



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

Πτυχιακή εργασία:

**Μετάφραση αποσπάσματος από τη διπλωματική εργασία: «Ατομικές
ναυτεργασιακές σχέσεις» του Βασίλειου Απόστολου Τσιαντή και μεταφραστικός
σχολιασμός.**

Φιντικίδου Νίκη-Μιχαηλία

(Α.Μ.: Ξ2015050)

Επιβλέποντες καθηγητές:

Σωτήριος Λίβας

Γιώργος Κεντρωτής

Κέρκυρα, 2020

© Φιντικίδου Νίκη-Μιχαηλία, 2020

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δηλώνω υπεύθυνα ότι το παρόν κείμενο αποτελεί προϊόν προσωπικής μελέτης και πως όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας δηλώνονται σαφώς στο βιβλιογραφικό κατάλογο.

Περιεχόμενα

<i>Περίληψη</i>	3
<i>Εισαγωγή.....</i>	5
<i>Μετάφραση</i>	7
<i>Μεθοδολογία.....</i>	20
<i>Περί μετάφρασης.....</i>	20
<i>Η μετάφραση των νομικών κειμένων</i>	21
<i>Όρος και ορολογία</i>	22
<i>Μεταφραστικός σχολιασμός.....</i>	23
<i>Επίλογος.....</i>	27
<i>Γλωσσάρι όρων.....</i>	29
<i>Βιβλιογραφία</i>	31
<i>Κείμενο Πηγή.....</i>	34

Ευχαριστίες

Αρχικά, θέλω να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές μου, Σωτήριο Λίβα και Γιώργο Κεντρωτή, για τη σημαντική συνδρομή τους στη συγγραφή της πτυχιακής μου εργασίας.

Επίσης, ευχαριστώ θερμά τον κ. Βασίλειο Τσιαντή, δικηγόρο στον Άρειο Πάγο, ο οποίος μου εμπιστεύτηκε την διπλωματική του εργασία και «αγκάλιασε» την προσπάθεια μου, καθώς χωρίς αυτόν δεν θα ήταν δυνατή η πραγματοποίηση της εργασίας αυτής.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που με στηρίζει σε κάθε μου βήμα και ιδιαίτερα τον πατέρα μου, Γιάννη, ο οποίος αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για την παρούσα εργασία.

Ένα τελευταίο ευχαριστώ στον κ. Χρήστο Μερκούρη, καπετάνιο και συνάδελφο του πατέρα μου, ο οποίος με διαφώτισε στους τεχνικούς ναυτικούς όρους που συνάντησα στα πλαίσια της μεταφραστικής διαδικασίας.

Περίληψη

Βασικό θεματικό αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η μετάφραση πτυχών του ελληνικού, εργατικού, ναυτικού δικαίου και συγκεκριμένα πτυχές του δικαίου όπως η σύμβαση ναυτολόγησης και οι απορρέουσες υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μελών.

Η πτυχιακή εργασία αποτελείται από την εισαγωγή στην οποία παρουσιάζεται και αναλύεται το κείμενο αφετηρίας και ο μεταφραστικός σκοπός του κειμένου. Στη συνέχεια, παρατίθεται το μετάφρασμα και αμέσως μετά ακολουθεί η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την σύνταξη της παρούσας εργασίας. Μετέπειτα, παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο στο οποίο γίνεται αναφορά σε ζητήματα σχετικά με τη μετάφραση, την ορολογία και ειδικότερα τη μετάφραση νομικών κειμένων. Ακολουθεί ειδικός σχολιασμός για την ανάλυση των μεταφραστικών προβλημάτων που εντοπίστηκαν μέσω συγκεκριμένων παραδειγμάτων. Τα συμπεράσματα καταγράφονται με τη μορφή επιλόγου, ενώ στο τέλος της εργασίας παρατίθεται το γλωσσάρι με τους όρους που συλλέχθηκαν από το κείμενο-πηγή, την σχετική βιβλιογραφία και το παράρτημα στο οποίο παρατίθεται το κείμενο-πηγή.

Λέξεις-κλειδιά: ναυτικό δίκαιο, νομική μετάφραση, ορολογία, ειδικό κείμενο

Abstract

The main subject of the current thesis is the Greek Maritime Labor Law as well as certain aspects of it such as the Employment Agreement and the relating obligations of the contracting parties.

The thesis consists of the introduction in which the source text and the translation purpose are presented and analyzed. Secondly, the translation as well as the methodology used to write this paper are presented. The theoretical framework follows, in which translation, terminology and legal translation issues are addressed. A specific description on the translation problems identified through examples is also analyzed. Lastly, the conclusions of the thesis are presented. At the end of the paper the glossary, the bibliography, and the appendix which concludes the source text are also listed.

Key words: maritime law, legal translation, terminology, specialized text

Εισαγωγή

Στη παρούσα πτυχιακή εργασία γίνεται σχολιασμένη μετάφραση ενός αποσπάσματος της διπλωματικής εργασίας «Ατομικές ναυτεργασιακές σχέσεις» του κ. Β. Α. Τσιαντή και ειδικότερα των εξής ενοτήτων: «Γενικά περί Ναυτικού Δικαίου, η Σύμβαση Ναυτολόγησης, η Σύμβαση Ναυτολόγησης του Πλοιάρχου, Χαρακτήρας και Περιεχόμενο της Σύμβασης, η Εξουσία, οι Ευθύνες και οι Υποχρεώσεις του Πλοιάρχου, Σύμβαση Ναυτολόγησης του Πληρώματος, οι έννοιες «Πλήρωμα» και «Ναυτικός», Λύση της Σύμβασης Ναυτολόγησης-Καταγγελία, Υποχρεώσεις του Ναυτικού και του Εργοδότη από τη Σύμβαση Ναυτολόγησης».

Το εν λόγω πρωτότυπο κείμενο πραγματεύεται ζητήματα που άπτονται του Ναυτικού Δικαίου. Το Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί κλάδο του Εμπορικού Δικαίου και ρυθμίζει τις σχέσεις που ανάγονται στη ναυτιλία. Διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο που ασχολείται με θέματα προστασίας του δημόσιου συμφέροντος και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο που ασχολείται με την προστασία ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων στον τομέα της ναυτιλίας. Ειδικότερα, κλάδος του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας του κ. Τσιαντή και κατά επέκταση αντικείμενο μετάφρασης της παρούσας εργασίας είναι το λεγόμενο Ναυτεργασιακό ή Ναυτεργατικό Δίκαιο που ρυθμίζει θέματα ναυτικής εργασίας.

Πρόκειται για ένα εξειδικευμένο κείμενο με έντονη την παρουσία της νομικής γλώσσας. Σύμφωνα με την Μπατσαλιά-Κόντη (1992: 90-93) ως εξειδικευμένο χαρακτηρίζεται το κείμενο που περιέχει ειδική ορολογία και αναφέρεται σε συγκεκριμένο γνωστικό πεδίο. Τα εξειδικευμένα κείμενα συντάσσονται για διάφορους λόγους και συνεπώς εξυπηρετούν διαφορετικούς επικοινωνιακούς σκοπούς. Έτσι, κείμενα όπως επιστημονικά εγχειρίδια, άρθρα, αναφορές, διατάγματα, κανονισμοί, οδηγίες χρήσης κτλ. συγκαταλέγονται στα εξειδικευμένα/ειδικά κείμενα. Το κείμενο πηγή ανήκει στα θεωρητικά νομικά κείμενα. Ο επικοινωνιακός σκοπός που εξυπηρετούν και τα δύο κείμενα (πρωτότυπο και μετάφρασμα) είναι σύμφωνα με την Μπατσαλιά-Κόντη (1992: 92-93) η περιγραφή ενός φαινομένου. Λαμβάνοντας ως δεδομένο την εξειδίκευση του κειμένου αφετηρίας διαμορφώνεται η εξής επικοινωνιακή περίσταση: το πρωτότυπο κείμενο απευθύνεται σε συγκεκριμένο αναγνωστικό κοινό, το οποίο έχει και ο συντάκτης του πρωτοτύπου κατά νου. Ο

μεταφραστής καταλαμβάνει τη θέση ενός αναγνώστη με διαφορετική, βέβαια, προσέγγιση του κειμένου (Μπατσαλιά 2003: 8). Έτσι, ο σκοπός του κειμένου πηγή που είναι προϊόν έρευνας και μελέτης διατηρείται και στο κείμενο στόχος. Συνοψίζοντας, το κείμενο αφετηρίας είναι ένα πληροφοριακό κείμενο και το στοιχείο πληροφοριακότητας διατηρείται σε ισάξιο βαθμό και στο μετάφρασμα. Συνεπώς, το μετάφρασμα -πέρα από τα πλαίσια της έρευνας και σύνταξης της παρούσας εργασίας- θα μπορούσε δυνητικά να απευθυνθεί σε αναγνώστες της αγγλικής γλώσσας που επιθυμούν να διεκδικούν τις γνώσεις τους στο ναυτεργατικό δίκαιο μέσω της ελληνικής πραγματικότητας και επιλέγω το ρήμα «διευρύνω» καθώς το κείμενο είναι, όπως προαναφέρθηκε παραπάνω, ειδικό και χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και γνώσεων για την ορθότερη κατανόησή του.

Μετάφραση

I.INTRODUCTION

GENERAL ON MARITIME LAW

The Greek Code of Private Maritime Law (CPML– L.3816/1958), regulates, in alignment with the provisions of the art. 53-58, the issues of maritime labor, while maintaining the character of the protective law for the seafarer providing dependent labor force towards the ship-owner of the shipping company.

The rights deriving from the maritime employment are not unlimited, but are determined by the limits and conditions under which merchant shipping takes place.

The need to strengthen the principle of assessment of working conditions was recognized within the context of collective autonomy. This need was arisen during the legislative treatment regarding the maritime relation, combined with the Collective Maritime Labor Convention (CMLC), concluded between professional organizations of employers and seafarers.

The Greek Code of Public Maritime Law (CPublicML– L.D 187/1973) also includes special provisions "on the personnel of the ships" (art. 53-134).

The protection and care of the seafarer, both under the provisions of the CPML and other maritime laws, depend not only on the obligatory aspect of the maritime relation, but also on the position and value of the seafarer's personality.

The mutual trust between the ship-owner and the seafarer, as in any employment relation must be guaranteed. On the part of the employer/ ship-owner manifests itself as a duty of care and on the part of the employee/ seafarer manifests itself as a duty of fulltime liability.

I. SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT

The Seafarer Employment Agreement is an essential element of any individual maritime relation. The Agreement determines the duration of the employment relation (open-ended, temporary or by sea), the seaman's remuneration (the conventional or the minimum legal remuneration provided by the corresponding category of the ship according to the CMLA), the applicable law, the jurisdiction of the Courts for any dispute arising from the Employment Agreement, the issues of seaman's possibility of transfer to other ships of the same ship-owner, etc. It is concluded in written form or orally.

A. THE SHIPMASTER'S EMPLOYMENT AGREEMENT

1. THE CHARACTER AND THE CONTENT OF THE AGREEMENT

The articles 37 to 52 of the CPML refer to the Shipmaster's Employment Agreement as well as to his authority, responsibility, duties and obligations.

Although the Master has the overriding authority of the ship, he is also a member of the crew and is closely associated with the ship-owner by the Employment Agreement.

The Master governs the ship, has authority over the crew and the passengers, and takes measures to maintain order, discipline, hygiene and safety of the ship, the crew, the passengers and the cargo.

As per Article 37 of the CPML, the Shipmaster's Employment Agreement is concluded by the ship-owner or his specially authorized representative, and is enhanced by registration in the ship's crew list.

