建设和使用应当适应[国土防空](https://baike.baidu.com/item/%E5%9B%BD%E5%9C%9F%E9%98%B2%E7%A9%BA/4857329%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和国家安全的要求。

(三)提高经济效益。空域的建设和使用应当对国家经济建设产生有利的影响和作用，应当有利于航空企业降低[运营成本](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%90%E8%90%A5%E6%88%90%E6%9C%AC/9952370%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。

(四)便于提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。空域的建设和使用应当便于空中交通服务部门向运行中的航空器提供空中交通服务，满足空中交通服务对空域使用的需要。

(五)加速飞行活动流量。空域的建设和使用应当有利于维护并加速空中交通的有序活动。

(六)具备良好的适应性。空域的建设和使用应当适应不同类型的航空器不同时间和不同运行方式的要求。

(七)与国际通用规范接轨。空域的建设和使用应当尽可能符合《[国际民用航空公约](https://baike.baidu.com/item/%E5%9B%BD%E9%99%85%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E5%85%AC%E7%BA%A6/5602615%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)》及其附件和文件的技术标准和建议措施，便于国际、国内飞行的实施。

第四条　空域的建设和使用应当考虑下列基本因素：

(一)空中交通流量分布情况，包括垂直和水平方向的分布；

(二)不同性质的空中飞行活动对空域和[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的不同要求；

(三)空域环境的影响，包括地形、地貌、机场以及其他限制因素；

(四)城市建设及安全保障要求；

(五)空中交通保障系统，包括通信、导航、监视、气象和[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的综合能力；

(六)[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务的手段和方式；

(七)空域用户对空域的特殊要求。

第五条　中国民用航空总局(以下简称民航总局)空中交通管理局根据国家规定和本办法，负责提出[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)飞行活动对空域建设和使用的总体需求，负责组织建设和使用民用航空活动相关空域。

第六条　为提高空域资源的利用率，保证飞行活动安全和顺畅地进行，按照国家规定征得有关部门同意后，民用航空飞行活动所用空域对有关航空器开放使用。

第七条　本办法使用的术语的含义，在本办法附件一《定义》中规定。

**第二章　空域分类**

第八条　空域应当根据航路、航线结构，通信、导航、气象和监视设施以及[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的综合保障能力划分，以便对所划空域内的航空器飞行提供有效的空中交通服务。

第九条　航路、航线地带和民用机场区域设置高空管制区、中低空管制区、终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区和机场塔台管制区。

第十条　通常情况下，高空管制区、中低空管制区、终端(进近)管制区和[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)内的空域分别称为A、B、C、D类空域。

(一)A类空域内仅允许航空器按照仪表飞行规则飞行，对所有飞行中的航空器提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务，并在航空器之间配备间隔。

(二)B类空域内允许航空器按照仪表飞行规则飞行或者按照目视飞行规则飞行，对所有飞行中的航空器提供空中交通管制服务，并在航空器之间配备间隔。

(三)C类空域内允许航空器按照仪表飞行规则飞行或者按照目视飞行规则飞行，对所有飞行中的航空器提供空中交通管制服务，并在按照仪表飞行规则飞行的航空器之间，以及在按照仪表飞行规则飞行的航空器与按照目视飞行规则飞行的航空器之间配备间隔；按照目视飞行规则飞行的航空器应当接收其他按照目视飞行规则飞行的航空器的活动情报。

(四)D类空域内允许航空器按照仪表飞行规则飞行或者按照目视飞行规则飞行，对所有飞行中的航空器提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务；在按照仪表飞行规则飞行的航空器之间配备间隔，按照仪表飞行规则飞行的航空器应当接受按照目视飞行规则飞行的航空器的活动情报；按照目视飞行规则飞行的航空器应当接收所有其他飞行的航空器的活动情报。

前款所述四类空域所需提供的[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和对飞行的要求详见本办法附件二《各类空域对空中交通服务和飞行的要求》。

第十一条　不同类型的空域垂直相邻时，在共同[飞行高度层](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/1120566%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的飞行应当遵守限制较少的空域类型的要求，并提供适合该类空域要求的服务。A、B、C、D类空域对飞行的限制程度按照字母顺序递减。

第十二条　A、B、C类空域的下限，应当为该空域的最低可用飞行高度层；D类空域的下限应当为地面或者水面。A、B、C、D类空域的上限，应当根据提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务的情况确定，其上限通常应当取某个飞行高度层为其值。

第十三条　A类空域为高空管制空域。在我国境内[标准大气压](https://baike.baidu.com/item/%E6%A0%87%E5%87%86%E5%A4%A7%E6%B0%94%E5%8E%8B/1203097%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)高度6000米以上的空间，可以划设高空管制空域。在此空域内飞行的航空器必须按照仪表飞行规则飞行，并接受空中交通管制服务。

第十四条　B类空域为中低空管制空域。在我国境内标准大气压高度6000米(含)至其下某指定高度的空间，可以划设中低空管制空域。在此类空域内飞行的航空器，可以按照仪表飞行规则飞行，并接受[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务；对符合目视气象条件的，经航空器驾驶员申请，并经过相应的管制单位批准，也可以按照目视飞行规则飞行，并接受空中交通管制服务。

第十五条　C类空域为[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制空域。通常是指在一个或者几个机场附近的航路、航线汇合处划设的、便于进场和离场航空器飞行的管制空域。它是高空管制空域或者中低空管制空域与机场管制地带之间的连接部分。在此类空域内飞行的航空器，可以按照仪表飞行规则飞行，并接受空中交通管制服务；对符合目视气象条件的，经航空器驾驶员申请，并经相应的管制单位批准，也可以按照目视飞行规则飞行，并接受空中交通管制服务。

