



主题演讲：

应对新兴和战略性的挑战：
国际民航组织 2015 年高级别安全会议的结果

国际民用航空组织（ICAO）秘书长
雷蒙·邦雅曼先生
在北京民用航空安全国际论坛上的致词

（2015 年 4 月 23 日，中国北京）

1. 谢谢，各位早上好。
2. 国际民用航空 2014 年遇到两个引人注目的、新兴的安全和安保问题，这是特点截然不同的挑战，国际民航组织和全球航空运输业最近几个月对此一直非常关注。
3. 虽然我们已经从去年 MH370 和 MH17 航班悲剧性失事之后汲取的许多重要教训中获益，但是，从我们更广泛的战略规划的角度来看待这些事件和我们为解决这些问题采取的措施同样重要。
4. 但是，让我们今天首先回顾一下 MH370 和 MH17 留给我们的教训。
5. 首先，从这两起事件，特别是从 MH370 汲取的教训，是要承认当出现涉及公共信任问题时，我们的行业必须对我们网络的极为罕见的意外事件迅速作出回应。
6. 以 MH370 为例，你会记得媒体狂潮将其消失冠以“史无前例”和“神秘”的术语。确实，再发生一次类似 MH370 航班消失的概率基本上是亿分之一。
7. 然而，一旦明确这不是一次普通事故，而且公众对于我们网络的安全性和有效性的信任产生了质疑，国际民航组织、国际机场理事会、民用空中航行服务组织和国际航空运输协会迅速召开了一次高级别会议，商量行业的适当回应。
8. 最后，建立了两个由国家和行业专家参与的平行工作队。不到一年后，这些机构的调查结果和建议就提交给了由 36 个国家组成的国际民航组织理事会，并随后在今年二月高级别安全会议期间提交给所有会员国。
9. 为对 MH370 事件做出回应，高级别安全会议的主要成果是支持 15 分钟飞行追踪的新标准。

10. 这种发展代表了实施国际民航组织更全面的全球航空遇险与安全系统（GADSS）关键的第一步。随着时间推移，全球航空遇险与安全系统也将要求制定国际规定，在异常或遇险飞行条件下实现更高的追踪频率和精度。
11. 国际民航组织目前正在领导全球航空器追踪落实举措，以展示充分利用现有技术和能力。
12. 十几家或更多的世界航空公司和多种机型预计将根据亚太地区可用空域参加这些演习。
13. 关于 MH17 和冲突区，安全会议的主要建议是由国际民航组织开发并在其主机上存储一个中央化在线信息库，各国、运营人和相关组织可以在此交流冲突区风险的最新信息。
14. 国际民航组织理事会随后批准了这一建议，注册用户 4 月上旬可在国际民航组织网站首页随时访问信息库。
15. 我刚才强调了有关 MH370 和 MH17 问题的进展是在这些事件发生不到一年的时间取得的。
16. 你们当中比我更熟悉全球航空治理的人会意识到，在短短几个月内的进展程度，代表了真正的重大成就。
17. 不过，我想指出，尤其是按照我今天发言的话题，这些决定并不表示我们的部门简单把它最近遇到的火情扑灭，或从一个紧急情况跑到另一个紧急情况。
18. 具体而言，在这种情况下，国际民航组织已经为实现航空的全球航班追踪能力制定出绩效计划和技术路线图。
19. 这些成果是我们在 2011 年和 2013 年与各国和行业全面协商之后涌现出来的，这个过程最好的例子也许是我们 2011 年成功举行的全球空中航行业界专题讨论会，500 多名行业参与者与我们在国际民航组织开会。
20. 我们承担了 2013 年修订《全球空中航行计划》或 GANP 的所有相关工作。正如你们所知，《全球空中航行计划》，连同其附属文件《全球航空安全计划》（GASP），是国际民航组织为全球航空安全和效率长期战略规划之需要做出的主要回应。
21. 我刚才描述的对于《全球空中航行计划》全面磋商，是因为预测已经告诉我们航空业的容量到 2030 年再增加一倍所驱动，正如它于 1977 年开始的前两个 15 年周期一样。
22. 国际民航组织认识到并优先确定我们国家面临的能力挑战，以及至今指导我们大部分战略规划的相关担忧。例如，对技术人才短缺和地区培训能力不足的单独预测，直接促使我去年在国际民航组织建立了一个新的全球航空培训办公室。
23. 我可以为你们提供很多这方面的例子，但要继续专注于手头事项，我只希望强调，虽然我们对 MH370 和 MH17 的反应非常迅速，但并不是在缺乏战略考虑下做出的。