The Master may also be chosen by the ship-owner if he exploits the ship for his own needs and his right to hire the Master has not been excluded (art. 106 CPML). In this case, the Master's direct employer is the ship-owner.

The Master is also, as the other members of the crew, a registered seafarer and a holder of a seaman's book, in which the Employment Agreement and its termination are registered.

The Shipmaster's Employment Agreement is a private law agreement with specific elements of the public law. Therefore, it differs from the contractual relation that exists between the employer and the other crew members.

The Agreement between the ship-owner/s and the Master is confidential and regulates, inter alia, the Master's remuneration which often exceeds the remuneration provided according to the CMLC.

However, in most cases, the Master's salary and working conditions, the salary payments in case of illness, the repatriation expenses, the leave, etc. are also provided by the current Collective Shipmaster's Agreements of merchant ships of various categories (e.g., sea-going vessel, Mediterranean cargo ships, passenger ships, coastal vessels, tug-boats etc.)

As to the CMLC concerning the Masters, along with the basic salary, supplementary payment is also provided (Sunday allowances, pay for work on Saturdays and holidays, representation expenses, special allowances - e.g., tanker, high-risk cargo, etc.) It is agreed that the marine profession is considered unhealthy and that a relevant monthly allowance is paid, without further financial burden on the employer, as is also the case with the crews' CMLC. The holiday bonus, the leave, the way of resolving disputes regarding the interpretation of the terms of the CMLC etc. are also taken into account.

According to the above mentioned, it is clear that the Master is also treated by the CMLC in the context of the provisions that also apply to the crew.

3. THE AUTHORITY, THE RESPONSIBILITIES AND THE OBLIGATIONS OF THE MASTER.

The Master is the head of the ship's personnel hierarchy and the crew is under his command and authority.

As per provision of Article 39 of the CPML, "The master shall organize the crew and conclude the Seafarer Employment Agreement, taking into account the directives of the ship-owner or his representative".

As per provisions of Articles 39, 53 and 54 of the CPML the Seafarer Employment Agreement is concluded by the Master and is recorded by the harbormaster or consular in the crew list.¹

This registration is an act of public law due to the characteristic of the crew list as a public document, and the registrations or the certificates in the crew list can only be questioned with the accusation of false or fictitious documents.²

The crew list registration acts as a proof and not a component of the Seafarer's Employment Agreement, which is valid even if it is not yet registered in the ship's crew list as long as the seaman has boarded and undertook duty on the ship.³

Therefore, one of the most important duties of the Master is the constitution of the crew prior to the departure of the ship (art. 39 CPML) and the conclusion of the crew's Employments Agreements (art. 53 and 54 CPML).

The ultimate authority of the Master, as per Article 39 of the CPML, for the exclusive formation and conclusion of the crew members' Employment Agreements is diminished because the Master acts as the representative of the ship-owner and his representative and follows their directives.

The subject of the rights and obligations arising from the Employment Agreement is the ship-owner and not the Master.

As per Articles 39, 53 and 54 of the CPML **the Employment Agreement of a crew member is formed only by the Shipmaster**, who takes into account the directives of the ship-owner or his representative, and concerns the seafarer's labor provision on a specific vessel, whose name, capacity and international call sign are included in the agreement.

¹ Decision 168/99, Maritime Law Review

² Kamvisis, Maritime Labor Law, p.82, as well as Efetio Piraeus (Court of Appeal) 334/94 Hellenic Republic 37.442

³ Kamvisis, Maritime Labor Law, p.82, as well as Decision 168/99, Maritime Law Review

The seaman's employment and discharge are compulsorily enlisted in the ship's logbook as well as in the seaman's book (art. 48 (1) (g) of the CPublicML), in which the discharge registration is consulted by the port authority (if there is any) or by the Master (art. 105, par.5 of the CPublicML).

In maritime labor, the ship-owner/s are under obligation to pay the seafarer's salary. In case of co-ownership, the co-owner is under the obligation of the salary payment according to his share (art. 25, CPML).⁴

The ship-owner is, in the above sense, involved in the legal acts attempted by the Master during his duties, including the Employment Agreements of the crew members. (art. 53, CPML).

As per the combined provisions of Articles 84, 39, 49 of the CPML the Master also undertakes, by Law, administrative duties such as the conclusion of legal acts binding the ship-owner, the conclusion of the Employment Agreements of the crew members etc.

As per provision of Article 84, "The ship-owner is involved in the legal acts, as the Master attempts the performance of the duties assigned to him. The ship-owner shall also be liable to any torts committed by the Master, the crew or the navigator during the performance of the duties assigned to them."

As per the combined provisions above it is clearly understood that the employer and the person responsible for any kind of payment of the seaman is, according to the maritime law, the ship-owner/s of every ship. Therefore, the Master is not considered in any case the employer and the person responsible for the payment of the crew. As mentioned above, the Master is a member of the crew and is linked to the ship-owner with the Employment Agreement (oral or written).

⁴ Kamvisis, Maritime Labor Law, p. 197

As per Article 40 of the CPML, the Master is responsible for every minor offence, therefore he is also responsible for slight negligence.

The provision refers to the Master's responsibility to perform his work with great diligence, deriving from the Employment Agreement.

The provision of the Article 40 of the CPML is special to the provision of the par. 2 of 652 of the Civil Code⁵ and excludes its application, while it is peculiar to the provision of Article 330 of the Civil Code.⁶

The function of the Master requires specialized knowledge. His qualifications are supervised by the Public Authority, and therefore the knowledge and skills of the Master must be of a higher level, different from those set by the provision of article 652 par.2 of the Civil Code.

The limitation of the Master's responsibility, as an employee and a member of the crew, is also justified in relation to him. The Master is liable to the ship-owner for damages caused by his own negligence (652 par. 1 of the Civil Code), while his responsibility also arises from many provisions of the CPublicML.⁷

The Master may also be liable to third parties, such as in the event of a ship collision or shipwreck or exceeding his authority, when acting as a representative of the ship-owner/s.

The provisions of Articles 730, 904 and 914 of the Civil Code may also apply in cases of non-contractual responsibility of the Master.

⁵ "The degree of diligence for which the employee is responsible is based on the basis of the contract, taking into account the education or the special knowledge required for the job, as well as the skills and qualities of the employee that the employer knew or should have known."

⁶ "The debtor is responsible, unless otherwise specified, for any breach of his obligation by deception or negligence, whether it is his own or his legal representatives. There is negligence when the diligence required in the transactions is not respected ".

⁷ For instance, the Article 125 of the CPublicML refers to the Master's liability in the event of ship's desertion.

It is concisely mentioned that the Master, among his other responsibilities,

- composes the ship's logbook and is in charge of the precise oversight of the engineer's and radio's logbook (art. 41, CPML),

- maintains the ship's documents (art. 42 CPML), such as the Certificate of Registry, Seaworthiness Certificate, Capacity Counting Protocol, Crew List, Crime Sheet, Bill of Landing notes, etc.,

- is obliged to govern the ship in person (art. 43, CPML),

- has the right to represent the ship-owner juridically and take legal action on behalf of his employers (art. 47, 48, 106 no.1, CPML).⁸

- submits the logbook and the crew list to the port authority for validation (art. 49, CPML).

- draws up a report of emergency events, concerning the ship, the cargo or the passengers (art. 50, CPML).

As per provision of Article 52 of CPML "The crew provisions shall apply, provided that they are adapted to the nature of the function of the Master".

The key criterion for adapting the crew provisions to the nature of the Master's function are the provisions of art. 37-51 of CPML, which concern the Master, as they were interpreted and applied in practice, in contrast to the crew provisions (art. 53 et seq., CPML), while the related provisions of the CPublicML, the special laws and the special CMLC must also be taken into account.

The provision of Article 289 par.1 of the CPML is applied and regards the Master's claim prescriptions on the payment of salaries and other benefits. The provision of

⁸ For instance, he can be legally in charge of notification of appeals and other official or unofficial documents, provided that the ship is in a place other than the ship-owner's residence.

Article 289 par.2⁹ of CPML applies for the owner's claims regarding the Master's torts during his service.

B. THE CREW EMPLOYMENT AGREEMENT

1. THE DEFINITION "CREW" and "SEAMAN"

As per Article 53 of the CPML, "crew" is considered to be all the persons who are organically engaged in any capacity on board, are included in the crew list and are linked to the employer-maritime company regardless of their degree of specialization with a Seafarer Employment Agreement.

There is a hierarchical relationship between the seamen (e.g., the Engine Room Crew consists of the Officers – Chief Engineer Officer, A' / B' Engineer Officer, first Engineer, second Engineer, third Engineer, and the Cadet Engineer, Junior Engine Room Crew-, A/B Engineer Motormen, Chief Stoker, Oiler, Stoker, Wiper etc.)

As mentioned above, it is understood that the definition of the "seaman" is narrower than the definition of the crew. The term "seaman" refers to the person who belongs to the organic composition of a ship, regardless of its degree, specialization, nationality or gender and provides its services to the ship, facing the same marine risks as the rest of the crew.

Because of the crisis merchant shipping is facing and the frequent phenomenon of decommissioning of ships for an extent period of time, it is often a subject of a judicial research whether a natural person, who otherwise has the formal qualifications to practice the maritime profession is, in fact, an actual seafarer offering maritime work on board, or ultimately offers land work. In that case, the provisions of Maritime Labor Legislation apply.

Employers-maritime companies often take advantage of the fact that a ship stays in a port for a certain period of time without performing voyages and attempt to prove that

⁹ "The following claims are subject to an annual limitation period: 1. The claim of the Master and the crew for the payment of salaries and other benefits arising from the Employment Agreement. 2. The claim of the ship-owner towards the Master or the crew for the torts committed during the performance of their services".

the seafarer did not provide maritime labor, but supposedly land labor during that period. Therefore, they claim that provisions of the Land Labor Law should be applied instead Maritime Labor Law.

A common practice of ship-owning companies, when ships approach a port to carry out repairs and maintenance of engines in anticipation of fare interests, is to retain a part of the crew, who is responsible for the operation of the machines. However, ships, in that case, do not lose the power of autonomous navigation and their function as vessels.

If the ship-owner wishes to carry out repairs and maintenance, he either has to decommission the ship or dismisses the crew, in which case he pays the compensation of art. 77 of the CPML, or does not proceed to decommission and keeps the crew as he wishes.

If the crew remains employed on the ship, it does not lose its quality as a member of the crew and the Maritime Legislation continues to apply.

When ships are being decommissioned, guards are on board. The guards appealed to the Labor Courts and demanded a seafarer's payment. The jurisprudence of the Law has rightly accepted that they are not seafarers and therefore the Maritime Legislation does not apply.

However, the guard's labor on a decommissioned ship, is completely different to the labor on a ship that has temporarily decided to carry out repairs and wishes to keep the crew for the maintenance and operation of the engines and the safety of the vessel. In that case, the quality of the ship and the seamen is not lost.

The right solution to the issue that arose regarding the definition of the ship was given by the Decision of the Supreme Court No. 11/1999 (Maritime Law Review 27.276), which ruled, as follows: *"As per art. 1 Law 3816/1958 "on the ratification of the Code of Private Maritime Law" (CPML), "a ship is any vessel, with an at least net tonnage (N.T) of ten, intended to move autonomously at the sea".*

A necessary element of the definition of the ship is either the destination of the (over ten N.T.) vessel to move independently at sea, or its ability to sail at its own strength, which exists when it has the means to provide it by exploiting natural or artificial forces.

