



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

使用多种语文是国际民航组织实现其作为联合国专门机构的目标的基本原则之一

(由俄罗斯联邦提交)

执行摘要

作为各国人民之间和谐沟通的一个重要因素，使用多种语文对联合国具有特殊意义。为了增进宽容，使用多种语文确保了本组织所有人的有效和积极参与，以及效力的提高和参与的加强。

行动： 请大会：

- a) 请国际民航组织理事会持续确保国际民航组织大会决议得到执行；
- b) 责成国际民航组织理事会进一步分析和重新评估确保及时编制国际民航组织文件所需的人力和财政资源，这些文件涉及以国际民航组织所有工作语文执行标准，并进一步重新评估为实现这些目标所需的外包工作量，同时铭记联合国其他专门机构的最佳做法；
- c) 责成国际民航组织理事会彻底遵守实施国际民航组织采取的政策和作出的决定，以便提高语文服务方面的效率和效力，承认使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则；
- d) 请秘书长加倍努力，务使所有六种正式语文的口译和笔译服务达到最高质量；
- e) 鼓励国际民航组织成员国与秘书处积极合作推动使用多种语文，将其作为本组织工作方案的组成部分。

战略目标：	本工作文件涉及各项战略目标和所有辅助实施战略。
财务影响：	提高国际民航组织经常预算用于语文服务的资金的使用效率，以维持国际民航组织使用多种语文

¹俄文文本由俄罗斯联邦提供。

参考文件：	《国际民用航空公约》(Doc 7300/9号文件) 本组织2017年、2018年和2019年预算(Doc 10074号文件) 《大会有效决议》(截至2016年10月6日)(Doc 10075号文件) A39-WP/43号工作文件 A39-WP/524号工作文件 A40-WP/34号工作文件 A40-WP/62号工作文件 联合国第A/RES/71/328号决议 联合国第A/RES/73/270号决议
-------	--

1. 引言

1.1 大会2018年12月22日第A/RES/73/270号决议特别指出“联合国所有六种正式语文地位平等至关重要性”，以及“联合国活动中使用多种语文的重要性”，对此“请秘书长继续努力，根据大会第71/328号决议，确保六种正式语文充分平等，并向大会第七十四届会议报告有关情况”。

1.2 国际民航组织在使用多种语文的原则方面发挥着重要作用，除其他外，使各国能够遵守《芝加哥公约》第37条的规定，该条规定，“各个缔约国承允在确保规章、标准、程序……方面达到最高程度的一致”。此外，仅使用一种语文使本组织无法充分利用许多成员国在国际民用航空领域的最佳经验。《芝加哥公约》的序言部分指出：“……国际民用航空的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁”。

2. 国际民航组织的语文服务

2.1 2018年，语文和出版物(LP)部门提供了1 080万字的翻译，而预算要求的翻译量为860万字。翻译量的56.85%内部完成，43.15%发交外包。为1033场会议提供了口译服务，相较于前一年提供了1024场会议的口译。与此同时，早先编入预算的翻译能力为910万字，口译能力为1500场会议。翻译的年平均需求量约为1140万字。翻译的年平均实际翻译量约为1 110万字，口译约为1 585场会议。

2.2 国际民航组织为整个国际社会制定标准和建议措施(SARPs)，帮助由于没有充足的人员提供口译和笔译服务以及没有精通航空及其术语并充分致力于本组织目标和宗旨的高度专业笔译/口译人员以致无法有效工作的各国和各地区实施这些标准和建议措施。

2.3 国际民航组织最近每届大会会议的口译人员人数都有减少，目前口译科只有14名口译人员，包括科长。在不雇用临时口译员的情况下，这使他们每周只能为7场会议提供服务。然而，本地受过专业培训的口译人员相当有限，雇用国际民航组织总部(加拿大蒙特利尔)以外地区的口译人员会带来一些挑战，例如额外费用、外部口译人员对航空术语不够了解、需要办理签证等。此外，国际民航组织还需与其他雇主竞争征聘人员。所有这些都会带来一定的风险。

2.4 口译科没有储备的人手还给口译人员本身造成额外负担。他们只有在没有需要口译服务的会议时才能休假；与此同时，在理事会和空中航行委员会(ANC)闭会期间举行的其他会议也都需要口译服务。

