



国际民用航空组织

## 工作文件

A41-WP/343<sup>1</sup>

EX/145

2/8/22

第1号修改稿

(Revision No. 1)

1/9/22

仅英文、阿文和中文

### 大会 — 第 41 届会议

#### 执行委员会

#### 议程项目 19：国际民航组织的多种语文

#### 使用多种语文 — 推动实现作为联合国专门机构的 国际民航组织各项目标的基本原则之一

(由俄罗斯联邦提交)

#### 执行摘要

使用多种语文作为各国人民之间和谐沟通的一个重要因素，对联合国各专门机构具有特别重要的意义。使用多种语文除了促进国际理解和对话外，还确保各国专家切实参与本组织的工作，消除导致基于国籍进行歧视的条件，对于本组织的有效性来说是一个不可或缺的要素。

**行动：**请大会：

- a) 要求民航组织理事会继续不断监测国际民航组织大会关于语文服务的各项决议的实施情况；
- b) 要求理事会进一步分析和评估所需人力和财政资源，确保及时用国际民航组织所有工作语文编写与实施标准有关的文件，为国际民航组织举办的国际活动提供适当口译服务，并在不损害本组织有效性的情况下进一步审查外包工作量，同时考虑到联合国其他专门机构的最佳做法；
- c) 指示秘书长在国际民航组织理事会的支持下，把确保所有六种正式语文的口译和笔译服务的最高质量摆在最高优先地位，为此征聘高素质的语文专业人员为本组织工作，并进一步实现笔译和口译程序的数字化；
- d) 鼓励国际民航组织成员国与秘书处积极协作，推动使用多种语文，将其作为本组织方案和活动不可或缺的一部分。

战略目标：	本工作文件涉及国际民航组织的所有战略目标。
财务影响：	更有效地利用国际民航组织经常预算下分配给语文服务的资源，保持国际民航组织的多种语文。

<sup>1</sup> 俄文本由俄罗斯联邦提供。

参考文件：	Doc 7300 号文件，《国际民用航空公约》 Doc 10125 号文件，《本组织 2020-2021-2022 年预算》 Doc 10140 号文件，《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日） 联合国大会第 73/346 号决议，“在联合国系统使用多种语文” 联合检查组的报告，JIU/REP/2020/6
-------	--

## 1. 引言

1.1 联合国大会 2019 年 9 月 16 日第 73/346 号决议确认，使用多种语文是联合国的核心价值，有助于实现其各项目标，强调指出必须严格遵守为联合国不同机构和机关规定语文安排的各项决议和规则，并强调“联合国六种正式语文地位平等至关重要”。

1.2 使用多种语文原则在国际民航组织中发挥着基本作用，为此除其他外，鼓励各国遵守《芝加哥公约》第 37 条的规定，其中规定，“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，如果只使用一种语文，无法使本组织充分利用许多成员国在国际民航领域的最佳做法。

1.3 国际民航组织大会在其 A22-30 号决议中建议理事会“保持对国际民航组织语文服务的所有方面的审查”；大会 A24-21 号决议“批准作为一项政策原则，按照大会和理事会确定的条件同时以国际民航组织所有工作语文分发本组织的出版物和文件”。此外，大会 A37-25 号决议指出，“确保所有缔约国以国际民航组织所有工作语文统一和一致地理解国际民航组织出版物以维持国际民用航空的安全和安保并尽量减少航空对环境的影响极其重要”；认识到“语文服务是国际民航组织任何方案的一个不可或缺的组成部分”，并决定“国际民航组织所有工作语文等同提供服务及其质量是本组织的持续目标”。此外，大会第四十届会议强调，使用多种语文有助于在全球实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）以及空中航行服务程序（PANS），从而推动加强国际民用航空的安全。

## 2. 语文服务

2.1 根据联合国联合检查组的数据，2018 年，国际民航组织举行了 181 次配备口译服务的会议，笔译字数为 1 080 万（JIU/REP/2020/6）。本期语文服务预算与上个三年期一样，要求每年笔译产出 860 万字，举行 1 344 次配备口译服务的会议，每个星期最多举行 7 次会议。然而，根据经常预算提案，下个三年期的笔译产能将减少到每年 770 万字，尽管实际需求正在增加。

2.2 口译科的工作受到 COVID-19 大流行的严重影响。在这种困难情况下，口译需求比往年大大增加。仅在 2022 年前 6 个月就举行了 165 次会议（虚拟和混合模式的会议），而 2019 年同期为 130 次。相比之下，2019 年举行了 207 次会议（鉴于大会当年正在开会），而 2018 年为 174 次。