The loss of this possibility implies the elimination of the capacity as vessel, only if it is permanent. If the loss of the ability to sail independently is temporary, the capacity of the ship remains. Therefore, if due to "marine event" the ship has lost its ability to sail or autonomously move and is temporarily decommissioned or is in a shipyard for repair or is currently towed, still holds the capacity of a ship within the meaning of Law, regardless of its (temporary) loss of the ability to move independently (cruising).

Moreover, according to the general principles of the Maritime Law and specifically as per art. 37 et seq. and 53 et seq. of the CPML the quality of the seafarer, which is a necessary element of the Seafarer Employment Agreement, presupposes labor on board (mentioned in the art. 1 of the CPML) meaning the participation in the execution of the naval mission of the ship, with any degree or specialization, directly or indirectly during the voyage.

*As per article 53 et seq. of the CPML, a person must be part of the crew and provide his labor to the ship during the voyage in order to be considered as a seaman and Maritime Law rules his work relation. In other words, he belongs to the constitutional unity of all persons working on a ship. In that sense, **the crew includes all the employed persons working on the ship, who are organically assigned to fulfill the purpose of the ship's naval mission, regardless of the type of work provided, as well as whether or not they are registered in the ship's crew list or whether or not they are insured to the Mariners' Retirement Fund (NAT).***

As per provisions of the Articles 1, 37 et seq. and 53 et seq. of the CPML, it occurs that the main element of the Seafarer Employment Agreement is the fact that the seafarer has the obligation to cooperate as a member of an organically structured crew on board.

However, the actual execution of the voyage and the confrontation of marine risks are not necessary. The Agreement does not eliminate its character as a maritime one, nor it

is transformed into a Land-based Employment Agreement, if for any reason, such as maintenance or repair, the ship remains in the port with an organized crew and is constantly ready to sail, when its maintenance or repair is completed and the ship owner wishes so.¹⁰

As per Case Law¹¹, the Seafarer Employment Agreement understands the term “seafarer” *stricto sensu* and is the person who belongs to the crew, provides his services to the ship during the voyage and faces the marine risks. If the seaman is still a member of the crew with sufficient composition and thus contributes to the preparedness of the ship to carry out the voyage when possible, he does not lose his quality as a seafarer. On the contrary, a person who is hired with a specific and exclusive mission to guard the ship, for as long as it is decommissioned in the port, without the obligation to participate in the voyages, is not considered a seafarer and his contract is not considered a Seafarer Employment Agreement. Instead, it is considered a Land-based Employment Contract, to which the provisions of Common Labor Law apply.

V. TERMINATION OF THE SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT

The termination of the Employment Agreement may occur for many reasons. Some reasons lead to an automatic termination of the Agreement while other reasons require the action of one of the parties (the Master, as a representative of the Owner, the Owner or the seafarer), or both parties to proceed in the termination of the contract (mutual consent termination).

The reasons of the termination are regulated specifically by the provisions of the CPML and are also supplemented by the provisions of the Civil Code (670, 671, 674, 675 Civil Code).

¹⁰ See also Decision 179/2000, Maritime Law Review 29, 44, Hellenic Republic 41,733, Decision 1252/2002 academic, Decision 11/1999 Maritime Law Review 27,276, Decision 1089/1998 Hellenic Republic 40,327, Decision 792/1998 Hellenic Republic 40,620, Maritime Law Review 26,366, Decision 904/1987 NOV (Vouliagmeni Nautical Club 36, 1218, Maritime Law Review 15,445, Decision 12/1985 Maritime Law Review 14, 76, Efetio Piraeus (Court of Appeal). 537/2004.

¹¹ Decision 11/2004

The Seafarer Employment Agreement termination is specifically and fully regulated by the CPML and therefore the provisions of the Common Law do not apply.

SEAFARER AND EMPLOYER OBLIGATIONS ACCORDING TO THE EMPLOYMENT AGREEMENT

INTRODUCTION

Obligations and rights derive from the mutual Seafarer Employment Agreement for the contracting parties.

In particular, the seaman undertakes, inter alia, the following duties:

- (a) to be on board on time (art. 56, CPML),
- (b) to perform his service within the framework of his fulltime liability (art. 57 CPML), while giving the right to the employer to not pay the seaman in case of unjustified non-performance of his labor (art. 65, CPML),
- (c) not to load cargo (art. 58, CPML),
- (d) to keep the vessel in good shape.

The employer undertakes the following obligations towards the seafarer:

- (a) to pay the seafarer (art. 60, CPML),
- (b) to provide the payment in advance (art. 64, CPML),
- (c) to pay the corresponding salary in case of a shipwreck (art. 62, CPML),
- (d) to compensate the seafarer in case of loss of property in the event of a shipwreck, etc. (art. 63, CPML).

The seafarer's fulltime liability is one of the most important obligations under the Employment Agreement.

The seaman is obliged to perform the Agreement in good faith, making every effort for the success of the seafaring operation and to avoid any behavior that may damage it.

Other specific aspects of the fulltime liability are also found in the provisions of Articles 46, 58, 59 and 62 of the CPML.

In particular, as per provision of Article 46 of the CPML, *"The Master is not allowed to load cargo on his own account without an explicit document of the Owner's permission, imposing a penalty of compensation, which, in any case, may not be determined in an amount less than the corresponding fare "*.

As per provision of Article 58 of the CPML, *"The seaman is not allowed to load cargo without an explicit permission of the Master. The seaman who does not take into account this provision, is obliged to compensate any damage and the Master has the right to deposit the cargo on land or to throw it into the sea in case it is discovered after the departure of the vessel"*.

As per provision of Article 59 of the CPML, *"The good maintenance of the ship during the performance of the service is seaman's obligation. The seaman must also keep in good condition the objects placed for his individual use"*.

Finally, as per provision of Article 62 of the CPML, *"The seafarer of the wrecked ship, is eligible to one's workday salary for his attempt to save the ship, the passengers or the cargo, and in addition wages up to two months can be paid as long as he does not shift his services to another person "*.

Corresponding to the seafarer's fulltime liability is the employer's duty of care, which is strongly manifested, inter alia, in the provisions concerning the illness of the seafarer (art. 66 et seq., CPML).

Μεθοδολογία

Πρώτο μέλημα του κάθε μεταφραστή πριν προβεί στη μεταφραστική διαδικασία είναι η πλήρης κατανόηση του κειμένου. Μετά από προσεκτική ανάγνωση προχώρησα στη συλλογή των όρων, οι οποίοι εμφανίζονται στο γλωσσάρι με αλφαβητική σειρά. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ορθή μετάφραση των όρων ήταν η αναζήτηση τους στην πολυγλωσσική βάση όρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης IATE. Δεύτερο βήμα προκειμένου να επιτευχθεί η σωστή χρήση των όρων και η πιστή απόδοση στη γλώσσα-στόχο ήταν η εύρεση και μελέτη παράλληλων κειμένων. Παράλληλα είναι τα κείμενα που έχουν τον ίδιο βαθμό πληροφορικότητας τόσο στη γλώσσα αφετηρίας όσο και στη γλώσσα υποδοχής, έχουν παραχθεί σε παρόμοιες επικοινωνιακές περιστάσεις και βοηθούν ιδιαίτερα τον μεταφραστή να κατανοήσει και μετέπειτα να αποδώσει σωστά το κειμενικό περιβάλλον το οποίο πραγματεύεται. Καταλυτικό ρόλο, λοιπόν, για τη μετάφραση και τη σωστή νοηματική απόδοση του ελληνικού ναυτικού δικαίου στην αγγλική γλώσσα διαδραμάτισαν παράλληλα κείμενα από νομικούς και γνώστες του αντικειμένου, αλλά και κείμενα που προέρχονται από την ιστοσελίδα EUR-lex, η οποία είναι η επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και περιλαμβάνει πληθώρα νομικών και μη κειμένων στις 24 επίσημες γλώσσες, ενώ ιδιαίτερα χρήσιμα ήταν και μερικά ηλεκτρονικά λεξικά τεχνικών και νομικών όρων σχετικών με τον τομέα της ναυτιλίας. Οι παραπάνω πηγές καταγράφονται αναλυτικά στη βιβλιογραφία της παρούσας εργασίας.

Η μεταφραστική διαδικασία διεκπεραιώθηκε με βάση τη λειτουργική προσέγγιση που παρουσιάζει η Nord στο έργο της «Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα» το οποίο αποτέλεσε σημαντικό βοήθημα, αρχικά για τη διαφορά ανάμεσα στα μεταφραστικά προβλήματα και τις μεταφραστικές δυσκολίες και στη συνέχεια για τον εντοπισμό αυτών.

Περί μετάφρασης

Το ερώτημα «τι είναι μετάφραση;» και η αδυναμία μιας ακριβούς απάντησης γέννησε την προσπάθεια προσέγγισης και ανάλυσης της μεταφραστικής διαδικασίας, δημιουργώντας τα τελευταία 30 χρόνια πολλές θεωρίες περί μετάφρασης. Σύμφωνα με τον Κεντρωτή (1996:117) μετάφραση είναι γενικώς η μεταφορά ενός μηνύματος από

τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα αφίξεως, η πιο αναλυτικά, η μεταφορά ενός σταθερά συγκεκριμένου και, ως εκ τούτου, μονίμως προσφερόμενου ή κατ' αρέσκειαν επαναλαμβανόμενου κειμένου, που έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους κανόνες της γλώσσας αφετηρίας, από τη γλώσσα αφετηρίας, στη γλώσσα αφίξεως και δη σε ένα κείμενο, που α) συντάσσεται σύμφωνα με τους κανόνες της γλώσσας αφίξεως, β) διατηρεί το νόημα του πρωτοτύπου και γ) ανά πάσα στιγμή μπορεί να ελεγχθεί ως προς την ορθότητα του και να διορθωθεί. Πρόκειται για μια διαδικασία η οποία έχει ως σκοπό την μεταφορά και απόδοση ενός κειμένου (προφορικού ή γραπτού) σε γλώσσα ή μορφή γλώσσας διαφορετική από αυτήν της παραγωγής του (Λαζαράτος, 2007:38).

Καθήκον του μεταφραστή είναι αρχικά να κατανοήσει πλήρως και στην συνέχεια να μεταφέρει το κείμενο στη γλώσσα αφίξεως, σεβόμενος τις συμβάσεις και των δύο γλωσσών και προσαρμόζοντας το μετάφρασμα του τόσο συντακτικά, όσο και νοηματικά προκειμένου να επιτευχθεί ο μεταφραστικός, επικοινωνιακός στόχος. Για να καταστεί αυτό εφικτό, ο μεταφραστής οφείλει να γνωρίζει άψογα δύο τουλάχιστον γλώσσες και να κατέχει γνώσεις που αφορούν ένα μεγάλο φάσμα γνωστικών αντικειμένων. Με άλλα λόγια, θα πρέπει να κατέχει την σύνθετη ικανότητα να λαμβάνει υπόψιν του τις γλωσσολογικές, πραγματολογικές, αναφορικές και πολιτισμικές πτυχές κειμένων με διαφορετική και ποικίλη θεματολογία. Ο μεταφραστής, λοιπόν, δεν αναδημιουργεί απλώς ένα κείμενο, αλλά αποτελεί τον βασικό και σημαντικό μεσάζοντα ανάμεσα σε δύο γλώσσες και συνεπώς σε δύο πολιτισμούς.

