



## 大会 — 第 40 届会议

### 执行委员会

#### 议程项目18：国际民航组织的多种语文

#### 国际民航组织语文服务政策

(由巴拉圭提交，并得到拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)<sup>2</sup>成员国和西班牙语国家民用航空当局共同体<sup>3</sup>(CAACL<sup>4</sup>)的支持)

#### 执行摘要

本工作文件强调实行多种语文的重要性，因为它贯穿于国际民航组织全部的活动。在这方面，用本组织所有正式语文提供各种出版物和文件至关重要，因为语言障碍妨碍信息和知识的获取，影响巨大。

鉴于国际民航组织的愿景、任务及战略目标和全球计划，这一根本考量已反映在大会的几项决议中。坚持使用多种语文并非成员国独有的责任，聚拢要素，有力回应对口、笔译的需求，同样也是本组织的一项根本目标。

**行动：**请大会：

- a) 支持国际民航组织在所有文件、出版物和工作中使用多种语文；
- b) 审查预算拨款和可以增进效率的机制，确保国际民航组织能继续为所有成员国提供有效的服务；
- c) 继续果断实施大会第A24-21号、A37-25号、A39-22号和A39-23号决议中提出的行动，跟进旨在落实这些行动的各项活动；和
- d) 评估和分析这方面认为必要的其它考虑因素。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标和辅助实施战略。
财务影响:	不适用

<sup>1</sup> 英文和西班牙文文本由巴拉圭提供。

<sup>2</sup> 阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚(多民族国)、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)。

<sup>3</sup> 安哥拉、巴西、佛得角、几内亚比绍、赤道几内亚、莫桑比克、葡萄牙、圣多美和普林西比及东帝汶。

<sup>4</sup> Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL)。

参考文件：	《国际民用航空公约》— Doc 7300号文件 《国际民航组织出版物条例》— Doc 7231号文件 A38-WP/403号文件； A39-WP/46号文件 《大会有效决议》（截至2016年10月6日）— Doc 10075号文件：第A37-25号决议：《国际民航组织语文服务政策》 联合国大会第A/RES/69/250号决议
-------	---

## 1. 引言

1.1 国际民航组织是联合国系统最老的组织之一，而《国际民用航空公约》自1944年以来也始终保持了它的价值。关于未来航空的种种，如空中交通量的预期增长，正在兴起的趋势和变动不居的运行环境等等，其中决不能忘的一条，是要实现航空的目标，就要确保它的现代性、效率性和有效性，以及各方都能发挥作用的适当组织性。

1.2 正如一再指出的，实行多种语文是顺应其宗旨的一项根本原则，因为国际民航组织的目标是要确保所有成员国的航空安全及其经济和环境的可持续性，而且对此始终不渝。

1.3 根据这种思路，大会第三十九届会议在议程项目“国际民航组织的多种语文”框架下，审议了三份工作文件(A39-WP/43、355、357号文件)。

1.4 执行委员会则在其关于国际民航组织大会第39届会议议程项目26的报告(A39-WP/524号文件)中指出，须要求理事会在认识到多种语文是实现国际民航组织各项目标的一项基本原则的情况下，密切监测其通过的旨在提升语文服务效率和有效性的各项政策和决定的落实情况，继续关注用所有语文提供与实施准则相关文件的预算项目及所需资源，并审查实现这些目标所需的外包水平。

1.5 与此同时，基于使用多种语文原则的根本重要性，大会第39届会议在审议A38-11号决议后，通过了第A39-22号决议，取前者而代之，其中规定：

“4. 重申标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施需由规定功能和性能要求并规定必需的安全、正常和效率水平的广义、成熟和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应该及时翻译成国际民航组织的所有工作语文，并且应当尽可能置于单独文件中；”

## 2. 分析

2.1 国际民航组织语文和出版处负责使用联合国所有正式语文，为本组织提供语文服务、文件制作和出版发行。其主要职责包括口、笔译服务；出版发行；参考资料和术语研究；外包服务；文字处理及校对。

2.2 从政治和运行角度看，坚持使用多种语文势在必行。本组织处理的是监管框架和民用航空规则，翻译工作必须始终是成员国的一个优先。目前用六种语文为大会、理事会、空中航行委员会、航空运输会议、外交会议和专题讨论会提供会议口译服务。经指出，国际民航组织按会议种类限制笔译服务。

2.3 尽管承认实行多种语文是一个根本性支柱，但并非国际民航组织网站上公布的全部文件都有译文。经指出，一些关于技术、运行和规划方面的重要文件尚未翻译，因而没有执行Doc 7231号文件：《国际民航组织出版物条例》(第七条 - 语文)所要求的用国际民航组织正式语文出版所有手册和通告的规定。

2.4 令人关切的是，预算中对语文服务的总体拨款水平与前两个三年期情况相同，这可能对使用多种语文造成风险，影响对翻译需求增长的应对能力。

2.5 虽然2017 - 2019年三年期随着无纸环境的日益增长，支助服务方面取得了进展，但自2008年以来，国际民航组织也目睹了口笔译服务量的增加。

2.6 因此认为，多种语文的使用不应受预算限制影响，国际民航组织必须找到能够提高语文服务效率并增进其效果的机制，以确保这一重要目标得以实现，在用所有语文提供国际民航组织通过的文件方面，不再发生拖延。

2.7 另一方面，在拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)内部，也使用葡萄牙语作为接受的会议工作工具。

2.8 除上述情况和改进国际民航组织六种语文服务的必要性外，拉美民航委成员国还多次在拉美民航委会议上，并在2015年与国际民航组织理事会主席和本组织秘书处举行的会议上，提出本国语言不是国际民航组织正式语文所面临的问题。理解文件和与会者讨论情况的困难，造成对国际民航组织指导方针和规则、规章的适用做出表态、确定立场和遵循履约能力的下降。作为缓解这些问题的办法，巴西和葡萄牙承担了《芝加哥公约》附件的翻译。两个国家都确定了时间表，目标是在2020年年末完成所有附件的翻译。

2.9 葡萄牙语按母语人数是世界第六大语言。官方语言为葡萄牙语的九个国家，总人口2.75亿，分布在四个大陆。在拉丁美洲，33%的人口讲葡萄牙语。因此，拉美民航委和西语国家民航局共同体认为，国际民航组织除应努力改进正式语文的服务质量外，还应在本组织预算限制范围内，支持葡语国家进行文件翻译和国际民航组织会议的口译。

### 3. 结论

3.1 基于以上分析可得出结论：应致力于评估本组织制度性质量保障方面任何可能的损失，尤其要考虑所译材料技术性强，准确性要求高，以便成员国完好理解国际民航组织的文件。

3.2 鉴于语文服务是国际民航组织每一方案的有机组成部分，这种服务事关重大，关系到本组织所有战略目标的实现，以及标准和建议措施和空中航行服务程序在全球范围的正确运用。

3.3 语文服务也是不让任何国家掉队(NCLB)举措和国际民航组织与成员国进行通信的一个根本要求。

3.4 实施大会决议中预定的行动并予以跟进和落实，必须成为常态。

3.5 关键一条，是要为国际民航组织确定的各种通信和/或信息传播方式，无一例外地提供本组织承认的所有不同语文的语文服务。充分的服务，必将大大促进国际民航组织各项目标的实现，并有助于本组织支持葡语国家当前的口、笔译行动。

— 完 —