



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 19：国际民航组织多种语文的使用

使用多种语文是实现国际民航组织作为联合国专门机构目标的基本原则之一

（由俄罗斯联邦提交）

执行摘要

俄罗斯联邦赞同并支持关于使用多种语文问题的联合国大会的决定和国际民用航空组织（ICAO）的有效决议，特别是所有六种工作语文的平等和服务质量，同时也对国际民航组织语文服务的现状表示关切。

本文件概述了本组织目前的语文支助服务，分析了国际民航组织关于使用多种语文的政策，并举例说明了潜在的负面影响，包括如果口译和笔译质量进一步下降，就有可能无法实现国际民航组织的战略目标，无法在全球范围内实施标准和建议措施以及空中航行服务程序。

本文件中所载的信息需要大会给予密切关注并采取果断行动。

行动：请大会：

- a) 认识到语文服务是实施《国际民航组织 2026-2050 年战略计划》的高度优先资源；
- b) 认识到《实施国际民航组织多种语文战略行动计划》规定的措施存在不足；
- c) 指示理事会对国际民航组织使用多种语文的现状进行全面和系统的审查，并向国际民航组织大会第 43 届会议报告审查结果；
- d) 指示国际民航组织理事会实施国际民航组织语文服务质量系统，包括工作人员开展的工作和外包工作；
- e) 请理事会考虑是否需要修订 Doc 7231/11 号文件《国际民航组织出版物条例》，以确保国际民航组织出版物以国际民航组织所有工作语文进行传播；
- f) 指示国际民航组织理事会审查为理事会各技术专家组和空中航行委员会提供语文服务的规则；
- g) 指示国际民航组织秘书长采取措施提升笔译服务质量和避免出现第 4.1 至 4.7 段所列情况；
- h) 指示国际民航组织秘书长从国际民航组织现任工作人员中任命一名使用多种语文问题协调

¹ 俄文版本由俄罗斯联邦提供

人，负责处理秘书处所有部门、国际民航组织成员国和各国专家提出的有关使用多种语文的请求。	
战略目标：	本工作文件涉及所有战略目标、高度优先促成因素和辅助促成因素。
财务影响：	本文件提及的各项活动将在 2026-2028 年经常方案预算和/或预算外捐助以及成员国对战略基金的捐助的可用资源内开展。
参考文件：	Doc 7300 号文件：《国际民用航空公约》 Doc 10184 号文件：《大会有效决议》（截至 2022 年 10 月 7 日） 2024 年 9 月 11 日通过的大会第 78/330 号决议 《国际民航组织出版物条例》（Doc 7231/15 号文件） 《联合国使用多种语文战略框架》（2024 年） 《国际民航组织2026-2050年战略计划》

1. 引言

1.1 2024 年 9 月 11 日通过的大会第 78/330 号决议再次强调了使用多种语文的重要性，这有助于促进团结和国际理解。该决议还强调了联合国所有六种正式语文平等地位的重要性。

1.2 多种语文原则在国际民航组织中发挥着基础性作用，除其他外，使各国能够履行《芝加哥公约》第三十七条规定：“缔约各国承允在规章、标准、程序方面……进行合作，尽力求得可行的最高程度的一致”。此外，仅使用一种语文严重限制了本组织应用国际民航组织成员国在民用航空领域积累的专门知识和经验的能力。

1.3 根据国际民航组织大会 A37-25 号决议（该决议仍有效），国际民航组织所有工作语文的平等和服务质量应是本组织的持续目标。

1.4 实际上，《国际民航组织出版物条例》（Doc 7231/15 号文件）规定，本组织的出版物“用理事会决定的一种或数种语文”发布，但问题依然存在，即理事会确定发布国际民航组织文件所用一种或数种语文的标准，以及所需的笔译量。例如，根据《芝加哥公约》第八十四条和 Doc 7782 号文件《解决分歧规则》提交的《申诉状》和其他程序性文件的附件，未译为国际民航组织的其他工作语文，尽管这些附件是这些程序性文件的组成部分。

1.5 近年来，本组织内部出现了一种趋势，即将英文作为国际民航组织单一工作语文。因此，许多文件仅以英文发布。例如，国际民航组织理事会工作文件和国际民航组织国家级信件的附件未被翻译为国际民航组织所有工作语文。国际民航组织的大部分活动，包括参与制定标准的专家组会议，均仅以一种语文（英文）开展，且未提供国际民航组织其他工作语文的同声传译。由此产生的问题在于，这种做法是否符合联合国自身正式宣布的原则，以及国际民航组织当前的政策和做法在多大程度上契合本组织内部持续存在的与使用多种语文有关的挑战和问题。