第十六条　D类空域为机场管制地带。机场管制地带通常包括起落航线和最后进近定位点之后的航段以及第一个等待高度层(含)以下至地球表面的空间和机场机动区。在此类空域内飞行的航空器，可以按照仪表飞行规则飞行，并接受[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务；对符合目视气象条件的，经航空器驾驶员申请，并经塔台管制室批准，也可以按照目视飞行规则飞行，并接受空中交通管制服务。

**第三章　空中交通服务区域**

第十七条　[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)是[空中交通管理](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E7%90%86/9388914%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的主要组成部分，包括[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务、飞行情报服务和告警服务。

空中交通管制服务的任务是防止航空器与航空器相撞以及在机动区内航空器与障碍物相撞，维护并加速空中交通的有序活动。

飞行情报服务的任务是向飞行中的航空器提供有助于安全和高效地实施飞行的建议和情报。

告警服务的任务是向有关机构发出需要搜寻与援救航空器的通知，并根据需要协助该机构或者协调该项工作的进行。

第十八条　空中交通管制服务包括机场管制服务、[进近管制服务](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91%E7%AE%A1%E5%88%B6%E6%9C%8D%E5%8A%A1/588720%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和区域管制服务。

(一)机场管制服务是指为防止航空器相撞以及在机动区内航空器与障碍物相撞，维护并加速有秩序的空中飞行活动，向在机场附近飞行，接受进近管制服务以外的航空器提供的[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务。

(二)进近管制服务是指为防止航空器相撞，加速并维持有秩序的空中飞行活动，向进场或者离场飞行阶段接受管制的航空器提供的空中交通管制服务。

(三)区域管制服务是指为防止航空器相撞，维持并加速有秩序的空中飞行活动，向接受[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和机场管制服务以外的航空器提供的空中交通管制服务。

第十九条　确定某区域或者机场是否需要提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)时，应当依据以下因素：

(一)所涉及的空中飞行活动的类型和复杂性；

(二)空中交通的密度；

(三)气象条件；

(四)其他可能因素，包括地理条件等。

确定某区域或者机场是否需要提供空中交通服务时，不得考虑在该区域或者机场运行的航空器是否装备[机载防撞系统](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E8%BD%BD%E9%98%B2%E6%92%9E%E7%B3%BB%E7%BB%9F/4797830%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。

第二十条　确定需要提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)后，应当根据所需提供的空中交通服务类型设立相应的空中交通服务区域。空中交通服务区域包括飞行情报区、高空管制区、中低空管制区、终端管制区、[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制区、机场塔台管制区、航路和航线。

第二十一条　确定需要提供飞行情报服务和告警服务的空域，应当设立飞行情报区和搜寻援救区。

第二十二条　确定需要提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务的区域，应当根据所需提供空中交通管制服务的类型，设立相应的管制区。

进近管制空域可以包含在高空、中低空管制区或者[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)内，但是在[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制空域内的空中交通密度大，且飞行复杂的情形下，应当设立终端管制区或者进近管制区。

第二十三条　根据执行飞行任务的性质和条件，航路划分为国际航路和国内航路。

根据航空器机载导航设备的能力、地面导航设备的有效范围以及空中交通管制情况，可以按照规定在某些空域内建立[区域导航](https://baike.baidu.com/item/%E5%8C%BA%E5%9F%9F%E5%AF%BC%E8%88%AA/5017412%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)航路。

第二十四条　按照允许使用时间的限制，航线划分为固定航线和[临时航线](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%B4%E6%97%B6%E8%88%AA%E7%BA%BF/12714316%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。

连接机场或者跑道至可以开始航线飞行的某点之间的航段为离场航线；连接航路或者航线上一点与靠近机场的一点，且可以从航线飞行阶段转为进近飞行阶段的航段为进场航线。进场航线和离场航线可以合称为进离场航线。

**第四章　空域规范**

第一节　一般规定

第二十五条　本章应当与本办法的有关附件、行业标准以及其他有关规定结合使用。本办法以及有关规定未涉及的技术标准，可以参照《[国际民用航空公约](https://baike.baidu.com/item/%E5%9B%BD%E9%99%85%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E5%85%AC%E7%BA%A6/5602615%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)》及其附件和文件的有关标准和建议措施执行。

第二十六条　按照本办法确定的[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)涉及的空域的侧向和垂直缓冲区仅对其他民用航空活动使用的空域予以保护性限制。

第二十七条　在某空域内实施新的运行程序、调整航路和航线结构或者调整管制扇区的，应当对该空域的安全水平进行评估。如果可接受的安全水平无法量化时，可以根据业务判断做出安全评估。

第二十八条　[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)活动涉及的各类空域的建设和使用应当按照空域建设和使用的工作程序和其他有关规定进行。空域使用方案确定后，应当根据空域使用和[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的需要，建设必需的通信、导航、监视、气象和[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)设施。

第二节　导航容差

第二十九条　导航容差是各类空域设计或者[技术评估](https://baike.baidu.com/item/%E6%8A%80%E6%9C%AF%E8%AF%84%E4%BC%B0/5464514%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的基本依据，主要用于划设空域缓冲区，设计航路和航线以及仪表进离场和进近程序，包括为确定超障区提供导航精度数据。

