



事故调查和预防（AIG）专业会议（2008 年）

2008 年 10 月 13 日至 18 日，蒙特利尔

关于议程项目 1.3 提交给全会的报告（草案）

议程项目 1： 附件 13

1.3： 附件 13 第 7 章

会议于 2008 年 10 月 14 日就议程项目 1.3 召开了一次会议。

会议主席

N. Stoss

议程项目 1: 附件 13
1.3: 附件 13 第 7 章

1.3.1 就 2 250 千克或以下的超轻型喷气机向国际民航组织发送通知

1.3.1.1 超轻型喷气机日益增加的使用很可能会对运行产生重要影响，从而要求将这类航空器的事
故和严重事故征候通知国际民航组织。有些最大质量等于或低于 2250 千克的超轻型喷气机没有包括在
附件 13 现有的通知规定当中。会上有建议指出将所有涡轮喷气航空器，不管其质量范围，均列入附件
13 的通知要求当中。

1.3.1.2 会议审议了对 4.1 段的修订建议，其中包括要求在 4.1 e) 句子之后增加“或以涡轮喷气动力
和最大质量等于或低于 2 250 千克。”会议了解到超轻型喷气机是商业用名称，在国际民航组织的规定
中无法使用，因此建议的修订中应使用“涡轮喷气动力”。

1.3.1.3 在 4.1 e) 句子后增加内容的建议得到广泛支持；然而，也有代表提出建议增加的最后部分“质
量等于或低于 2 250 千克”显得重复，删掉后并不改变规定的实质内容。会议支持这一观点。

1.3.1.4 一个国家提醒会议注意：这一概念要求调查包括低于 2 250 千克航空器的严重事故征候，
势必增加负担。有代表指出，该建议只涉及将事故和严重事故征候予以通知。

1.3.1.5 一个国家建议将该建议中使用的措辞修改为“涡轮动力的航空器”。秘书处指出修订提案
的意图只想纳入通常被称作“超轻型喷气机”的飞机，国际民航组织没有资源去收集所有涡轮动力航空
器的数据，因为这将包括直升机和安装有涡轮螺旋发动机的航空器。会议支持这一观点。

1.3.1.6 会议达成共识：删除修订提案 4.1 e) 句子中“质量等于或低于 2 250 千克”，4.1 e) 中“涡
轮喷气动力”修改为“涡轮喷气动力的飞机”。

1.3.1.7 根据对 4.1 段修订提案的审议，会议提出下述建议：

RSPP

1.3/1 号建议一对 4.1 段的修订

.....

第 4 章 通知

.....

发送通知

.....

4.1 出事所在国须毫不拖延地用可供利用的最适当和最迅速的方式将事故或严重事故征候的通知发给：

- a) 登记国；
- b) 经营人所在国；
- c) 设计国；
- d) 制造国；和
- e) 国际民航组织，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 千克以上、或是涡轮喷气动力的飞机。

.....