Η μετάφραση των νομικών κειμένων

Το σύνολο σχεδόν της ανθρώπινης δραστηριότητας καλύπτεται σήμερα από το δίκαιο και από την έννομη τάξη του κάθε κράτους. Τα δύο αυτά στοιχεία είναι απόρροια των ιστορικών και κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων του κάθε κράτους. Είναι, λοιπόν, εύλογο κάθε έννομη τάξη να διαφέρει από τις υπόλοιπες. Η διαφορά αυτή εντοπίζεται είτε σε σχετικά μικρό βαθμό λόγω κοινής νομικής παράδοσης είτε σε μεγαλύτερο λόγω διαφορετικής οικογένειας δικαίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του ελληνικού δικαίου το οποίο ανήκει στην ηπειρωτική οικογένεια δικαίου (continental law) και του αγγλικού δικαίου το οποίο ανήκει στην οικογένεια του κοινοδικαίου (common law). Επιπλέον, βασικά γνωρίσματα των νομικών κειμένων

είναι αφενός η ευρύτατη θεματολογία τους, καθώς καλύπτουν ευρύ φάσμα διάφορων πεδίων της ανθρώπινης δραστηριότητας και αφετέρου ο μεγάλος δείκτης διακειμενικότητας, καθώς κρίνεται συχνά αναγκαία η παραπομπή σε άλλα νομικά κείμενα προς αποσαφήνιση του προς μετάφραση κειμένου. Έτσι, τα νομικά κείμενα βάσει του περιεχομένου, της λειτουργίας ή του επικοινωνιακού τους σκοπού χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες ήτοι: α) στα νομικά κείμενα που περιέχουν κανόνες δικαίου, β) στα νομικά κείμενα κατά εφαρμογή κανόνων δικαίου, γ) στα νομικά κείμενα που παράγουν ή μπορούν να παράγουν έννομες συνέπειες, δ) στα θεωρητικά και επιστημονικά νομικά κείμενα όπως και το εν λόγω μετάφρασμα και ε) στα κείμενα εκλαΐκευσης νομικών εννοιών (Politis και Canelloroulou-Botti στο Κοκκινίδου 2015: 3).

Η Stolze (2013: 11-12) αναφέρει ότι παράγοντες όπως ο πολιτισμός που περικλείει την έννομη τάξη, το νομικό σύστημα, το κειμενικό είδος, το πεδίο του δικαίου, αλλά και γλωσσικές πληροφορίες όπως λόγου χάρη η ορολογία, το νομικό ύφος, οι παγιωμένες εκφράσεις, η δομή των προτάσεων καθορίζουν τόσο την θέση του προς μετάφραση κειμένου στο νομικό σύστημα στο οποίο έχει παραχθεί, όσο και τις μεταφραστικές τεχνικές και στρατηγικές που θα χρησιμοποιηθούν για την επαναδιατύπωση του κειμένου στη γλώσσα στόχο. Όπως επισημαίνει και η Κοκκινίδου (2015: 4) στις νομικές μεταφράσεις πολύ συχνά, σε σχέση με τη γενική μετάφραση, απαιτείται να κάνουμε αντίστροφη μετάφραση από τη μητρική μας προς τη Γ2 (όπως έγινε και στην παρούσα εργασία) γεγονός που ενέχει μεγάλη δυσκολία. Συνεπώς, ο νομικός μεταφραστής οφείλει να εκπαιδευτεί σε ένα διπλό επίπεδο λειτουργίας: ΔΙΚΑΙΟ (σημαινόμενο)/ΓΛΩΣΣΑ (σημαίνον) για την επίτευξη της καλύτερης δυνατής ισοδυναμίας.

Όρος και ορολογία

Κατά τη μελέτη ενός ειδικού, νομικού κειμένου η ορολογία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην μεταφραστική διαδικασία. Λαμβάνοντας υπόψιν τις ποικίλες απόψεις που έχουν διατυπωθεί ανά τα χρόνια, ο όρος «ορολογία» αναφέρεται στο ειδικό λεξιλόγιο που χρησιμοποιείται σε συγκεκριμένους γνωστικούς ή επαγγελματικούς χώρους, έτσι ώστε αυτό να ανταποκρίνεται στις ανάγκες μιας ακριβούς έκφρασης και επικοινωνίας. Η ορολογία ως τομέας ασχολείται και μελετά συστηματικά έννοιες και όρους διαφόρων

επιστημονικών πεδίων και στη συνέχεια παρουσιάζει τα ευρήματά της μέσα σε συστήματα εννοιών και λεξιλογίων με τη χρήση ορισμών, όρων και φρασεολογίας (Καρδούλη, 1999: 319). Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι ο όρος είναι οι καθαυτές λέξεις που προκύπτουν για την περιγραφή ιδεών, αντικειμένων, δραστηριοτήτων, φαινομένων κτλ. Σύμφωνα, λοιπόν, με τον Παπαβασιλείου (2001: 15) η ορολογία είναι επίσης, πέρα από διεπιστημονικός κλάδος, τεχνική χάρη στην οποία εντοπίζουμε, αναλύουμε και δημιουργούμε ειδικό λεξιλόγιο για συγκεκριμένους τομείς, τους λεγόμενους όρους, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες έκφρασης των χρηστών της. Η γλώσσα ως ζωντανός οργανισμός μεταβάλλεται συνεχώς και συνεπώς η ορολογία διαδραματίζει ένα πολυδιάστατο ρόλο, καθώς περιλαμβάνει πολλές παραμέτρους. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως η ειδική γλώσσα της ορολογίας αντλεί το δυναμικό της από την κοινή γλώσσα (Παριανού/Κελάνδριας 1999:264, από Παπαγεωργίου, 2006). Στην εποχή που διανύουμε η ευκολότερη πρόσβαση και η συχνότερη επαφή του ευρύ κοινού με τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας έχει αποφέρει την εξοικείωση με ειδικούς όρους, οι οποίοι πλέον απαντώνται στην καθημερινή μας ζωή. Η κοινή και η ειδική γλώσσα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες, ωστόσο, όπως έχουν επισημάνει και οι Arnzt/Picht (1982, από Παπαγεωργίου, 2006) η κοινή γλώσσα μπορεί να υπάρξει χωρίς την ειδική αλλά όχι το αντίστροφο.

Μεταφραστικός σχολιασμός

Αρχικά, πριν τον μεταφραστικό σχολιασμό μέσω της εξέτασης και τεκμηρίωσης συγκεκριμένων παραδειγμάτων κρίνω πως είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν οι έννοιες «μεταφραστικό πρόβλημα» κα «μεταφραστική δυσκολία».

Η Nord (2014: 302) ορίζει τα μεταφραστικά προβλήματα, σε αντίθεση με τις μεταφραστικές δυσκολίες που συναντά κάποιος μεταφραστής στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης μεταφραστικής περίπτωσης (για παράδειγμα μια άγνωστη λέξη που δεν υπάρχει στο λεξικό), ως τα προβλήματα εκείνα που πρέπει να επιλυθούν από τον μεταφραστή κατά τη μεταφραστική διαδικασία, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα λειτουργικά επαρκές κείμενο-στόχος, και τα οποία είναι αντικειμενικά ή τουλάχιστον διυποκειμενικά επαληθεύσιμα. Σε αντίθεση με τις μεταφραστικές δυσκολίες, οι οποίες είναι υποκειμενικές και δεν απορρέουν από το ίδιο το κείμενο αλλά από το απόθεμα γνώσεων του μεταφραστή σε σχέση με το θέμα που πραγματεύεται το κείμενο, τα

μεταφραστικά προβλήματα απορρέουν από το ίδιο το κείμενο (Stolze, 2003: 61, από Κελάνδριας 2009: 2-3).

Η φύση των προβλημάτων αυτών μπορεί να είναι πραγματολογική (με αφετηρία την επικοινωνία μεταξύ του αποστολέα και δέκτη, το χρόνο, τον τόπο και τον πολιτισμό), να περιλαμβάνουν τις νόρμες και τις υφολογικές συμβάσεις σχετικά με το είδος του κειμένου, οι οποίες διαφέρουν από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα υποδοχής. Μπορεί, επίσης, να σχετίζονται με ενδοκειμενικούς παράγοντες (λεξιλόγιο, σύνταξη κτλ.) ή να οφείλονται σε λογοπαίγνια, νεολογισμούς, γλωσσοπαίγνια κλπ. (Nord 1991: 28 κ. έ. από Κελάνδριας 2009:3). Έτσι, η μεταφορά ορολογίας θεωρείται μεταφραστικό πρόβλημα τόσο ενδοκειμενικής, εφόσον εκδηλώνεται στο λεξιλόγιο του κειμένου) όσο και πραγματολογικής φύσης, εφόσον η ορολογία του κειμένου εξυπηρετεί την επικοινωνία μεταξύ πομπού και δέκτη σε συγκεκριμένο χρόνο, τόπο και πολιτισμικό περιβάλλον. (Κελάνδριας, 2009: 3)

Αρχικά, το ύφος του προς μετάφραση κειμένου είναι επίσημο και χαρακτηρίζεται από ακριβολογία και σαφήνεια. Παρουσιάζει έντονη διακειμενικότητα με διαρκείς αναφορές σε διατάξεις και άρθρα νόμων, αλλά παράλληλα διατηρεί και το στοιχείο της ασάφειας, καθώς στα νομικά κείμενα η εν λόγω ασάφεια επιλέγεται σκόπιμα από τον συντάκτη και για αυτό διατηρείται και στο μετάφρασμα.

Σε συντακτικό επίπεδο οι όποιες δυσκολίες προκύπτουν από τη διαφορετική σειρά των λέξεων σε κάθε γλώσσα και συγκεκριμένα στην αγγλική, όπως η διαφορετική θέση του ρήματος και γενικά, ο κανόνας Υποκείμενο-Ρήμα-Αντικείμενο (Y-P-A). Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τον παραπάνω κανόνα, είναι γνωστό ότι η ελληνική γλώσσα επιτρέπει μια σχετική «ελευθερία» τοποθετώντας «άναρχα», με βάση τα αγγλικά δεδομένα, πολλούς συντακτικούς όρους. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί κίνδυνο, καθώς οφείλεται στην ευελιξία του ελληνικού συντακτικού. Αντιθέτως, η αγγλική γλώσσα δεν παρουσιάζει την ίδια προθυμία και ευκολία στην εναλλαγή των συντακτικών όρων, γεγονός που την καθιστά «αυστηρή γλώσσα» και συνεπώς δυσχεραίνει κατά πολύ την μεταφραστική διαδικασία, ιδιαίτερα ενός ελληνόφωνου μεταφραστή.

Στο κείμενο αφετηρίας είναι εμφανής ο μακροπερίοδος λόγος και η χρήση ασύνδετου σχήματος. Έτσι, σε μια τέτοια περίπτωση, μια κοινή τακτική είναι ο διαχωρισμός μιας μεγάλης πρότασης σε μικρότερες, όποτε αυτό είναι εφικτό και εφόσον δεν αλλοιώνεται

το νόημα της πρότασης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το εξής παράδειγμα: «Από τον συνδυασμό των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι, κατά το Ναυτικό Δίκαιο, εργοδότης και υπεύθυνος προς πληρωμή των κάθε φύσεως αποδοχών του ναυτολογούμενου ναυτικού είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής κάθε πλοίου και σε καμία περίπτωση δεν είναι εργοδότης και υπεύθυνος προς πληρωμή του πληρώματος ο Πλοίαρχος του πλοίου, ο οποίος, ως προαναφέρθηκε, είναι μέλος του πληρώματος και συνδέεται με τον πλοιοκτήτη με τη σύμβαση ναυτολογήσεως (προφορική ή έγγραφη).» Η παραπάνω πρόταση μεταφράστηκε και χωρίστηκε σε τρεις μικρότερες προτάσεις, έτσι ώστε να ακολουθεί την γλωσσική νόρμα της αγγλικής και να είναι το περιεχόμενο της κατανοητό για τον ξένο αναγνώστη (*“As per the combined provisions above it is clearly understood that the employer and the person responsible for any kind of payment of the seaman is, according to the Maritime Law, the ship-owner or the ship-operator of every ship. Therefore, the Master is not considered in any case the employer and the responsible person for the payment of the crew. As mentioned above, the Master is a member of the crew and is linked to the ship-owner with the employment agreement (oral or written).”*)

Είναι φανερό ότι οι δυσκολίες στη μετάφραση προκύπτουν, οποτεδήποτε δεν μπορούν να εφαρμοστούν μεταξύ γλώσσας αφετηρίας και γλώσσας αφίξεως ισοδυναμίες του τύπου 1:1, ισοδυναμίες πρωτίστως λεξικής ή συντακτικής καταγωγής, διότι η κατά λέξη μετάφραση θα μπορούσε να συνεπαχθεί αρνητικό αποτέλεσμα και μάλιστα σε πολλαπλό επίπεδο – από το επίπεδο της Σημασιολογίας έως το επίπεδο της Αισθητικής (Γεώργιος Κεντρωτής, 1996:296).