第三十条　导航[容差](https://baike.baidu.com/item/%E5%AE%B9%E5%B7%AE/7947808%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)是多种相关因素共同作用的结果，采用[平方和](https://baike.baidu.com/item/%E5%B9%B3%E6%96%B9%E5%92%8C/783894%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)根的方法计算，即总的导航容差值等于影响导航精度的各项因素所产生[偏差值](https://baike.baidu.com/item/%E5%81%8F%E5%B7%AE%E5%80%BC/6096041%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的平方相加后再[开平方](https://baike.baidu.com/item/%E5%BC%80%E5%B9%B3%E6%96%B9/4334956%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。

第三十一条　地面[无线电导航](https://baike.baidu.com/item/%E6%97%A0%E7%BA%BF%E7%94%B5%E5%AF%BC%E8%88%AA/5894730%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)设施标定的位置点的导航容差，由地面无线电导航设施的系统特征，以及该位置点与无线电导航设施之间的方位和距离决定。

全向信标台和测距台在同一位置的，应当按照最大的导航[容差设计](https://baike.baidu.com/item/%E5%AE%B9%E5%B7%AE%E8%AE%BE%E8%AE%A1/5866927%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)空域。

第三十二条　[区域导航](https://baike.baidu.com/item/%E5%8C%BA%E5%9F%9F%E5%AF%BC%E8%88%AA/5017412%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)航路运行所需导航性能的类型，应当根据不同地区所提供的通信、导航、监视和[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)情况确定。

第三十三条　以标称飞行航迹或者标称区域为中心，按照导航容差99.7%概率可容度确定的超障区域中，按照导航容差95%概率可容度确定的区域为主区，除主区之外的区域为副区。

第三十四条　交叉定位点、导航设施上空的导航容差以及超障区和缓冲区按照本办法附件三《导航容差和缓冲区》确定。

第三节　飞行情报区

第三十五条　飞行情报区应当包括我国境内上空，以及由国际民航组织亚太地区航行会议协议，并经国际民航组织批准由我国提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的，毗邻我国[公海](https://baike.baidu.com/item/%E5%85%AC%E6%B5%B7/396894%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)上空的全部空域以及航路结构。

第三十六条　公海上空飞行情报区边界的划定或者调整，应当按照国际民航组织地区航行会议协议的有关要求进行。

第三十七条　飞行情报区应当根据向该飞行情报区提供服务的飞行情报单位或者指定的其他单位的名称进行命名。飞行情报区的名称由民航总局通报国际民航组织亚太地区办事处并协调确定其代码。飞行情报区的名称、代码、范围以及其他要求的信息应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

第三十八条　为了及时有效地对在我国飞行情报区内遇险失事的航空器进行搜寻援救，在我国境内以及由国际民航组织亚太地区航行会议协议，并经国际民航组织批准由我国提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的海域上空划设搜寻援救区。搜寻援救区的范围与飞行情报区的范围相同。

第四节　高空和中低空管制区

第三十九条　高空管制区和中低空管制区统称为区域管制区。区域管制区的范围应当包含按照仪表飞行规则运行的所有航路和航线，以及仪表[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域和空中放油区等特殊飞行区域，但是终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区和[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)除外。

区域管制区的水平和垂直范围在符合有关标准的情况下，应当尽量减少对[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和航路、航线运行的限制。

第四十条　区域管制区的划设，必须与通信、导航、监视和气象等设施的建设和覆盖情况相适应，并考虑管制单位之间的协调需要，以便能够有效地向区域内所有飞行的航空器提供空中交通服务。

第四十一条　确定区域管制区边界应当考虑航空器绕飞雷雨等特殊运行的要求，实现管制移交点附近的通信覆盖，以及雷达管制时的雷达覆盖。

测距台的位置点可以作为描述区域管制区边界时的重要参照点。用作参照点时，由测距台确定的位置点应当标注该点与测距台之间的距离。标注时，距离使用千米(海里)表示。

设置区域管制区的水平边界，应当尽量避免出现以下情形：

(一)管制区边界划设在航路或者航线的侧向缓冲区内；

(二)航路或者航线短距离穿越某管制区，导致管制移交频繁；

(三)管制区边界设在航空器爬升或者下降阶段的航路、航线上，导致航空器在爬升或者下降阶段进行管制移交；

(四)来自几个管制区的多条航路、航线的汇聚点距离管制区边界较近，增加汇聚点附近区域管制工作的难度。

第四十二条　高空管制区的下限通常高于[标准大气压](https://baike.baidu.com/item/%E6%A0%87%E5%87%86%E5%A4%A7%E6%B0%94%E5%8E%8B/1203097%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)高度6000米(不含)，或者根据[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务情况确定，并取某个[飞行高度层](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/1120566%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)为其值。

高空管制区的上限应当根据空中交通管制服务情况确定，并取某个飞行高度层为其值。

第四十三条　中低空管制区的下限通常在距离地面或者水面200米以上，或者为终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区或者[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的上限；中低空管制区的下限确定在平均海平面高度900米以上的，则应当取某个飞行高度层为其值。

中低空管制区的上限通常衔接高空管制区的下限；其上方未设高空管制区的，应当根据[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务情况确定其上限，并取某个飞行高度层为其值。

第四十四条　区域管制区可以根据区域内的空中交通流量、[管制员](https://baike.baidu.com/item/%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%91%98/4454944%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)[工作负荷](https://baike.baidu.com/item/%E5%B7%A5%E4%BD%9C%E8%B4%9F%E8%8D%B7/3400197%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)以及地空通信的繁忙程度，划设管制扇区。划设[管制扇区](https://baike.baidu.com/item/%E7%AE%A1%E5%88%B6%E6%89%87%E5%8C%BA/4258444%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)参照本办法附件四《管制扇区划设指导材料》。