2.5 只有在国家和国际组织有过多年关于航空、技术和法律方面翻译经验的高度专业语文人员才能确保翻译极其复杂的国际民航组织的航空/工程材料的质量。

2.6 为了提高翻译效率，应关注创新技术；例如，口语识别系统。不过，这个系统直接与多种语言挂钩，每种语言都需要它们自己的系统。

2.7 第39届大会之后，已经举行了许多重要会议，包括各种委员会/专家组会议和专题研讨会。其中一些会议是在没有口译或及时翻译的情况下进行的；例如，第十一次航空环境保护委员会会议(CAEP/11) (2019年2月4日至15日)的最后报告是在两个月后才从英文翻译成俄文和其他语文的。这无疑影响了成员国的参与和结果。

2.8 本组织2020年、2021年和2022年的预算草案(A40-WP/34号工作文件)表明，为确保使用多种语文编列的预算估计数“可以提供与本三年期相同的语文服务，只要既定的能力得到保持……”。不幸的是，该草案还指出，“理事会的信息文件将仅以英文本提供”和“理事会的非正式简报将仅以英文进行”。

3. 为年轻笔译人员/口译人员和自由职业者实施培训项目

3.1 国际民航组织应努力留住在整个联合国系统都受到重视和需要的口译人员和笔译人员。为此，必需依照联合国的最佳做法及时提升他们，促进它们提高资格和掌握航空术语。这些努力也将有助于寻找和雇用高素质的员工。未来三年，相当多的口译人员都将达到退休年龄(此刻有65%的笔译人员和21%的口译人员)；因此，此时需要明确的计划和时间表来预先培训替换人员，以便有机会将机构知识传授给年轻的专业人员。

3.2 此外，国际民航组织语文服务部门已经建立并正在使用所谓的“外部笔译人员名册”，该名册由国际民航组织前工作人员(退休人员)和在各专业领域至少有10年翻译经验但从未在国际民航组织工作过的有经验的笔译人员组成。他们是自己提出申请并根据竞争性考试的结果选用的。如果我们向自由职业者提供一个在国际民航组织完成短期实习的机会，使他们能够更好地理解联合国这个主管民用航空的专门性机构即国际民航组织的工作实质，从而减少他们编辑提交的工作所花费的时间，那么提高“名册”的效力和工作质量是合乎逻辑的。此外，他们最好在国际民航组织短期工作，以便建立一个可能任用人选的人才库，用于填补退休或被解雇的笔译人员未来的出缺。

4. 外包

4.1 在2017-2019年期间，为了解决翻译服务需求增加的问题，国际民航组织通过其他来源提供了资金或提高语文和出版物部门的内部效率来应对。虽然与各国的来往信件的翻译由内部资源处理，但大多数其他需求都外包出去了。

4.2 外包工作时，国际民航组织作为客户，很难控制承包商的工作质量，因为承包商或许会将工作分包给第三方而最后并不编辑工作。国际民航组织的翻译人员如对这样的工作进行编辑，那实际上就重复了语文服务的工作和费用。

4.3 在某种情况下，合同工很可能根本拒绝完成一项工作，这可能会使文件编制的最后期限无法达到。此外，送交翻译的文件内容也有被泄密的可能。我们也不能保证国际民航组织术语的准确性和一致性，这在翻译监管材料时尤为重要。所有这些因素都对承包商的翻译质量提出了质疑。

5. 多种语文和使用单一术语库

5.1 当国家专家在编写文件草稿时不使用国际民航组织秘书处编制的术语库时，会在国家航空企业理解的航空工程术语层面造成更多混乱。

6. 结论

6.1 国际民航组织大会第37届会议一致通过了第A37-25号决议：国际民航组织的语言服务政策，“重申使用多种语文是实现国际民航组织作为联合国专门机构的目标的基本原则之一”，即“……国际民航组织所有工作语文的平等和服务质量是该组织的持续目标”。

6.2 语言服务是国际民航组织每个方案的组成部分。它们对于实现本组织的所有战略目标以及在全球一级实施标准和建议措施以及空中航行服务程序至关重要。此外，语言服务是落实“不让任何国家掉队(NCLB)”举措和进行国际民航组织与成员国沟通的一个关键要求。

6.3 使用多种语文在建立一个安全、可靠的全球民用航空系统方面，不仅是一项支出，也是一项投资。