Σε λεξιλογικό, λοιπόν, επίπεδο μια από τις δυσκολίες που καλείται να αντιμετωπίσει ο μεταφραστής είναι η ύπαρξη πολλαπλών αποδόσεων στη γλώσσα στόχο μιας λέξης της γλώσσας αφετηρίας. Σύμφωνα με τον Κελάνδρια (2007:150-52) η χρήση διπλής και πολλαπλής ορολογίας συνηθίζεται όταν οι όροι αυτοί είναι απολύτως συνώνυμοι, γεγονός που μπορεί να οφείλεται στο συνωνυμικό πλούτο της αγγλικής γλώσσας. Παραδείγματος χάριν, η λέξη «ναυτικός» στο πρωτότυπο έχει αποδοθεί άλλοτε ως “seafarer” και άλλοτε ως “seaman” στο κείμενο- στόχος, καθώς πρόκειται για καθαρή συνωνυμία. Ένα ακόμα παράδειγμα είναι η λέξη «σύμβαση». Η συγκεκριμένη λέξη διαθέτει μόνο έναν κύριο όρο στη γλώσσα αφετηρίας αλλά αποδίδεται με περισσότερους στη γλώσσα αφίξεως. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφραστής καλείται να επιλέξει ποιον όρο θα χρησιμοποιήσει με την προϋπόθεση ότι οι όροι έχουν την ίδια

σημασία στο εκάστοτε κειμενικό περιβάλλον. Συνεπώς, η λέξη «σύμβαση» απαντάται στην αγγλική γλώσσα ως “contract”, “agreement”, “convention”. Μετά από ενδελεχή έρευνα, διαπιστώνεται ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση πιο δόκιμος θεωρείται ο όρος “agreement”, οπότε επιλέγεται αυτός. Τέλος, ένα φαινόμενο που μπορεί να παρατηρηθεί είναι η πολλαπλή ορολογία στη γλώσσα πηγή να έχει έναν μόνο όρο στη γλώσσα στόχο. Οι έννοιες «πλοιοκτήτης» και «εφοπλιστής» αν και συχνά ταυτίζονται, δεν είναι ίδιες. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) ως πλοιοκτήτης ορίζεται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο συνδέεται με ένα ή περισσότερα πλοία όντας κύριος του πλοίου και ασκώντας εμπορική σχέση με αυτό. Αντίθετα, ο εφοπλιστής είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο εκμεταλλεύεται κερδοσκοπικά πλοίο ή πλοία που δεν ανήκουν σε αυτό, αλλά σε άλλο πρόσωπο. Η λεπτή αυτή διαφορά δεν σκιαγραφείται στη χρήση της λέξης “shipowner” τόσο για την απόδοση του πλοιοκτήτη όσο και για την απόδοση του εφοπλιστή, ωστόσο είναι η λέξη που συναντάται περισσότερο στην αγγλική γλώσσα για να περιγράψει και τις δυο ιδιότητες και για αυτό το λόγο έχει επιλεγεί.

Ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής νομικής γλώσσας είναι η χρήση της καθαρεύουσας η οποία δεν έχει εξαλειφθεί πλήρως και απαντάται σε διάφορες διατάξεις νόμων κυρίως σε παλαιούς Κώδικες, όπως είναι και οι ΚΙΝΔ και ΚΔΝΔ τους οποίους πραγματεύεται το κείμενο αφετηρίας. Σε μια τέτοια περίπτωση απαραίτητη είναι η έρευνα και η πλήρης κατανόηση της εν λόγω διάταξης προκειμένου να μεταφερθεί ορθά στη γλώσσα στόχο. Αντιστοίχως, στην αγγλική η επιστήμη της νομικής χρησιμοποιεί πολλές παγιωμένες λέξεις ή εκφράσεις στα λατινικά. Πρόκειται για αόριστες νομικές έννοιες οι οποίες έχουν διατηρηθεί και χρησιμοποιούνται πολύ συχνά. Για το λόγο αυτό στις περιπτώσεις που ήταν εφικτό προτιμήθηκε η χρήση λατινικής έκφρασης, όπως οι εκφράσεις “inter alia” και “stricto sensu”, δηλαδή «μεταξύ άλλων» και «υπό στενή έννοια» αντιστοίχως.

Μια ακόμη δυσκολία λεξιλογικού επιπέδου είναι η χρήση ανώδυνων και επώδυνων όρων. Όταν αναφερόμαστε σε ανώδυνους όρους, εννοούμε τους όρους με έκδηλο στοιχείο πληροφορικότητας, οι οποίοι δημιουργήθηκαν αποκλειστικά για κείμενο με ειδικό περιεχόμενο και γι’ αυτό, γίνονται αμέσως αντιληπτοί (Κελάνδριας, 2007:62). Αντίθετα, όταν γίνεται λόγος για τους επώδυνους όρους, πρόκειται για απλούς και οικείους όρους που όμως, σε ειδικά κείμενα (οικονομικά, νομικά κτλ.) αποκτούν διαφορετικό περιεχόμενο. Παραδείγματος χάριν, η λέξη “obligation” σημαίνει

«υποχρέωση», «χρέος» , αλλά σε ένα άλλο νομικό κειμενικό είδος έχει την έννοια της ενοχικής σχέσης.

Τέλος, ένα χαρακτηριστικό των ειδικών κειμένων είναι η έντονη παρουσία συντομογραφιών και αρκτικόλεξων. Στην ειδική ορολογία, οι περισσότεροι όροι ανήκουν στην κατηγορία των συντομογραφιών όπου διατηρούνται μόνο τα αρχικά γράμματα κάθε λέξης, ενώ τα αρκτικόλεξα/ακρώνυμα είναι βραχυγραφίες, οι οποίες διαφέρουν από τις συντομογραφίες ως προς τη φωνολογική τους αντιμετώπιση, δηλαδή μπορούν να διαβαστούν ως ολοκληρωμένη λέξη, σε αντίθεση με τις συντομογραφίες όπου κάθε γράμμα προφέρεται ξεχωριστά (Κελάνδριας, 2007:98-99). Οι δύο συντομογραφίες που αναφέρονται πολύ συχνά σε όλη την έκταση του κειμένου είναι οι Κώδικες Ιδιωτικού και Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (KINΔ, ΚΑΝΔ). Μέσω της μελέτης παράλληλων κειμένων εντοπίστηκαν οι συντομογραφίες CPML και CPublicML οι οποίες μεταφράστηκαν πλήρως κατά την πρώτη εμφάνιση τους στο κείμενο ως “Greek Code of Private Maritime Law” και “Greek Code of Public Maritime Law” αντίστοιχα και στη συνέχεια έγινε μόνο εκτεταμένη χρήση των συντομογραφιών. Αντίθετα, η ελληνική βραχυγραφία NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο), η οποία χρησιμοποιείται με μεγάλη συχνότητα σε ελληνικά ειδικά κείμενα χωρίς παράθεση του όρου, συναντήθηκε μόνο μια φορά στο κείμενο και διατηρήθηκε αυτούσια σε παρένθεση ως NAT και αποδόθηκε εκτός παρενθέσεως ως “Mariners’ Retirement Fund” το οποίο προέκυψε μετά από αναζήτηση του όρου σε αγγλική βιβλιογραφία.

Επίλογος

Εν κατακλείδι, το συγκεκριμένο κείμενο αποτελεί μόνο ένα από τα διάφορα κειμενικά είδη που μπορεί να συναντήσει κανείς όταν ασχολείται με τη νομική μετάφραση. Τα νομικά κείμενα καταλαμβάνουν τις ζωές όλων ακόμα και όταν δεν το αντιλαμβανόμαστε, από ένα μισθωτήριο κατοικίας έως μια εγγύηση ηλεκτρονικών συσκευών. Ένα ερώτημα που γεννήθηκε μέσω της ενασχόλησης με την παρούσα πτυχιακή εργασία είναι το κατά πόσο ο νομικός μεταφραστής είναι «ελεύθερος» να παρεμβαίνει στο κείμενο που δημιουργεί ο ίδιος. Φυσικά, υπάρχουν κάποιες συνιστώσες που δυσχεραίνουν το έργο του μεταφραστή οι οποίες έχουν αναλυθεί διεξοδικά παραπάνω και αναφέρω ενδεικτικά τα διαφορετικά συστήματα δικαίου, την απουσία αντίστοιχων εννοιών σε άλλα νομικά συστήματα και την «αυστηρή» σύνταξη

που ακολουθούν. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερθέντα, είναι γεγονός πως «οι δυσκολίες στη μετάφραση ξεκινούν από το αναμφισβήτητο γεγονός ότι το κάθε κείμενο χωριστά αποτελεί κατά το μάλλον ή ήττον πυκνή ύφανση πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων, δομών και λειτουργιών» (Κεντρωτής, 1996:293). Όπως, άλλωστε, αναφέρει και ο Γούτσος (2001: 51-52) οι πιο επιτυχημένοι και δημιουργικοί μεταφραστές χρησιμοποιούν ελάχιστα ή και καθόλου τις θεωρίες της μετάφρασης, ξέρουν πως είναι αδύνατο να υπάρξει μια πλήρως ικανοποιητική μετάφραση, επειδή ακριβώς γνωρίζουν πως το αρχικό κείμενο μπορεί πάντοτε να αποδοθεί με κάποιον ακόμα πιο πιστό σε αυτό τρόπο.

Γλωσσάρι όρων

Εδώ παρατίθενται σε αλφαβητική σειρά οι ελληνικοί ειδικοί όροι που εντοπίστηκαν στο κείμενο-πηγή, καθώς και η μετάφραση τους στη γλώσσα-στόχο.