第四十五条　高空管制区内提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的空域通常为A类空域；在包含其他类型空域的情形下，应当明确其空域类型和范围。中低空管制区内提供空中交通服务的空域通常为B类空域；在包含其他类型空域的情形下，应当明确其空域类型和范围。

第四十六条　区域管制区应当以向该区域提供管制服务的[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)单位所在城市的名称加上高空或者中低空管制区作为识别标志。区域管制区的名称、范围、责任单位、通信频率以及其他要求的信息应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

第五节　终端(进近)管制区

第四十七条　机场附近进场和离场航线飞行比较复杂，或者一个或几个邻近机场全年总起降架次超过36,000架次，应当考虑设立终端或者[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制区，以便为进场、离场飞行的航空器提供安全、高效的[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务。

通常情况下，在终端管制区内同时为2个或者2个以上机场的进场和离场飞行提供[进近管制服务](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91%E7%AE%A1%E5%88%B6%E6%9C%8D%E5%8A%A1/588720%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)，在进近管制区内仅为一个机场的进场和离场飞行提供进近管制服务。

第四十八条　终端(进近)管制区应当包含仪表着陆、起飞及必要的等待空域。起始进近航段的选择与终端(进近)管制区设计应当协调一致，尽量减少对空域的需求。

终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区的水平和垂直范围在符合有关标准的情况下，应当尽量减少对[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和航路、航线运行的限制。

第四十九条　终端(进近)管制区的划设，应当与通信、导航、监视和气象等设施的建设和覆盖情况相适应，并考虑管制单位之间的协调需要，以便能够有效地向区域内所有飞行的航空器提供管制服务。

第五十条　终端(进近)管制区的设计应当满足飞行程序设计的要求，并兼顾航路或者航线飞行阶段与进离场飞行的衔接。特殊情况下，终端(进近)管制区也可以包含部分飞越的航路、航线，或者将部分进离场航线交由区域管制负责。

测距台的位置可以作为终端(进近)管制区设计的参照点，测距台的距离值必须在图上予以标注，标注时，距离使用千米(海里)表示。

终端(进近)管制区边界的设置应当尽量避免出现以下情形：

(一)管制区边界划设在航路或者航线的侧向缓冲区内；

(二)航路、航线飞行与进离场飞行之间的空间界定模糊，导致飞越航空器与进离场航空器的[飞行高度](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6/8653759%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)相互穿插；

(三)航路、航线短距离穿越某终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区，导致管制移交频繁；

(四)管制区边界设置在航空器爬升或者下降阶段的航路、航线上，导致在爬升或者下降阶段进行管制移交；

(五)来自几个管制区的多条航路、航线的汇聚点距离管制区边界较近，增加汇聚点附近管制工作的难度。

第五十一条　终端(进近)管制区的下限通常应当在距离地面或者水面200米以上，或者为机场塔台管制区的上限。如果终端(进近)管制区内存在弧半径为13千米的机场管制地带，则终端(进近)管制区的下限应当在地面或者水面450米以上。如果终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区的下限确定在平均海平面高度900米以上，则应当取某个[飞行高度层](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/1120566%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)为其值。

终端(进近)管制区的上限通常不超过[标准大气压](https://baike.baidu.com/item/%E6%A0%87%E5%87%86%E5%A4%A7%E6%B0%94%E5%8E%8B/1203097%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)高度6000米，并应当取某个飞行高度层为其值。

第五十二条　终端(进近)管制区的外围边界呈阶梯状的，确定其外围边界时应当考虑终端(进近)管制区内的最小爬升梯度、机场标高、机场管制地带的半径、管制区阶梯状外围边界是否与机场周围空域和地理环境相适应并符合有关的安全标准。

终端(进近)管制区阶梯状外围边界应当按照下列规定确定：

(一)机场管制地带外围边界至外侧20千米，若管制地带半径为10千米，则阶梯最低高为300米，若管制地带半径为13千米，则阶梯最低高为450米；

(二)机场管制地带外围边界向外20至30千米，阶梯最低高为750米；

(三)机场管制地带外围边界向外30至40千米，阶梯最低高为1050米；

(四)机场管制地带外围边界向外40至60千米，阶梯最低高为1350米；

(五)机场管制地带外围边界向外60至120千米，阶梯最低高为2250米；

(六)机场管制地带外围边界向外120至180千米，阶梯最低高为3900米；

(七)机场管制地带外围边界向外180至240千米，阶梯最低高为5100米。

前款所述阶梯最低高的参照面为机场跑道。在阶梯最低高加上[机场标高](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E6%A0%87%E9%AB%98/5320253%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)超过机场[过渡高度](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%87%E6%B8%A1%E9%AB%98%E5%BA%A6/94860%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)时，应当将其转换为相应的[标准大气压](https://baike.baidu.com/item/%E6%A0%87%E5%87%86%E5%A4%A7%E6%B0%94%E5%8E%8B/1203097%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)高度。对外公布时，还应当根据机场过渡高或者过渡高度和[过渡高度层](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%87%E6%B8%A1%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/94877%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的设置，将有关高度数据转换为相应的气压面高度。

第五十三条　终端(进近)管制区可以根据区域内的空中交通流量、管制员工作负荷以及地空通信繁忙程度，划设管制扇区。划设管制扇区参照本办法附件四《管制扇区划设指导材料》。