24. 航空器失事绝对是加速了实施全球空中航行计划的航空系统组块升级（ASBUs）的一个方面，正如你们知道，组块升级详细阐述并综合了整个部门直至 2028 年的绩效改善规划。
25. 这就是为什么我们把 2016 年 15 分钟追踪要求描述为最终实现更全面追踪能力的“基础”或“第一步”。
26. 航空当然会通过更多地了解导致 MH370 失事的原因而获益。所有根据《芝加哥公约》附件 13 框架产生的事故调查和报告，可靠地提供了重要的调查结果和建议，帮助我们防止以后发生事故并拯救生命。
27. 对这个问题和其他安全数据分析多年并与同行业运营人协同工作交流事故信息和结果，我们部门已经确定了三个高致命事故类别，现在对其协同开展工作。这些是：
 - 跑道侵入及跑道冲偏。
 - 有控飞行撞地，或 CFIT。
 - 最后，飞行失控（LOCI）。
28. 这些努力已经看到一些明确结果。与跑道有关的死亡人数已经从 2010 年 179 人下降到 2014 年仅 1 人。同样，我们看到有控飞行撞地死亡率下降了近 85%。同时，同期的飞行失控事故次数已经减少了一半。
29. 这些都不是本部门在危机中的结果或目标。它们是坚决和战略性规划与协作的产物，而这恰恰是国家和行业通过国际民航组织在未来继续使航空更加安全的方式。
30. 我们其他共同的全球性挑战，包括航空安保和简化手续、空中航行能力和效率、环境保护和航空运输可经济发展，同样需要一个统一的方法，并辅之以实际的实施援助。
31. 对于亚太地区具体而言，迄今为止面临的总体挑战是客运和货运量的持续增长。
32. 2014 年，这个地区对超过 900 万次航班进行安全有效的管理，使得亚洲/太平洋地区成为世界上最大的航空旅行市场，占全球收入旅客公里（RPKs）31%的份额。
33. 中国自 2004 年以来航空运输量翻了一倍，目前航班量占全球 12%。
34. 只有当国家和行业合作伙伴实施有效的安全措施时，这种增长才成为可能和得以持续。
35. 如果没有对航空运输业务的安全性做出重大承诺，就不会出现如此规模的成绩，你们在这方面的局部成就真正值得赞扬。我相信，这种趋势只会继续，而在这方面，通过国际民航组织进一步合作和共识，将继续成为你们最好的前进道路。

36. 不过，我们都知道这一增长速度的影响是多重和相互关联的。这意味着需要继续勤勉并代表所有亚太航空安全利益相关者作出承诺，这样你们才能并肩携手继续应对如下挑战：
- 空域和机场日益拥挤。
 - 环境压力日益严重。
 - 地面基础设施和空中航行系统需要大规模投资。
 - 航空公司或机场运营人潜在的经济风险和长期生存能力。
 - 技术人员的培训和经验水平。
 - 许多与本地市场和机构更具体的其他问题。
37. 我还饶有兴趣地注意到你们本次会议议程之中人的因素。在一个日益复杂的系统之中，人的行为对航空安全和效率的贡献是至关重要的，德国之翼 9525 航班事件使其变得尤为明显。
38. 我谨对这一悲剧性事件做些补充，国际民航组织自 2009 年以来一直在提请更多关注持照航空人员精神健康评估的重要性，我们将继续这样做。
39. 但是，我们也必须认识到，确定精神健康的任何实际程度是一项非常复杂的医学挑战，航空公司、驾驶员和其他人只能向提供给我们的最好医疗方案做出反应。
40. 女士们、先生们，这可能是我最后一次有机会作为国际民航组织秘书长向你们讲话。今天结束时我要强调的是，多年来服务于国际民航组织和它所支持的全球航空运输部门一直是我莫大的荣幸。
41. 我祝愿我在这里的所有朋友和同事们今后取得更大成功，并相信北京民用航空安全国际论坛的讨论，将会对你们的共同目标提供重要和富有成效的贡献。

谢谢。