EL	EN
Α μηχανικός	Chief Engineer
Άδεια	Leave
Αδικοπραξία	Tort
ΑΚ (Αστικός Κώδικας)	Civil Code
Ακτοπλοϊκό πλοίο	Coastal vessel
Αξιωματικός	Officer
Αποδοχές	Earnings
Αργία	Public holiday
Άρειος Πάγος	Supreme Court
Αρχιθερμαστής	Donkey man
Β μηχανικός	Second Engineer Officer
Γ μηχανικός	Third Engineer Officer
Δημόσια αρχή	Public authority
Διεθνές σήμα πλοίου	International call sign
Δικαιοπραξία	Legal act
Δόκιμος Μηχανικός	Cadet engineer
Δώρα εορτών	Holiday bonus
Έγγραφο εθνικότητας	Certificate of registry
Ειδικά επιδόματα	Special allowances
Ελαφρά αμέλεια	Slight negligence
Έξοδα Παλιννοστήσεως	Repatriation expenses
Έξοδα παραστάσεως	Representation expenses
Επιβατηγό πλοίο	Passenger vessel

Επίδομα Κυριακών	Sunday allowances
Εφαρμοστέο Δίκαιο	Applicable Law
Εφοπλιστής	Ship-operator
Ημερολόγιο Γέφυρας	Logbook
Ημερολόγιο Μηχανής	Engine's logbook
Ημερολόγιο Πλοίου	Logbook
Θερμαστής	Stoker
Θεώρηση εγγράφου	Validation of a document
Καθαριστής	Wiper
Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)	Greek Code of Public Maritime Law (CPublicML)
Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)	Greek Code of Private Maritime Law (CPML)
Λιμενική Αρχή	Port Authority
Λιπαντής	Oiler
Λύση της σύμβασης	Termination of the agreement
Μηχανοδηγός	Motorman
Μισθός Ασθενείας	Payment in the event of illness
NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο)	Mariners' Retirement Fund
Ναυάγιο	Shipwreck
Ναύλος	Fare
Ναυτεργατικό Δίκαιο	Maritime Law
Ναυτικό Φυλλάδιο	Seaman's book
Ναυτικός	Seafarer/ Seaman
Ναυτολόγηση	Employment
Ναυτολόγιο Πλοίου	Crew list
Νομολογία	Case Law
Οφειλέτης	Debtor
Πιστοποιητικό πλοϊμότητας	Seaworthiness Certificate
Πλήρωμα	Crew
Πλοίαρχος	Master
Πλοιοκτήτης	Ship-owner

Ποινολόγιο	Crime sheet
Ποντοπόρο πλοίο	Seagoing vessel
Προκαταβολή μισθού	Salary advance
Πρωτόκολλο καταμέτρησης χωρητικότητας	Capacity Counting Protocol
Πταίσμα	Minor offence
Ρυμουλκό πλοίο	Tug vessel
Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας (ΣΣΝΕ)	Collective Maritime Labor Convention (CMLC)
Σύμβαση Ναυτολόγησης	Seafarer Employment Agreement
Σύμβαση χερσαίας εργασίας	Land Labor Agreement
Υποχρέωση πίστωσης	Fulltime liability
Φορτηγό μεσογειακό πλοίο	Cargo Mediterranean vessel
Φορτωτική	Bill of landing

Βιβλιογραφία

Nord, C. (1992) Text Analysis in Translation: Theory, Methodology and Didactic Application of a Model for Translation-Oriented Text Analysis, Amsterdam: Rodopi

Nord, C. (2014) Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα/ Εισαγωγή στις λειτουργικές προσεγγίσεις, Αθήνα: Δίαυλος

Stolze, R. (2003 σσ. 187-203) Vagueness in Economic Texts as a Translation Problem, Across Languages and Cultures

Stolze, R. (2013) “Translation and Law”, SYNAPS – A Journal of Professional Communication

Γούτσος, Δ. (2001) Ο λόγος της μετάφρασης, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα

Καρδούλη, Μ. (1999) Η ορολογική προσέγγιση, Ανακοινώσεις 2^{ου} Συνεδρίου «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία», Αθήνα: ΕΛΕΤΟ

http://www.eleto.gr/download/Conferences/2nd%20Conference/2nd_317-324_KardouliMaria.pdf

Κελάνδριας, Π. Ι. (2007) Η Μετάφραση των Οικονομικών Κειμένων/ Μια λειτουργική προσέγγιση Αθήνα: Διάυλος

Κελάνδριας, Π. Ι. (2009) Η ορολογική ασάφεια των οικονομικών κειμένων ως μεταφραστικό πρόβλημα Ανακοινώσεις 7^{ου} Συνεδρίου «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία», Αθήνα: ΕΛΕΤΟ

http://www.eleto.gr/download/Conferences/7th%20Conference/7th_31-15-KelandriasPanayotis_Paper_V03.pdf

Κεντρωτής, Γ. (1996) Θεωρία και πράξη της μετάφρασης, Αθήνα: Διάυλος

Κοκκινίδου, Α. (2015) Επάγγελμα: νομικός μεταφραστής. Απαιτήσεις, κατάρτιση και προοπτικές για τη 5^η Συνάντηση Ελλήνων Μεταφρασεολόγων , Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ
http://niobe.frl.auth.gr/5th_trad_congress/proceedings/Kokkinidou.pdf

Λαζαράτος, Γ. (2007) Umberto Eco: Διασημειωτική Μετάφραση & Μετάφραση και Επιστημολογία, Αθήνα: Παπαζήση

Μπατσαλιά, Φ. (2003) Το μετάφρασμα ως γλωσσική πράξη, Παρουσία: Τόμος ΙΕ-ΙΣΤ΄, Αθήνα: 2001-2003
<http://users.uoa.gr/~fbatsal/to%20metafrasma%20os%20glosiki%20praxi.pdf>

Μπατσαλιά-Κόντη, Φ. (1992) Θεωρητική προσέγγιση και προτάσεις επίλυσης προβλημάτων κατά την μετάφραση εξειδικευμένων κειμένων, Ανακοινώσεις 1^{ου} Συνεδρίου «Τυποποίησης Ορολογίας», Αθήνα: ΕΛΕΤΟ
http://www.eleto.gr/download/Conferences/0th%20Conference/08_1992_Batsalia-Konti%20Freideriki.pdf

Παπαβασιλείου, Π. (2001) Ορολογία: Σύντομη ιστορική αναδρομή και σύγχρονη πραγματικότητα, Ανακοινώσεις 3^{ου} Συνεδρίου «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία», Αθήνα: ΕΛΕΤΟ
http://www.eleto.gr/download/Conferences/3rd%20Conference/3rd_01-PapavasilleiouPeriklis_V02.pdf

Παπαγεωργίου, Ν. (2006) Μεταφραστικές δυσκολίες κατά την απόδοση οικονομικών όρων. Η περίπτωση των διεθνισμών.

<http://www.enl.auth.gr/translation/PDF/Papageorgiou.pdf>

Παράλληλα και συναφή κείμενα

Lawnetadmin (2020) Δημοτική Γλώσσα και Νομική Επιστήμη: <https://lawnet.gr/law-news/dimotiki-glossa-nomiki-epistimi/>

The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2013 (2013) 1st Edition, Chapter 17, Global Legal Group Ltd: https://www.potamitisvekris.com/wp-content/uploads/2015/06/fil_publications604074291.pdf

Βρανίκου Μ.Μ., Δεμεστίχα Ε. (2017) Ναυτιλιακό Δίκαιο, Β Έκδοση Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου: https://www.eef.edu.gr/media/2560/nautiliako_dikaio_pdf_site.pdf

Εφετείο Πειραιώς, Αριθμός Απόφασης 756/ 2018: <http://www.efeteio-peir.gr/wordpress/?p=704>

Νούσια Κ., Κροκίδα Ζ., Μωραΐτη Ι. (2016) ‘Greece’. International Encyclopedia of Laws: Transport Law, edited by Marc Huybrechts & Eric Van Hooydonk. Alphen aan den Rijn, NL: Kluwer Law International: https://ore.exeter.ac.uk/repository/bitstream/handle/10871/20235/Transport-46_Greece_Final%20Proof.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Οδηγία 79/116/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1978 περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31979L0116>

Σοφία Βογά (2020) Εφοπλιστής, Πλοιοκτήτης και οι σχέσεις τους με το πλοίο: <https://www.offlinepost.gr/2020/07/26/%CE%B5%CF%86%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%CF%82-%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CE%BA%CF%84%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CF%83%CF%87%CE%AD%CF%83%CE%B5%CE%B9/>

Λεξικά

Greek Law in English:

<https://greeklawinenglish.wordpress.com/2014/01/04/%CE%BF%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85-%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CF%85/>

Interactive Terminology for Europe: <https://iate.europa.eu/home>

Oxford Dictionary: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/>

WordReference: <https://www.wordreference.com/engr/>

Γιαννάκης, Α. (2009) Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτικών Όρων Παιανία: Αμφιτρίτη:
<https://www.iims.gr/wp-content/uploads/2017/10/Conceptual-Dictionary-of-Shipping-Terms-AN-Giannakis-in-greek-Sample.pdf>

Μπαμπινιώτης, Γ. (2012) Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας, Δ Έκδοση Αθήνα:
Κέντρο Λεξικολογίας Ε.Π.Ε.

Glossary of Shipping Terms: <http://www.medlineshipping.com/glossary>

Κείμενο Πηγή

Ι. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ – Ν.3816/1958), με τις διατάξεις των άρθρων 53-58 ρυθμίζει τα ζητήματα ναυτικής εργασίας, διατηρώντας τον χαρακτήρα προστατευτικού δικαίου για τον ναυτολογούμενο και παρέχοντα εξαρτημένη εργασία ναυτικό, έναντι του πλοιοκτήτη και κυρίου της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τα απορρέοντα όμως από τη σχέση ναυτικής εργασίας δικαιώματα δεν είναι απεριορίστα, αλλά καθορίζονται από το όρια και τις συνθήκες υπό τις οποίες τελεί η εμπορική ναυτιλία.

Κατά τη νομοθετική αντιμετώπιση των ανακύπτοντων στη ναυτεργασιακή σχέση ζητημάτων, αναγνωρίστηκε η ανάγκη ενίσχυσης της αρχής καθορισμού των όρων εργασίας και με τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας (ΣΣΝΕ), που συνάπτονται μεταξύ των επαγγελματικών οργανώσεων εργοδοτών και ναυτεργατών, στα πλαίσια της συλλογικής αυτονομίας.

Παράλληλα και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ – Ν.Δ.187/1973) περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις «περί του προσωπικού των πλοίων» (άρθρα 53-134).

Η προστασία και η υπέρ του ναυτικού πρόνοια, τόσο με βάση τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, όσο και με τους λοιπούς ναυτεργατικούς νόμους, συναρτώνται όχι μόνο με την ενοχική πλευρά της σχέσης ναυτικής εργασίας, αλλά και με τη θέση και την αξία της προσωπικότητας του εργαζόμενου ναυτικού.

Όπως σε κάθε σχέση εργασίας, έτσι και στη ναυτεργασιακή σχέση πρέπει να υφίσταται η αμοιβαία πίστη μεταξύ πλοιοκτήτη-ναυτικού, η οποία από πλευράς εργοδότη-πλοιοκτήτη εκδηλώνεται ως υποχρέωση πρόνοιας και από πλευράς εργαζόμενου-ναυτικού εκδηλώνεται ως υποχρέωση πίστης.

II. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού αποτελεί τον θεμέλιο λίθο κάθε ατομικής ναυτεργασιακής σχέσης. Με αυτήν καθορίζονται η διάρκεια της εργασιακής σχέσεως (αορίστου ή ορισμένου χρόνου ή κατά πλουν), οι αποδοχές του ναυτολογούμενου σε ένα πλοίο ναυτικού (συμβατικές ή οι ελάχιστες νόμιμες που προβλέπονται από την αντίστοιχη της κατηγορίας του πλοίου ΣΣΝΕ), το εφαρμοστέο Δίκαιο, η δικαιοδοσία των Δικαστηρίων για κάθε διαφορά που ανακύπτει από την εργασιακή σύμβαση, ζητήματα τυχόν μεταθέσεως του ναυτικού σε άλλα πλοία του ίδιου πλοιοκτήτη κλπ. Συνάπτεται εγγράφως ή προφορικώς.

A. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ.

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.

Τα άρθρα 37 έως 52 του ΚΙΝΔ αναφέρονται στη σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοιάρχου καθώς και στην εξουσία, την ευθύνη, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του.