第五十四条　终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区内提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务的空域通常为C类空域，包含其他类型空域的，应当明确其空域类型和范围。

第五十五条　终端(进近)管制区应当以向该区域提供管制服务的空中交通管制单位所在城市的名称加上终端或者进近管制区作为识别标志。终端(进近)管制区的名称、范围、责任单位、通信频率以及其他要求的信息应当按照航行情报发布规定予以公布。

第六节　机场管制地带和塔台管制区

第五十六条　民用机场应当根据机场及其附近空中飞行活动的情况建立机场管制地带，以便在机场附近空域内建立安全、顺畅的空中交通秩序。

一个机场管制地带可以包括一个机场，也可以包括2个或者2个以上位置紧靠的机场。

第五十七条　机场管制地带应当包括所有不在管制区内的仪表进离场航线，并考虑机场能够运行的所有类型航空器的不同性能要求。划设机场管制地带，不得影响不在机场管制地带内邻近机场的飞行活动。

机场管制地带通常是圆形或者椭圆形的；但是如果只有一条跑道或者是为了方便目视推测领航而利用显著地标来描述机场管制地带的，也可以是多边形的。

第五十八条　划设机场管制地带，通常应当选择机场基准点作为管制地带的基准点。在导航设施距离机场基准点小于1千米时，也可以以该导航设施的位置点作为管制地带的基准点。

第五十九条　机场管制地带的水平边界通常按照下列办法确定：

(一)对于可供D类和D类以上航空器使用的机场，如果为单跑道机场，则机场管制地带为以跑道两端入口为圆心13千米为半径的弧和与两条弧线相切的跑道的平行线围成的区域；如果为多跑道机场，则机场管制地带为以所有跑道的两端入口为圆心13千米为半径的弧及相邻弧线之间的切线围成的区域。该区域应当包含以机场管制地带基准点为圆心，半径为13千米的圆。如果因此使得跑道入口为圆心的弧的半径大于13千米，则应当向上取值为0.5千米的最小整数倍。

(二)对于仅供C类和C类以下航空器使用的机场，其机场管制地带水平边界的确定办法与本款(一)项相同。但是该项中以跑道两端入口为圆心的弧的半径以及应当包含的以机场管制地带基准点为圆心的圆的半径应当为10千米。

(三)对于仅供B类和B类以下航空器使用的机场，其机场管制地带的水平边界为以机场管制地带基准点为圆心以10千米为半径的圆。

(四)对于需要建立特殊进近运行程序的机场，其机场管制地带的水平边界可以根据需要适当放宽。

第六十条　机场管制地带的下限应当为地面或者水面，上限通常为终端(进近)管制区或者区域管制区的下限。如果机场管制地带的上限需要高于终端([进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank))管制区或者区域管制区的下限，或者机场管制地带位于终端(进近)管制区或者区域管制区的水平范围以外，则机场管制地带的上限应当取某个[飞行高度层](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/1120566%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)为其值。

第六十一条　机场管制地带提供[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)服务的空域应当设置为D类空域。

第六十二条　机场管制地带通常应当使用机场名称加上机场管制地带进行命名。机场管制地带的名称、范围、空域类型以及其他要求的信息，应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

第六十三条　为保护机场附近空中交通的安全，在机场净空保护区域以外至机场管制地带边界内施放无人驾驶自由气球，施放气球的单位或者个人应当征得机场空中交通管制单位的同意。

第六十四条　设立管制[塔台](https://baike.baidu.com/item/%E5%A1%94%E5%8F%B0/1436123%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的机场应当划设[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。机场塔台管制区应当包含机场管制地带，如果机场在终端(进近)管制区的水平范围内，则机场塔台管制区的范围通常与机场管制地带的范围一致。机场塔台管制区的范围与机场管制地带的范围不一致的，应当明确机场管制地带以外空域的类型。

第六十五条　机场塔台管制区通常应当使用机场名称加上[塔台](https://baike.baidu.com/item/%E5%A1%94%E5%8F%B0/1436123%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制区命名。机场塔台管制区的名称、范围、责任单位、通信频率、空域类型以及其他要求的信息，应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

第七节　航路和航线

第六十六条　航路和航线的建设，应当充分考虑所经地区的地形、气象特征以及附近的机场和空域，充分利用地面导航设施，方便航空器飞行和提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)。

第六十七条　航路和航线的建设和使用，应当有利于提高航路和航线网的整体运行效率，并且应当符合下列基本准则：

(一)航路或者航线应当根据运行的主要航空器的最佳导航性能划设；

(二)中高密度的航路或者航线应当划设分流航线，或者建立支持终端或者[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制区空中交通分流需要的进离场航线；

(三)航路或者航线应当与[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域侧向分离开；

(四)最多可以允许两条空中交通密度较高的航路或者航线汇聚于一点，但是其交叉航迹不得大于90度；

(五)最多可以允许三条空中交通密度较低的航路或者航线汇聚于一点；

(六)航路或者航线的交叉点应当保持最少，并避免在空中[交通密度](https://baike.baidu.com/item/%E4%BA%A4%E9%80%9A%E5%AF%86%E5%BA%A6/7916798%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)较大的区域出现多个交叉点；交叉点不可避免的，应当通过[飞行高度层](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/1120566%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)配置减少交叉飞行冲突。

第六十八条　[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)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。

第六十九条　航路和航线的高度下限不应当低于最低飞行高度层，其上限与飞行高度层的上限一致。

第七十条　航路和航线的最低[飞行高度](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6/8653759%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)，应当是航路和航线中心线两侧各25千米以内的障碍物的最高标高，加上最低超障余度后向上以米取整。在高原和山区，最低超障余度为600米，在其他地区，最低超障余度为400米。

