

国际民航组织秘书长雷蒙·邦雅曼先生的致辞
2011年中国民航发展论坛
(2011年5月11日——12日，北京)

1. 我有机会参加2011年中国民航发展论坛，深表谢意。
2. 这一活动的主题是加速全球民用航空的转变，这一主题恰到好处。
3. 今后数年内，航空旅行的持续发展将对航空运输系统和基础设施带来巨大压力，在世界各地，许多系统和设施都已在高峰运转。
4. 国际民航组织最近预测，到2030年，商业航空公司的年客运量将达50亿人次，而目前则为25亿人次，航班离港架次将超过5000万次，而目前则为2500万次。这些数字令人叹为观止。
5. 在亚太地区，有关数字同样令人惊叹。该地区航空公司的长期预测是，其今后二十年的年增长率将达6.3%，远远高出同一时期4.7%的世界平均增长率。中国自己就需要4000架新的客机和货机。
6. 如果我们要迎接成长带来的技术、运行和政治挑战，我们就必须大刀阔斧、连贯一致和及时地改变我们的行事方式。
7. 这就意味着我们要为自己制定明确的目标。正如管理天才 Peter Drucker 说过，预测未来的最佳方式就是缔造未来。
8. 有鉴于此，我们打算为自己缔造什么样的未来呢？
9. 让我设想以下几点。
10. 到2030年，即使成长率打破纪录，民用航空较之以往会更加安全无虞，世界任一地区的事事故率都不会显著高于世界平均事故率。
11. 同样，航空保安措施也将比以往更有效率和效果。对于航空公司而言，这些保安措施将不再是不堪承受的运营负担，旅客也将重新找回航空旅行的快乐。
12. 就环境可持续性而言，航空部门将已超过其雄心勃勃的2010年目标，正在朝着实现碳中和的目标大步迈进。
13. 总体而言，国际航空对全球社会经济贡献与日俱增；遵照《国际民用航空公约》，国际航空是推动世界各国和人民之间的和平与理解的一项关键要素。
14. 我认为，如果我们集体制定正确的战略和行动，以便按照本次会议所示，加速全球民用航空的转变，那么我们就能够实现这一愿景。

15. 为此目的，作为国际民航组织秘书长，我的承诺就是确保我有幸领导的组织在推动这一进程方面充分履行其领导责任。
16. 我在 2009 年 8 月就任秘书长之后不久，即在国际民航组织理事会支持之下，决定将**战略目标**的数目减为三个目标。
17. 我的目的是集中全部精力处理最为重要的事项：**安全、保安、环境保护和航空运输的可持续发展**，并且向成员国提供具体切实和富有意义的支持，实施国际民航组织的有关标准和政策。
18. 从我们在所有战线上部署的人力和财务资源的角度而言，这一做法已经取得成效。
19. 请允许我先从安全讲起。

安全

20. 安全的范畴就是全球航空运输系统一如既往是安全的。这就意味着进一步的改善需要侧重于那些带来最高风险的情况。
21. 我们清单上第一号问题就是**跑道安全**。死于跑道安全事件的人数高于其他任何类型的事故。几天之后，从 5 月 24 日至 26 日，我们将在蒙特利尔举办全球跑道安全专题讨论会，面向监管者、空中航行服务提供者、航空器和机场运营人，以及设计和制造机构。我们的目标就是汇聚他们的集体专长、知识和最佳做法，处理有关跑道安全的各种问题。
22. 在专题讨论会期间，国际民航组织和国际航协将会推出关于降低跑道侵入风险工具包的一大更新，所有主要的国际安全组织都对此作出了贡献。
23. 8 月份，在另一次全球会议上，我们将推出关于**管理疲劳风险**的新标准，此乃另一项重大安全关切。我们还将就此题目提出新的指导材料：一份手册供监管者使用，另一份手册供业界使用。
24. 从更具战略性的层面而言，国际民航组织制定了一项风险管理系统，帮助优化使用我们可以利用的资源，以降低造成生命损失的最大风险的情形。
25. 我们将这一举措与最近建立的安全协作援助网络合为一体，并且设立了一个新的自愿安全基金，帮助那些体现出改进安全承诺之心的国家；事实上，我们将建立一个强大的援助机制。
26. 承诺是关键所在。我们希望看到具体的行动和切实的结果。否则，这一切都只流于空谈。
27. 另一个具有潜力的途径就是制定**积极主动的分析方法**。概言之，我们希望制作的统计资料促使决策者在安全风险酿成事故之前即就此采取行动，而不是等待事故发生才启动变革。
28. 在这一领域影响重大的一项创新之举就是国际民航组织综合安全趋势分析和报告系统，简称**iSTARS**。该系统现在可供使用，为指导决策和优化使用安全资源提供关键信息。