Ο πλοίαρχος, αν και «γενικώς άρχων» επί του πλοίου, αποτελεί και αυτός μέλος του πληρώματος και συνδέεται με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή με τη σύμβαση ναυτολογήσεως.

Ο Πλοίαρχος ασκεί τη διοίκηση του πλοίου, έχει εξουσία επί του πληρώματος και των επιβαινόντων, λαμβάνει μέτρα για την τήρηση της τάξεως, της πειθαρχίας, της υγιεινής και της ασφάλειας του πλοίου, του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου.

Κατά το άρθρο 37 ΚΙΝΔ, η σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοιάρχου συνομολογείται με τον πλοιοκτήτη ή με τον ειδικώς εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, συντελείται δε με την εγγραφή στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Τον πλοίαρχο δύναται να εκλέγει και ο εφοπλιστής εφόσον εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του το πλοίο και δεν έχει αποκλεισθεί το δικαίωμά του για διορισμό του πλοιάρχου (106 ΚΙΝΔ). Στην περίπτωση αυτή, άμεσος εργοδότης του Πλοιάρχου είναι ο εφοπλιστής.

Ο Πλοίαρχος είναι και αυτός, όπως και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, απογεγραμμένος ναυτικός και κάτοχος ναυτικού φυλλαδίου, στο οποίο και καταχωρείται η σύμβαση ναυτολογήσεως και η λύση αυτής.

Η σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοιάρχου είναι σύμβαση ιδιωτικού δικαίου με ορισμένα στοιχεία δημοσίου δικαίου, και συνεπώς διαφοροποιείται σε σχέση με τη συμβατική σχέση που υπάρχει μεταξύ της εργοδοσίας και των υπολοίπων μελών του πληρώματος.

Η συμφωνία του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή με τον Πλοίαρχο για τη ναυτολόγησή του έχει ενίοτε εμπιστευτικό χαρακτήρα και με αυτή ρυθμίζονται μεταξύ άλλων και οι αποδοχές του Πλοιάρχου, οι οποίες πολλές φορές υπερβαίνουν τις προβλεπόμενες από τις ΣΣΝΕ αποδοχές.

Όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο μισθός και οι όροι εργασίας των Πλοιάρχων, ο μισθός ασθενείας, τα έξοδα παλιννοστήσεως, οι άδειες κλπ. προβλέπονται και από τις εκάστοτε ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις Πλοιάρχων εμπορικών πλοίων

διαφόρων κατηγοριών (π.χ. ποντοπόρων, φορτηγών μεσογειακών, επιβατηγών, ακτοπλοϊκών, ρυμουλκών κλπ.).

Με τις ΣΣΝΕ που αφορούν τους Πλοιάρχους, προβλέπονται εκτός του βασικού μισθού, οι πρόσθετες αμοιβές (επίδομα Κυριακών, αμοιβή εργασίας κατά τα Σάββατα και τις αργίες, έξοδα παραστάσεως, ειδικά επιδόματα – π.χ. δεξαμενοπλοίου, επικίνδυνου φορτίου κλπ.), ενώ συνήθως συμφωνείται ο χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέως και ανθυγιεινού και η καταβολή σχετικού μηνιαίου επιδόματος, χωρίς όμως άλλη περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση για την εργοδοσία, όπως εξάλλου συμβαίνει και στις ΣΣΝΕ που αφορούν τα πληρώματα. Επίσης, προβλέπονται τα δώρα εορτών, η άδεια, ο τρόπος επιλύσεως των διαφορών ως προς την ερμηνεία των όρων της ΣΣΝΕ κλπ.

Από τα ως άνω, καθίσταται σαφές ότι και ο Πλοίαρχος αντιμετωπίζεται από τις ΣΣΝΕ στο πλαίσιο των προβλεπόμενων ρυθμίσεως που ισχύουν και στις ΣΣΝΕ που αφορούν τα πληρώματα.

3. Η ΕΞΟΥΣΙΑ, ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ.

Ο Πλοίαρχος είναι ο επικεφαλής της ιεραρχίας του προσωπικού του πλοίου και το πλήρωμα τελεί υπό τη διοίκηση και εξουσία του.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 39 ΚΙΝΔ, «Ο πλοίαρχος καταρτίζει το πλήρωμα και συνομολογεί τας συμβάσεις ναυτολογήσεως, λαμβάνων υπ' όψει τας οδηγίας του πλοιοκτήτου ή του αντιπροσώπου αυτού».

Από τις διατάξεις των άρθρων 39, 53 και 54 του ΚΙΝΔ προκύπτει ότι η σύμβαση ναυτολογήσεως μέλους του πληρώματος πλοίου συνομολογείται με τον πλοίαρχο και συντελείται με την εγγραφή της στο ναυτολόγιο από τον οικείο λιμενάρχη ή πρόξενο¹².

Η εγγραφή αυτή είναι πράξη δημοσίου δικαίου λόγω της ιδιότητας του ναυτολογίου ως δημοσίου εγγράφου, και οι εγγραφές ή βεβαιώσεις στο ναυτολόγιο δεν μπορούν να αμφισβητηθούν παρά μόνο με την προσβολή τους ως πλαστών ή εικονικών¹³.

¹² ΑΠ 168/99 ΕΝΔ 27.278.

¹³ Καμβύσης, Ναυτεργατικών δίκαιον, σελ. 82, καθώς και ΕφΠειρ 334/ 94 ΕλλΔ 37.422.

Και η εν λόγω εγγραφή πάντως αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο και όχι συστατικό της ναυτολόγησης, η οποία είναι έγκυρη και αν ακόμη δεν καταχωρηθεί στο ναυτολόγιο, εφόσον ο ναυτικός επιβιβάστηκε και ανέλαβε υπηρεσία στο πλοίο¹⁴.

Συνεπώς, από τα σπουδαιότερα καθήκοντά του Πλοιάρχου είναι η συγκρότηση του πληρώματος πριν την έναρξη του πλου του πλοίου (άρθρο 39 ΚΙΝΔ) και η συνομολόγηση των συμβάσεων ναυτολόγησης του πληρώματος (άρθρα 53 και 54 ΚΙΝΔ).

Η απόλυτη εξουσία του Πλοιάρχου, που προβλέπει το άρθρο 39 ΚΙΝΔ, περί αποκλειστικής κατάρτισης και συνομολόγησης των συμβάσεων ναυτολογήσεως των μελών του πληρώματος κάμπτεται, διότι ο Πλοίαρχος ενεργεί ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και του αντιπροσώπου αυτού, όντας υποχρεωμένος να λαμβάνει υπόψη τις οδηγίες τους.

Σε κάθε περίπτωση, υποκείμενο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που παράγονται από τη σύμβαση ναυτολογήσεως είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής και όχι ο Πλοίαρχος.

Από τις διατάξεις των άρθρων 39, 53 και 54 του ΚΙΝΔ προκύπτει ότι **η σύμβαση ναυτολογήσεως μέλους του πληρώματος καταρτίζεται μόνον με τον πλοίαρχο**, ο οποίος λαμβάνει υπόψη τις οδηγίες του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του, αφορά δε την παροχή εργασίας του ναυτικού σε ορισμένο πλοίο, του οποίου το όνομα, η χωρητικότητα και το διεθνές σήμα περιέχονται μεταξύ των άλλων στη σύμβαση.

Η ναυτολόγηση και η απόλυση του ναυτικού εγγράφονται υποχρεωτικά στο ημερολόγιο του πλοίου (άρ.48 παρ.1 περ.ζ' ΚΑΝΔ) και στο ναυτικό φυλλάδιο, στο οποίο ειδικότερα η εγγραφή της απολύσεως γίνεται από την Λιμενική Αρχή του λιμένα απολύσεως και αν αυτή δεν υπάρχει από τον πλοίαρχο (άρ.105 παρ.2 ΚΑΝΔ).

Στη ναυτική εργασία, υπόχρεος εις την καταβολή του μισθού του ναυτικού είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου. Επί συμπλοιοκτησίας, ο συμπλοιοκτήτης ευθύνεται μετά των λοιπών συμπλοιοκτητών κατά τον λόγο της μερίδος του (άρθρο 25 ΚΙΝΔ)¹⁵.

¹⁴ Καμβύσης, Ναυτεργατικών δίκαιον, σελ. 82, καθώς και ΑΠ 168/99 ΕΝΔ 27.278.

¹⁵ Καμβύσης, Ναυτεργατικών Δίκαιον, σελ.197.

Ο πλοιοκτήτης, με την ανωτέρω έννοια, ενέχεται από τις δικαιοπραξίες που επιχείρησε ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι συμβάσεις ναυτολογήσεως των μελών του πληρώματος (αρθρ. 53 του ΚΙΝΔ).

Τέλος, από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 84, 39, 49 του ΚΙΝΔ προκύπτει ότι στον Πλοίαρχο, εκτός των καθηκόντων που απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως, είναι ανατεθειμένα από το Νόμο και διαχειριστικά καθήκοντα, όπως η σύναψη δικαιοπραξιών που δεσμεύουν τον πλοιοκτήτη, η κατάρτιση των συμβάσεων ναυτολογήσεως των μελών του πληρώματος κ.α.

Τέλος, κατά τη διάταξη του άρθρου 84, «Ο πλοιοκτήτης ενέχεται εκ των δικαιοπραξιών ας επιχείρησεν ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεσιν των ανατεθειμένων εις αυτόν καθηκόντων. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται ωσαύτως εκ των αδικοπραξιών τας οποίας διέπραξεν ο πλοίαρχος, το πλήρωμα ή ο πλοηγός κατά την εκτέλεσιν των ανατεθειμένων εις αυτούς καθηκόντων».

Από τον συνδυασμό των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι, κατά το Ναυτικό Δίκαιο, εργοδότης και υπεύθυνος προς πληρωμή των κάθε φύσεως αποδοχών του ναυτολογούμενου ναυτικού είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής κάθε πλοίου και σε καμία περίπτωση δεν είναι εργοδότης και υπεύθυνος προς πληρωμή του πληρώματος ο Πλοίαρχος του πλοίου, ο οποίος, ως προαναφέρθηκε, είναι μέλος του πληρώματος και συνδέεται με τον πλοιοκτήτη με τη σύμβαση ναυτολογήσεως (προφορική ή έγγραφη).

Κατά τη διάταξη του άρθρου 40 ΚΙΝΔ, ο Πλοίαρχος ευθύνεται για παν πταίσμα, συνεπώς ευθύνεται και για ελαφρά αμέλεια.

Η διάταξη αναφέρεται στη γενική ευθύνη του Πλοίαρχου, η οποία απορρέει από τη σύμβαση ναυτολογήσεως του, και από αυτήν είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει την υπηρεσία που του ανατέθηκε με κάθε επιμέλεια.

Η διάταξη του άρθρου 40 ΚΙΝΔ είναι ειδική ως προς τη διάταξη της παρ.2 του 652 ΑΚ¹⁶ και αποκλείει την εφαρμογή της, ενώ προσιδιάζει με τη διάταξη του άρθρου 330 ΑΚ¹⁷.

Το λειτούργημα του Πλοιάρχου απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις, τα προσόντα του τα ελέγχει η Δημόσια Αρχή, συνεπώς οι γνώσεις και οι ικανότητες του Πλοιάρχου πρέπει να είναι ανώτερου επιπέδου, πολύ διαφορετικού από εκείνου που θέτει η διάταξη του άρθρου 652 παρ.2 ΑΚ.