第七十一条　根据受性能限制的航空器在某段航路或者航线上运行的需要，可以对该段航路或者航线的最低飞行高度进行评估，并根据评估结果重新确定其最低飞行高度。

第七十二条　评估航路和航线的最低飞行高度时，应当将95%概率可容度所确定的导航[容差](https://baike.baidu.com/item/%E5%AE%B9%E5%B7%AE/7947808%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域，与导航设施上空的多值性倒圆锥容差区域相连接形成的区域确定为航路或者航线的主区。航路和航线导航设施的精度优于标准信号或者有雷达监视时，航路、航线的主区可以适当缩小。

第七十三条　评估航路和航线的最低[飞行高度](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6/8653759%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)时，应当将99.7%概率可容度所确定的区域确定为航路或者航线的超障区，包括中间的主区和两侧的副区。

如果具有有关实际运行经验的资料以及对导航设施的定期校验，可以保证导航信号优于标准信号，或者有雷达引导时，航路和航线副区的宽度可以适当缩小。

第七十四条　评估航路和航线的最低飞行高度时，航路和航线主区、副区内的最低超障余度应当按照本办法附件三《导航容差和缓冲区》确定。

航路和航线的最低飞行高度为超障区内障碍物的标高加上其所处位置的最低超障余度后，取其中的最大值，向上以米取整。

第七十五条　根据航空器机载导航设备的能力、地面导航设施的有效范围以及提供[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的情况，可以按照规定在某些空域内建立[区域导航](https://baike.baidu.com/item/%E5%8C%BA%E5%9F%9F%E5%AF%BC%E8%88%AA/5017412%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)航路。

第七十六条　为了增加空域容量和提高空中飞行的灵活性，可以按照规定建立[临时航线](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%B4%E6%97%B6%E8%88%AA%E7%BA%BF/12714316%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)，明确临时航线的使用限制和协调规定。

第七十七条　为保持航空器进场或者离场飞行的安全顺畅，应当设置标准进场和标准离场航线。进离场航线的设置应当使得航空器的运行接近于最佳操作状态。邻近有多机场的，各机场的进离场航线应当尽可能统一设置。

第七十八条　航路和航线上应当根据全向信标台的布局设置转换点，以帮助沿航路或者航线飞行的航空器准确飞行。

第七十九条　根据航路和航线的布局、[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)对掌握飞行中航空器进展情况的需要，航路和航线上应当设置重要点，并使用代号予以识别。

重要点的设置和识别应当符合本办法附件五《重要点的设置和识别规范》的规定。

第八十条　航路和航线应当根据对导航性能的要求设置导航设施。为了帮助航路和航线上的航空器保持在规定的范围之内运行，导航设施的类型和布局应当符合有关技术规范。

第八十一条　航路和航线上影响飞行安全的自然障碍物体，应当在航图上标明；航路和航线上影响飞行安全的人工障碍物体，应当设置飞行障碍灯和标志，并使其保持正常状态。

第八十二条　在距离航路边界30千米以内的地带，禁止修建影响飞行安全的射击靶场和其他设施。

在前款规定的地带以外修建固定或者临时靶场，应当按照有关规定获得批准。靶场射击或者发射的方向、航空器进入目标的方向不得与航路交叉。

第八十三条　包括进离场航线在内的航路和航线，必须用代号予以识别。航路和航线的代号、航段距离、两端点的起始[磁航向](https://baike.baidu.com/item/%E7%A3%81%E8%88%AA%E5%90%91/4986396%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、航段最低[飞行高度](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E9%AB%98%E5%BA%A6/8653759%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和其他要求的信息，应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

包括进离场航线在内的航路和航线的代号按照本办法附件六《航路和航线代号的识别规范》指配。

第八节　机场仪表飞行程序的保护

第八十四条　设立机场管制地带的机场，机场管制地带应当包含距离受到限制的起始[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)航段的超障区主区以及标准仪表离场航线，以便提供D类空域的保护。

第八十五条　起始进近航段和[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域通常应当包含在终端(进近)管制区或者区域管制区内。起始进近高度低于管制区阶梯的，应当提高起始进近高度。

起始进近航线和等待航线区域使用较少的，也可以不包含在管制区内，但必须在起始进近图中予以标注。

第八十六条　机场仪表进场或者离场飞行程序建立、变更或者撤销的，程序设计部门应当及时协调空域管理部门，提出调整机场仪表进近程序保护空域的意见。

第九节　等待航线区域

第八十七条　[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域是为了解决或者缓解航空器在空中飞行过程中已经或者将要出现的矛盾冲突，在航路、航线或者机场附近划设的用于航空器盘旋等待或者上升、下降的区域。

第八十八条　确定是否需要划设等待航线区域应当考虑下列因素：

(一)附近的空域、航路和航线的布局；

(二)空中交通密度、复杂程度以及[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的需要程度；

(三)需要等待的航空器的性能。

第八十九条　划设等待航线区域通常应当利用有效的全向信标台和测距台来准确定位。等待航线的进入航向应当朝向或者背向用以定位的全向信标台和测距台，以提高航空器在等待航线区域内的导航精度。

第九十条　利用无方向[信标台](https://baike.baidu.com/item/%E4%BF%A1%E6%A0%87%E5%8F%B0/5872163%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)划设[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域的，等待航线的定位点应当设置在无方向信标台的上空。