2. 实施国际民航组织多种语文战略行动计划

2.1. 国际民航组织大会第41届会议批准了国际民航组织《多语文战略》，该战略包含在国际民航组织内部推广多语文的必要措施，具体包括确保平等和服务质量、优化可用资源、遵循联合国语文服务最佳实践，以及开发和使用经改进的技术工具。

2.2. 2023年制定了《实施国际民航组织多种语文战略行动计划》（以下简称《行动计划》），该计划包含一系列有具体时限的步骤，旨在推动国际民航组织《多语文战略》的实施进程。

2.3. 特别是，根据该行动计划的当前现状，国际民航组织在不到三年时间内推出了多款创新型数字工具（包括语文服务管理系统 — LSMS、MS Translator和eLUNa人工智能平台），旨在提升本组织语文服务的表现。已提交的报告中未包含这些已实施工具的成效指标，仅提供了预期达成的积极成果。

2.4. 与此同时，由于缺乏必要财政资源，《行动计划》要求的多项措施至今尚未落实。例如，首先，对于通常不提供口译服务的会议，国际民航组织尚未就其口译服务需求开展相关调研；其次，旨在建设国际民航组织语文服务能力并确保服务连续性的初级语言干事（JLO）方案尚未重启；第三，作为实习方案的一部分，与培训中心及高等教育机构开展合作的相关计划也仍未实施。

2.5. 总体而言，我们注意到国际民航组织缺乏对多语文现状全面和系统的审查。由于缺乏综合统计数据，无法对国际民航组织工作中的多语文状况进行全面评估。

3. 国际民航组织语文服务

3.1. 现状

3.1.1. 在本组织2023年、2024年及2025年预算中，语文服务支出占比为11%（40,771加元）。这些资源计划用于保障每年770万词的笔译服务及224场会议的口译服务。

3.1.2. 本组织共有16名全职笔译员。尽管预算仅规划770万词的笔译量，但2023年笔译需求达到820万词，2024年达到983万词，2025年（截至5月）达到421万词。

3.1.3. 口译科共有13名全职口译员（含科长）。2024年该团队为155场国际民航组织会议提供了语文支持，而当年计划召开的工作会议总数为894场。

3.2. 自由职业人员提供的语文服务

3.2.1. 根据过去三年现有量化数据，仅2023年度就有45%的笔译工作通过外包完成。

3.2.2. 当地受过专业培训的同声传译员市场十分有限，而从国际民航组织总部以外地区聘请译员会产生额外成本及行政复杂性（涉及签证、每日津贴及差旅费）。此外，外部同传译员对航空专业术语的熟悉程度也不足。

3.2.3. 工作外包时，委托方（此处即国际民航组织）难以监督外部笔译员的工作质量，后续需由国际民航组织内部笔译员进行修订，这实则造成了工作重复，也使语文服务产生额外成本。此外，送交翻译的文件保密性也可能受到影响。

3.2.4. 需强调的是，无法确保外包翻译出版物在国际民航组织各官方语文版本中的完全准确性，因为自由职业笔译员缺乏与各国专家沟通的机会，而这些专家会参与新版或修订标准各语文版本的科学编辑工作。

4. 笔译服务质量下降对国际民航组织实现战略目标能力的影响

4.1. 根据各国航空业界及参与国际民航组织工作的其他专业人士处获取的信息，国际民航组织出版物笔译及会议口译质量均引发关切。与此同时，多数情况下工作文件仅翻译了主体部分，而包含重要原始信息的附件未予翻译。记录显示，大量讨论复杂技术问题的国际民航组织工作组会议及地区会议未提供同声传译服务。在此情况下，英语表达不流利的专家实际上被排除在参与过程之外。

4.2. 国际民航组织2026-2028年预算草案将会议与笔译服务定义为配合战略目标及高度优先促成因素同步推进的辅助性资源。将语文服务排除在高度优先促成因素之外，不仅与联合国系统多语文原则不符，也损害了国际民航组织作为国际组织赖以存在的基本原则。

4.3. 未能确保理事会及其委员会文件以国际民航组织所有工作语文同步分发的情况同样引发高度关切。

4.4. 国际民航组织在与各国专家的外联及推广方面力度不足（包括对秘书处编制的术语框架的推广），导致各专家组在文件编制过程中未使用该术语数据库，进而造成航空术语使用混乱。

4.5. 国际民航组织务虚会曾出现未使用所有工作语文的情况，这限制了参会者平等获取信息的机会，也与包容性实践相违背。

4.6. 国际民航组织官网及官方社交媒体页面（Instagram、Facebook）均未遵循多语文标准，英语仍占据主导地位。

4.7. 国际民航组织目前未设立使用多种语文问题协调人，该岗位本应承担接收国际民航组织秘书处工作人员及各国代表咨询与请求的职责。这一空缺不利于本组织形成协调、统一和一致的多语文工作方针。