

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 1: 全球空中交通管理运行概念的介绍和评估

1.4: 机载防撞系统 (ACAS) 技术的作用

中国民航机载防撞系统的政策及实施

(由中国提供)

摘要

本文提供有关中国民航在安装、使用机载防撞系统方面的政策和实施情况。

1. 引言:

1.1 为提国际航行的安全保障水平，避免空中相撞事故悲剧的发生，国际民航组织已制定政策，推动机载防撞系统的安装和使用工作。国际民航公约附件 6 第一部明确规定：从 2003 年 1 月 1 日起，所有最大审定起飞重量超过 15000 公斤或批准载客数超过 30 的涡轮发动机飞机，应当装备机载防撞系统(ACASII)。

2. 中国民航的实施政策和实施情况

2.1 基于有效地防止飞机相撞、提高飞行安全系数，履行一个缔约国应尽的义务以及进一步提高中国民航空管服务质量等方面的综合考虑，中国民航总局已经采取了机载防撞系统 (ACASII) 强制安装和运行的积极政策，适航部门就机队安装 ACASII 事宜作出了规定。从 2002 年 1 月 1 日起，所有最大审定起飞重量超过 15000 公斤或批准载客数超过 30 的涡轮发动机飞机，应当装备机载防撞系统 (ACASII)。其实施日期比国际民航公约附件 6 的规定提前了一年。

2.2 根据中国空域、机场飞行量，以及中国机队改装的实际情况，自 2002 年 1 月 1 日起，中国民航总局对中国空域内最大审定起飞重量超过 15000 公斤或批准载客数超过 30 人，未安装 ACASII 的民用飞机制定了过渡期，在过渡期间实施了豁免或限制措施。从 2002 年 7 月 12 日至 2003 年 1 月 1 日，

中国民航空管部门对未安装 ACASII 的民用飞机实施严格的飞行限制：不得在国内繁忙民用机场起降、不得在主要航路上运行；2003 年 1 月 1 日起，未安装 ACASII 的民用飞机不得在中国空域中运行。

2.3 为使空管部门及时掌握各航空公司飞机安装 ACASII 的情况，中国民航规定从 2002 年 7 月 1 日零时起，对已安装 ACASII 的飞机，各航空公司及其代理人应当在飞行计划报编组 18 项 RMK 中注明：“ACAS”，表明该飞机已安装 ACASII。对未注明“ACAS”的，空管部门将视为未安装 ACASII。

2.4 同时，为保证 ACASII 的正确使用，中国民航发出通告，明确空中交通管制员一旦收到飞行员有关 ACASII 的避让指示（RA）告警并已采取避让动作的报告，则不再对该航空器与其他航空器或障碍物的间隔负责。在飞行过程中，如果飞行员发现管制员发出的管制指令与 ACASII 发出的避让指示（RA）不一致，应当按照 ACASII 的指示采取动作。

2.5 从 2002 年 7 月 1 日起中国民航强制使用 ACASII 以来，根据实际的运行报告，在所有发生危险接近的情况下，ACASII 都及时地提供了告警信息。

3. 下一步工作

3.1 对于最大审定起飞重量超过 5700 公斤或批准载客数超过 19 的涡轮发动机飞机的 ACAS 系统的安装和使用问题，中国民航根据国际民航组织公约附件 6 第 2 部的要求，已颁布了相应的适航政策，要求上述种类的飞机从 2004 年 1 月 1 日起，必须装备 ACASII；比国际民航组织的要求时间提前一年。目前，中国民航正在督促空管措施的制定等相关具体工作的实施。

3.2 中国民航始终高度重视 ACASII 的安装和使用工作，将遵照国际民航组织的有关要求进行 ACASII 系统的实施工作，这对提高中国民航的航空安全乃至国际航行的安全将发挥积极的作用。同时，希望得到国际民航界有关各方的支持。