第九十一条　划设等待航线区域应当按照等待航空器的性能和飞行程序设计规范进行，并且与周围空域、航路、航线和障碍物保持安全的缓冲区。

第九十二条　划设和使用等待航线区域，应当明确等待高度的气压基准面。等待高度在机场[过渡高度](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%87%E6%B8%A1%E9%AB%98%E5%BA%A6/94860%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)(含)以下的，其气压基准面应当为[修正海平面气压](https://baike.baidu.com/item/%E4%BF%AE%E6%AD%A3%E6%B5%B7%E5%B9%B3%E9%9D%A2%E6%B0%94%E5%8E%8B/94580%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)；等待高度在机场[过渡高度层](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%87%E6%B8%A1%E9%AB%98%E5%BA%A6%E5%B1%82/94877%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)(含)以上的，其气压基准面应当为[标准大气压](https://baike.baidu.com/item/%E6%A0%87%E5%87%86%E5%A4%A7%E6%B0%94%E5%8E%8B/1203097%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)；过渡高度和过渡高度层之间的部分不得用于空中等待飞行。

第九十三条　[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域应当使用标定等待航线区域的导航设施的名称或者代码命名。等待航线区域的名称、范围、使用限制以及其他要求的信息，应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定予以公布。

第十节　特殊区域

第九十四条　特殊区域是指空中放油区、试飞区域、训练区域、[空中禁区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E7%A6%81%E5%8C%BA/1119421%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、[空中限制区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E9%99%90%E5%88%B6%E5%8C%BA/4108705%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、[空中危险区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E5%8D%B1%E9%99%A9%E5%8C%BA/4108834%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和临时飞行空域。

空中放油区应当根据机场能够起降的最大类型的航空器所需的范围确定，并考虑气象条件和环境保护等方面的要求。

试飞区域应当根据试飞航空器的性能和试飞项目的要求确定。

训练区域应当根据训练航空器的性能和训练科目的要求确定。

空中禁区、空中限制区和空中危险区根据国家有关规定划设。

根据空域使用的要求，按照国家规定可以划设临时飞行空域。临时飞行空域应当尽量减少对其他空域或者飞行的限制，使用完毕后及时撤销。

第九十五条　特殊区域应当确保与周围空域、航路和航线之间的侧向和垂直缓冲区。无法保证要求的侧向或者垂直缓冲区的，经批准可以适当缩小，但必须在通信、导航或者监视等方面予以保障。

第九十六条　[空中禁区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E7%A6%81%E5%8C%BA/1119421%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、[空中限制区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E9%99%90%E5%88%B6%E5%8C%BA/4108705%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和[空中危险区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E5%8D%B1%E9%99%A9%E5%8C%BA/4108834%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)应当使用代号识别，并按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定公布下列资料：

(一)区域的名称或者代号；

(二)区域的范围，包括垂直和水平范围；

(三)区域的限制条件；

(四)区域活动的性质；

(五)其他要求提供的内容。

[空中禁区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E7%A6%81%E5%8C%BA/1119421%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、[空中限制区](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E9%99%90%E5%88%B6%E5%8C%BA/4108705%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和空中危险区的代号按照本办法附件七《空中禁区、限制区和危险区代号的识别规范》指配。

**第五章　空域数据**

第九十七条　空域数据应当标准化，保证其准确性、完整性和真实性，同时兼顾已经建立的质量系统程序的要求。

第九十八条　空域数据的准确性应当按照95%概率的可信度确定，并且应当按照测量的、计算的和公布的三种类别列出。

第九十九条　空域数据的完整性应当根据数据错误所造成的潜在危险和数据项的用途来确定。空域数据按照下列完整度分类：

(一)关键数据是指完整性水平为1×10的数据，当使用的关键数据错误时，导致航空器飞行出现灾难性危险的概率极高。

(二)基本数据是指完整性水平为1×10的数据，当使用的基本数据错误时，导致航空器飞行出现灾难性危险的概率较低。

(三)一般数据是指完整性水平为1×10的数据，当使用的一般数据错误时，导致航空器飞行出现灾难性危险的概率极低。

第一百条　在空域数据的电子存储或者传送过程中，应当使用循环冗余校验方法对数据的完整度水平进行监控。对于关键数据，应当使用32位[冗余校验](https://baike.baidu.com/item/%E5%86%97%E4%BD%99%E6%A0%A1%E9%AA%8C/9746203%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)；对于基本数据，应当使用24位冗余校验；对于一般数据，应当使用16位冗余校验。

第一百零一条　空域数据按照使用性质分为空域结构数据和空域运行数据。空域结构数据包括导航设施数据、空中交通服务区域数据、机场管制地带数据等。

第一百零二条　空域数据的管理包括采集、整理、汇编和应用。空域数据的存放形式分为文本格式和计算机数据库格式。两种格式数据的内容应当保持一致。

第一百零三条　各类空域数据应当符合规定的质量和标准格式要求，并按照空域建设和使用程序以及国家保密的有关规定处理、使用和保存。

空域数据的质量要求在本办法附件八《航行数据质量要求》中规定。

**第六章　空域使用程序**

第一百零四条　民航总局空中交通管理局负责提出[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)活动对空域的建设和使用意见，按照国家规定组织建设和使用相应的空域，监督和检查民用航空活动使用空域的情况。

民航地区管理局负责监控本地区民用航空活动使用空域的情况，协调民用航空活动在空域内的日常运行，提出民用航空活动对空域设置的改进意见和建议并报民航总局或者根据有关规定协商解决。