29. 显然，迅速有效地获得所需信息是至关重要的。今天，我非常高兴地告诉大家，国际民航组织已经完成制定**全球安全信息交流机制和系统**。这一独一无二的全球资源是国际民航组织在去年秋天大会期间与欧洲委员会、美国运输部和国际航协签署的信息共享协议的结晶。这一协作努力将以史无前例的方式把我们四个组织联系在一起，并且提高世界范围内的监管效率。更为重要的是，这一网络扩大到其他实体的范围越广，则其拯救的生命就越多。
30. 随着我们向前推进我们的安全方案，我们将会通过实施服务提供者的安全管理系统和监管者的国家安全方案，继续着重强调安全管理做法。
31. 为了实现最佳协同作用，我刚才阐述的所有活动都会纳入经修改的**国际民航组织全球航空安全计划**当中，该计划连同国际民航组织第一份全球航空安全报告，定于年底出版。
32. 说到这里，我想强调其他两点。
33. 一点就是要推动实现更有效的**空中交通管理**，国际民航组织将监督欧洲共同体、美国和日本的中空航行系统现代化项目的协调情况。为此目的正在做出许多前景可观的努力。今后十年内，各国将投资大约**1200 亿美元**，对其国家航空基础设施进行升级。
34. 各项初步计划将在**2011 年 9 月**召开的全球空中航行论坛上提交给各国，随后在**2012 年 11 月**举行的第十二次空中航行会议上予以最后定夺。
35. 我想强调的另一点就是，我们必须确保具有**足够的合格人员**，运营和管理全球航空运输系统的各个组成部分。
36. 数周前我们公布了一项研究，研究表明，从现在起至**2030 年**，将需要填补驾驶员、维修人员和空中交通管制员等**两百多万个**工作岗位。退休浪潮和商业航空运输的成长造成了这一现象。
37. 问题在于，现有培训设施不足以满足这一需求，我们可能会面临大约**56 万个**职位短缺的问题。
38. 国际民航组织去年召开的下一代航空专业人员专题讨论会勾划出了**征聘、培训和留用航空专业人员的战略**。计划于**2012 年 4 月**举行一次后续活动，以帮助我们巩固和扩展应对这一问题的战略。这将对制定弥合差距的协调做法大有裨益。

保安

39. 我现在再谈谈保安。
40. 使用航空进行的恐怖主义袭击尤其引起振动和令人震惊。对于航空运行、航空运输业界、公务和休闲旅行市场以及货运而言，恐怖主义袭击造成大量代价高昂的干扰之潜力不可低估。最有甚者，这些袭击伤害百姓。
41. 即使当恐怖主义行为遭到阻止或瓦解，它们仍然对于国家的日程、业界的繁荣，以及旅行者和货运者的信心都产生重大影响。