2.3 由于执行了大会第三十八届会议的各项决定，裁撤了六个口译员员额，现在只剩下一个长期口译员小组，每个星期最多可为 7 次会议提供服务。作出这一决定的设想是将在蒙特利尔聘用临时口译员。然而，熟悉国际民航组织术语的合格同声传译译员的本地市场目前非常有限。因此，必须从其他

城市和地区聘用口译员，这降低了口译质量，增加了本组织的费用。口译科没有任何预备队，致使编内口译员的工作量不断增加。这些问题在疫情期间更为恶化。

2.4 如果没有足够的同声传译和笔译服务工作人员，就无法在全球实施国际民航组织的标准和建议措施（SARP），这些工作人员须是高度专业的口译员和笔译员，熟悉航空专题和术语，充分致力于本组织的目标和目的。只有具备多年在政府和国际组织中从事航空、技术和法律笔译经验的高素质人员，才能够确保国际民航组织处理的高度复杂的航空和技术专题文件的翻译质量。只有通过经常为本组织工作，才能够获得所有这些素质。

2.5 令人惋惜的是，本组织的 2020、2021 和 2022 年预算（Doc 10125 号文件）仍旧规定，“和国际民航组织其他会议一样，理事会的信息文件仅以英文提交”和附录“将仅有英文，除非是附件、法律文书、预算和财务报表”。与此同时，我们遗憾地注意到，先是秘书处，随后是理事会，均拒绝向作为争端当事方的一个缔约国提供该国根据国际民航组织《解决分歧规则》所提交诉状附件的本组织工作语文之一的译文，尽管这些附件是诉状不可或缺的一部分。

### 3. 实施青年笔译员和自由职业译员培训项目

3.1 国际民航组织应设法吸引和留住整个联合国系统都需要的高素质口译员和笔译员。为此目的，根据联合国的最佳做法，必须确保他们的及时晋升，为他们的职业发展提供便利。在未来三年内，大批口译员将达到退休年龄，必须根据一项明确的机构记忆传承计划来提前寻找他们的继任者。

3.2 本组织的做法是通过与大学签订的谅解备忘录向青年译员提供短期合同，由资深译员提供在职培训和辅导。国际民航组织的语文部门编制了自由职业译员名册，其中都是国际民航组织的退休工作人员和具有至少 10 年经验，但从未在国际民航组织工作过的译员。一个可取的办法是为自由职业者提供在国际民航组织进行短期实习的机会，使其更好地了解本组织的工作，从而提高“名册”的效力。此外，最好让他们参与国际民航组织的短期工作，以便建立一个可能的候选者人才库，用以填补今后的空缺。

### 4. 外包

4.1 通过从国际民航组织其他来源获得额外经费以及精简语文和出版物（LP）部门的内部程序，解决了对笔译服务日益增加的需求。

4.2 当工作被外包时，客户（此处是国际民航组织）很难控制外部笔译员的工作质量。国际民航组织的内部笔译员随后对其工作进行检查，导致重复努力，增加了语文服务的费用。此外，在传送翻译的文件时，保密性可能受到损害。

### 5. 使用共同的术语库

5.1 各国专家在起草文件时不使用国际民航组织秘书处的术语库，使各国航空企业对技术性航空术语的理解更加混乱。

## 6. 结论

6.1 国际民航组织大会第三十七届会议一致通过了关于“国际民航组织语文服务政策”的 A37-25 号决议，其中确认“使用多种语文是实现作为联合国的专门机构的国际民航组织的目标的基本原则之一”，并决定“国际民航组织所有工作语文等提供服务及其质量是本组织的持续目标”。

6.2 语文服务无论在国际民航组织的任何方案中都是不可或缺的一部分，而且为避免国际民航组织各机构的工作以及国际会议和活动中出现基于国籍的歧视，语文服务也起着关键作用。对于本组织的所有战略目标，以及对于标准和建议措施和空中航行服务程序的全球实施来说，语文服务都必不可少。此外，语文服务还为“不让任何国家掉队”倡议提供必要的支持。

6.3 预计秘书长将继续作出必要努力，确保使用多种语文不为针对 COVID-19 大流行采取的措施所损害。至关重要的是，本组织应确保今后在这种环境中以及在改进生产活动和引进新技术的背景下尊重多种语文的使用。

6.4 不应把使用多种语文仅视为一个费用中心，还应将其视为支持航空安全和安保、以及减少航空对环境的不利影响的投资。

6.5 聘用外部笔译员的做法没有产生积极的效果。不熟悉民航术语和技术专题意味着在许多情况下翻译不正确。因此，国际民航组织各语文科工作人员的减少不利于本组织的效率。应通过数字化提高国际民航组织语文服务的质量和数量。然而，现有的任何语言处理系统，都未能成功消除对通过使用计算机翻译工具产生的译文进行审校的必要性。对这些文本进行审校的任务，可由拥有民航领域术语和技术知识的专业翻译人员来完成。