第一百零五条　[飞行情报区](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5%E5%8C%BA/7174729%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)和高空管制区的建设和调整由民航总局提出后，按照规定上报审批。

中低空管制区和国境地带附近[机场塔台管制区](https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%BA%E5%9C%BA%E5%A1%94%E5%8F%B0%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8C%BA/13582474%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的建设和调整由民航总局商有关部门确定。

终端管制区的建设和调整可以由民航总局提出，商有关单位后按照规定上报审批。

进近管制区和国际机场塔台管制区的建设和调整，由民航地区管理局提出并上报民航总局审批。

航路的建设和使用由民航总局提出，按照规定上报审批。

[国际航线](https://baike.baidu.com/item/%E5%9B%BD%E9%99%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/7300168%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、跨越民航地区管理局所辖范围或者军航飞行管制区的国内航线的建设和使用，由民航总局提出，按照规定上报审批。

在民航地区管理局所辖范围内且没有跨越军航飞行管制区的航线，其建设和使用由民航地区管理局商当地有关部门确定后报民航总局备案。

对外公布或者提供的空域数据，由民航总局报国家有关部门审核后对外公布。

对外开放使用的[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域和空中放油区的建设，由民航地区管理局商当地有关部门确定后，报民航总局空中交通管理局审核，并由民航总局空中交通管理局按照规定上报审批。不对外开放使用的等待航线区域和空中放油区的建设，由民航地区管理局商当地有关部门确定后报民航总局空中交通管理局备案。

国内机场塔台管制区的建设和调整由民航地区管理局商当地有关部门确定后，报民航总局空中交通管理局备案。

第一百零六条　[空中交通管理](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E7%90%86/9388914%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)部门应当定期了解和监测[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)活动使用空域的状况，统计各类运行数据，提出改进意见和建议。

空中交通管理部门应当对民用航空活动使用空域的有关数据进行[规范管理](https://baike.baidu.com/item/%E8%A7%84%E8%8C%83%E7%AE%A1%E7%90%86/7011050%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)，及时补充、修订和清理，并监督空域数据的公布。

第一百零七条　办理空域事宜应当遵守下列规定：

(一)提出需求。空域用户和运行管理人可以向空中交通管理部门提出改善空域设置的意见和建议。空中交通管理部门对有关意见和建议应当及时分析研究，提出改进方案。

(二)掌握空域的运行情况。[空中交通管理](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E7%90%86/9388914%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)部门应当收集[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)活动使用空域的运行数据和意见，并定期或者不定期地将运行情况、使用需求以及建议的解决方案上报有关部门。

(三)建立征询制度。空中交通管理部门应当定期或者不定期地向国内和国际的空域用户征询，了解他们对空域使用的意见和需求，并及时将处理结果反馈空域用户。

(四)规范建设和使用空域。空域的建设和使用应当规范化，尽可能地与国际民航组织的规范保持一致，已经建立的技术标准和规范应当严格执行。

(五)明确原则和目标。空中交通管理部门应当制订处理空域事宜的原则和目标，确定处理方法和办事程序。

(六)加强协调。[空中交通管理](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E7%90%86/9388914%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)部门在处理具体的空域事宜时，应当与涉及空域事宜的[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)单位和空域用户全面、充分地协商与协调。

(七)编制实施方案。空域的建设和使用应当编制详细的实施方案，实施方案应当科学合理，并具有可操作性和可控制性。

(八)评估空域安全水平。重大的空域建设和使用方案应当进行安全水平评估，达到可以接受的安全水平时，该方案才能实施。

(九)人员培训。在空域方案实施前，[空中交通管制](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6/1714784%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)单位和空域用户应当组织有关人员进行必要的训练，以切实掌握方案，保证空域方案的顺利实施。

(十)发布相关资料。空域实施方案应当按照[航行情报](https://baike.baidu.com/item/%E8%88%AA%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5/10883388%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)发布规定，编制成航行情报资料汇编，向[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)的空域用户和[空中交通服务](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%9C%8D%E5%8A%A1/219715%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)单位发布。

(十一)时间要求。[空中交通管理](https://baike.baidu.com/item/%E7%A9%BA%E4%B8%AD%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E7%90%86/9388914%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)部门处理空域事宜时应当对全过程的各项工作提出严格的时间规定，并合理分配各项工作占用的时间。

第一百零八条　民航总局空中交通管理局负责编写民用航空空域使用手册。民用航空空域使用手册的内容应当包括下列空域的有关资料和管理规定：[飞行情报区](https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E8%A1%8C%E6%83%85%E6%8A%A5%E5%8C%BA/7174729%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)、高空管制区、中低空管制区、终端管制区、[进近](https://baike.baidu.com/item/%E8%BF%9B%E8%BF%91/10706361%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)管制区、机场塔台管制区、机场管制地带、管制扇区、航路、航线、[等待航线](https://baike.baidu.com/item/%E7%AD%89%E5%BE%85%E8%88%AA%E7%BA%BF/1832842%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)区域以及特殊区域。

[民用航空](https://baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA/11023801%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B0%91%E7%94%A8%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BD%BF%E7%94%A8%E7%A9%BA%E5%9F%9F%E5%8A%9E%E6%B3%95/_blank)空域使用手册应当定期分发，明确接受单位并保持固定联系。

民用航空空域使用手册应当及时修订，保持其完整性和准确性。

民用航空空域使用手册应当按照保密规定严格管理和使用。

**第七章　附　则**

第一百零九条　本办法自2004年6月26日起施行。