42. 此外，对航空的威胁变得日益复杂。这些威胁的演变速度很快，航空运输系统的所有组成部分都成为其潜在的袭击对象。
43. 行之有效的保安机制必须具有灵敏性、内聚力、多层铺开且得到妥善支持和维护，在旅行和贸易伙伴当中具有高度的一致性和兼容性。恐怖主义分子试图在全球网络中找到任何薄弱环节。他们无视边界的存在。所有国家在行之有效的全球保安机制网络中都有切身的利益。
44. 我同意有些人说的我们在过去十年中改进良多。我们能够更好地预期、侦测、阻止和防范袭击。当袭击发生时或有人企图袭击时，我们也能更恰当地做出回应。但是正如最近的事件表明，我们必须坚持不懈地强化和调整我们的战略。
45. 这就是去年秋天大会发出的信息，届时成员国一致通过了航空保安宣言，他们在宣言中重申其对协同合作积极主动开展工作的承诺，尤其是要迎击对于民用航空保安新的和正在出现的威胁。
46. 宣言侧重于四大目标领域：加强安检技术以探测违禁物品，加强国际标准，改进保安信息的共享，并且为有需求的国家提供能力建设援助。
47. 在上述每个领域内，国际民航组织通过促进实施工作和进行全球协调，正在发挥其领导作用。
48. 为了加强保安程序，我们正在与业界协作制定关于今后改进安检程序的机场安检点蓝图。
49. 关于航空货运，理事会已于 11 月批准了对附件 17 的修订，其中包括新的和强化的标准，将于 7 月开始适用。这些标准当中包括一条要求，即各国必须为航空货运建立供应链保安程序。
50. 我们正在就此与世界海关组织进行合作，以期实现最高水平的终端对终端货运保安，同时防止在物品跨国际边界流动时产生不必要的拖延。
51. 我谨在此强调一项意义重大的要点，这就是援助问题。我强烈认为，我们必须将资源和注意力都集中放在那些最需要援助来履行其义务的成员国，以便建立可持续的保安机制和监督系统。
52. 关于这一点，今年初，我在新德里启动了第一轮地区会议系列，这些会议将制定航空保安宣言的实施路线图。采纳的措施包括各国采取行动，确保专业人员得到适当培训和装备，从而加强安检程序。将通过与海关当局就共同目标携手工作，增强航空货物保安。路线图中还强调了与国际民航组织、其他国家和航空业界合作向国家提供能力建设援助，该路线图可作为其他地区航空保安会议的样板。
53. 我希望这些地区会议精彩荟萃，为定于明年在国际民航组织蒙特利尔总部召开的全球航空保安会议铺垫高潮。

环境

54. 如同保安是一个全球问题从而需要全球解决办法一样，气候变化也是如此。但是在此领域，我充分了解各成员国之间的分歧，也知道我们需要找到妥协之道。

55. 因此，各成员国在大会上通过了一条决议，虽然有若干项保留意见，但这仍使得国际民航组织成为第一个联合国机构，领导一个部门订立了全球协调统一的处理二氧化碳排放的协议。
56. 决议包括一项全球目标，即至 2050 年实现全球年平均燃油效率改进 2%，并将二氧化碳排放量保持在 2020 年的水平。决议还要求促进发展和普及使用可持续的航空代用燃料，并商定将 2013 年作为目标日期，制定航空器的全球二氧化碳认证标准。
57. 该决议的重点之一就是各国同意自愿向国际民航组织提交国家行动计划。这些行动计划将便于各国查明他们如何能够降低国际航空的二氧化碳排放，以及他们可能需要何种援助。这将使国际民航组织能够监测实现全球理想目标方面的进展情况，并且解决国家的具体需求。
58. 国际民航组织将从 2011 年 5 月至 7 月举行五次地区讲习班，协助其成员国编制国家行动计划并将这些计划提交给国际民航组织。
59. 最后，我们期待着今年年底在南非德班举行的第十七次缔约方会议达成协议，认识到国际民航组织取得的进展，并且鼓励其成员国进一步通过国际民航组织开展工作，缔造国际航空的可持续未来。

结论

60. 我们在此阐述了国际民航组织推动安全、保安和全球航空运输系统的总体可持续性战略的某些关键要素。
61. 在结束发言之前，我谨重申，本组织致力于与世界航空界所有成员携手合作，加速全球民用航空的转变。

—————