Ο περιορισμός της ευθύνης του Πλοιάρχου, ως μισθωτού και μέλους του πληρώματος, δικαιολογείται και ως προς αυτόν. Ο Πλοίαρχος ευθύνεται έναντι του πλοιοκτήτη για ζημιές που προκαλούνται στον πλοιοκτήτη από αμέλειά του (652 παρ.1 ΑΚ), ενώ ευθύνη του προκύπτει και από πολλές διατάξεις του ΚΔΝΔ¹⁸.

Ο Πλοίαρχος δύναται να ευθύνεται και έναντι τρίτων, όπως για παράδειγμα σε περίπτωση συγκρούσεως πλοίων ή ναυαγίου ή υπέρβασης των ορίων εξουσίας του, όταν ενεργεί ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Οι διατάξεις των άρθρων 730 ΑΚ, 904 επ. ΑΚ και 914 επ. ΑΚ δύναται να τύχουν εφαρμογής και σε περιπτώσεις εξωσυμβατικής ευθύνης του Πλοιάρχου.

Συνοπτικά, αναφέρουμε ότι ο Πλοίαρχος, μεταξύ των άλλων ευθυνών του,

- συντάσσει το Ημερολόγιο Γέφυρας του πλοίου και επιμελείται για την ακριβή τήρηση των Ημερολόγιων μηχανής και ασυρμάτου (άρθρο 41 ΚΙΝΔ),

- τηρεί τα έγγραφα του πλοίου (άρθρο 42 ΚΙΝΔ), όπως το έγγραφο εθνικότητας, το πιστοποιητικό πλοϊμότητας, το πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου, το ναυτολόγιο, το ποινολόγιο, τις φορτωτικές κλπ.,

- υποχρεούται να κυβερνά το πλοίο αυτοπρόσωπα (άρθρο 43 ΚΙΝΔ),

¹⁶ «Ο βαθμός της επιμέλειας, για την οποία ευθύνεται ο εργαζόμενος, κρίνεται με βάση τη σύμβαση, ενόψει της μόρφωσης ή των ειδικών γνώσεων που απαιτούνται για την εργασία, καθώς και των ικανοτήτων και των ιδιοτήτων του εργαζομένου που ο εργοδότης γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει».

¹⁷ «Ο οφειλέτης ενέχεται, αν δεν ορίστηκε κάτι άλλο, για κάθε αθέτηση της υποχρέωσής του από δόλο ή αμέλεια, δική του ή των νόμιμων αντιπροσώπων του. Αμέλεια υπάρχει όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές».

¹⁸ Για παράδειγμα το άρθρο 125 ΚΔΝΔ προβλέπει την ευθύνη του πλοιάρχου σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου.

-νομιμοποιείται ενεργητικώς και παθητικώς σε διαδικαστικές ενέργειες, επ' ονόματι του πλοιοκτήτη ή και του εφοπλιστή, δικαστικώς και εξωδίκως, σύμφωνα με τα άρθρα 47,48, 106 άρ.1 ΚΙΝΔ¹⁹.

-υποβάλλει στην αρμόδια λιμενική αρχή τα ημερολόγια του πλοίου και το ναυτολόγιο για θεώρηση (άρθρο 49 ΚΙΝΔ).

-συντάσσει έκθεση εκτάκτων συμβάντων επί του πλοίου, που αφορούν το πλοίο, το φορτίο ή τους επιβάτες (άρθρο 50 ΚΙΝΔ).

Κατά τη διάταξη του άρθρου 52 ΚΙΝΔ, «Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως αι διατάξεις περί πληρώματος, εφ' όσον προσαρμόζονται εις την φύσιν του λειτουργήματος του πλοιάρχου».

Κριτήριο για την προσαρμογή των διατάξεων περί πληρώματος στη φύση του λειτουργήματος του Πλοιάρχου αποτελούν οι διατάξεις των άρθρων 37-51 ΚΙΝΔ, οι οποίες αφορούν τον Πλοίαρχο, όπως έχουν ερμηνευθεί και εφαρμοσθεί στην πράξη, σε αντιπαραβολή με τις διατάξεις περί πληρώματος (άρθρα 53 επ. ΚΙΝΔ), ενώ ασφαλώς πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι αντίστοιχες διατάξεις του ΚΔΝΔ, των ειδικών νόμων και των ειδικών περί πλοιάρχων ΣΣΝΕ.

Ως προς την παραγραφή των αξιώσεων του Πλοιάρχου, αναφορικά με πληρωμή μισθών και λοιπών παροχών, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 289 παρ.1 ΚΙΝΔ, ενώ για τις αξιώσεις του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή κατά του Πλοιάρχου για τις τυχόν αδικοπραξίες του Πλοιάρχου κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, εφαρμογή έχει η διάταξη του άρθρου 289 παρ.2 ΚΙΝΔ²⁰.

B. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

1.ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ «ΠΛΗΡΩΜΑ» και «ΝΑΥΤΙΚΟΣ»

Κατά την έννοια του άρθρου 53 ΚΙΝΔ, «πλήρωμα» θεωρείται το σύνολο των προσώπων τα οποία είναι οργανικώς τεταγμένα στο πλοίο. περιλαμβάνονται στο

¹⁹ Για παράδειγμα, νομιμοποιείται για την κοινοποίηση δικογράφων και λοιπών διαδικαστικών ή εξώδικων εγγράφων, υπό τον περιορισμό ότι το πλοίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

²⁰ «Εις ετησίαν παραγραφήν υπόκεινται αι αξιώσεις: 1. Του πλοιάρχου και του πληρώματος δια την πληρωμήν των μισθών και λοιπών παροχών των πηγαζουσών εκ της συμβάσεως ναυτολογήσεως. 2. Του πλοιοκτήτου κατά του πλοιάρχου ή του πληρώματος δια τας κατά την εκτέλεσιν της υπηρεσίας των διαπραχθείσας υπ' αυτών αδικοπραξίας...».

ναυτολόγιό του και συνδέονται με τον εργοδότη-ναυτική επιχείρηση με σύμβαση ναυτικής εργασίας, ανεξάρτητα από τον βαθμό της ειδικότητάς τους.

Μεταξύ των ναυτικών συναφούς ειδικότητας υφίσταται ιεραρχική σχέση (π.χ. το Πλήρωμα του μηχανοστασίου απαρτίζεται από τους Αξιωματικούς – Α' Μηχανικό, Α'/Β' Μηχανικό, Β' Μηχανικό, Γ' Μηχανικό-Δόκιμο Μηχανικό- και το Κατώτερο Πλήρωμα Μηχανοστασίου - Μηχανοδηγοί Α' και Β', Αρχιθερμαστής, Λιπαντής, Θερμαστής, Καθαριστής κλπ).

Από τα ως άνω καθίσταται σαφές ότι η έννοια «ναυτικός» είναι στενότερη της έννοιας του πληρώματος. Ως «ναυτικός» αναφέρεται το πρόσωπο, το οποίο ανήκει στην οργανική σύνθεση ενός πλοίου, ανεξάρτητα από τον βαθμό του, την ειδικότητά του, την εθνικότητά του ή το φύλο του και παρέχει τις υπηρεσίες του στο πλοίο, αντιμετωπίζοντας τους ίδιους θαλάσσιους κινδύνους με το υπόλοιπο πλήρωμα.

Συχνά, εξαιτίας της κρίσης που μαστίζει την εμπορική ναυτιλία και του συχνού πλέον φαινομένου του παροπλισμού των πλοίων για μακρό χρονικό διάστημα, αποτελεί αντικείμενο δικαστικής διάγνωσης, εάν ένα φυσικό πρόσωπο, που διαθέτει κατά τα λοιπά, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, αποτελεί πράγματι ναυτικό που προσφέρει ναυτική εργασία επί του πλοίου, οπότε εφαρμόζονται και οι διατάξεις της ναυτεργατικής νομοθεσίας, ή τελικώς προσφέρει χερσαία εργασία.

Ειδικότερα, συχνά παρατηρείται το φαινόμενο οι εναγόμενοι εργοδότες-ναυτικές επιχειρήσεις, εκμεταλλευόμενοι το γεγονός ότι ένα πλοίο παραμένει σε κάποιο λιμάνι για ορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς να εκτελεί πλόες, να επιχειρούν να αποδείξουν ότι το επίδικο χρονικό διάστημα, ο ναυτικός δεν παρείχε ναυτική εργασία, αλλά δήθεν χερσαία εργασία, συνεπώς δεν πρέπει να εφαρμοστούν οι διατάξεις της ναυτεργατικής νομοθεσίας, αλλά οι διατάξεις του χερσαίου εργατικού δικαίου.

Είναι συνηθισμένη τακτική των πλοιοκτητριών εταιρειών, όταν τα πλοία προσεγγίζουν σε κάποιο λιμάνι, για να προβούν σε επισκευές και συντήρηση των μηχανών αναμένοντας συμφέροντα ναύλο, να διατηρούν μέρος των πληρωμάτων, τα οποία είναι υπεύθυνα για την λειτουργία των μηχανημάτων, ιδίως της μηχανής. Όμως, τα πλοία, στην περίπτωση αυτή, δεν χάνουν την ιδιότητά τους της αυτοδύναμης πλεύσης και της λειτουργίας τους ως πλοία.

Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης θέλει να προβεί σε επισκευή και συντήρηση, είτε παροπλίζει το πλοίο και απολύει το πλήρωμα, οπότε του καταβάλλει την αποζημίωση του άρθρου 77 του ΚΙΝΔ, είτε δεν προβαίνει σε παροπλισμό και διατηρεί όσο πλήρωμα επιθυμεί.

Στην περίπτωση που το πλήρωμα παραμένει ναυτολογημένο στο πλοίο δεν χάνει την ιδιότητά του να είναι μέλος του πληρώματος και δεν παύει να εφαρμόζεται η ναυτεργατική νομοθεσία.

Είναι γεγονός ότι όταν τα πλοία παροπλίζονται, επιβαίνουν σε αυτά φύλακες. Οι φύλακες των παροπλισμένων πλοίων προσέφυγαν στα εργατικά Δικαστήρια και απαίτησαν να πληρωθούν σαν ναυτικοί. Ορθά η νομολογία των δικαστηρίων δέχθηκε ότι στο παροπλισμένο πλοίο δεν υπηρετούν ναυτικοί και δεν εφαρμόζεται το ναυτεργατικό δίκαιο.

Όμως, είναι τελείως διάφορη η παροχή εργασίας σε παροπλισμένο πλοίο και δη ως φύλακας, από την παροχή εργασίας σε πλοίο που προσωρινά αποφάσισε να εκτελέσει επισκευές και επιθυμεί να διατηρεί πλήρωμα για τη συντήρηση και τη λειτουργία των μηχανών και την ασφάλεια του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, δεν αποβάλλεται η ιδιότητα του πλοίου και οι ναυτικοί που συνεχίζουν να υπηρετούν δεν χάνουν την ιδιότητα του ναυτικού.

Την ορθή λύση στο θέμα που προέκυψε σχετικά με την έννοια του πλοίου έδωσε η υπ' αριθμ. 11/1999 απόφαση του Αρείου Πάγου (ΕΝΔ 27.276), η οποία έκρινε, ως εξής: *«Κατά την έννοια του άρ. 1 ν. 3816/1958 «περί κυρώσεως του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» (ΚΙΝΔ), «πλοίον είναι παν σκάφος, χωρητικότος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση».*

Απαραίτητο συνεπώς στοιχείο της έννοιας του πλοίου είναι ο προορισμός του (άνω των δέκα κόρων) σκάφους να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα, άλλως η ικανότητα προς θαλασσοπλοΐα, με δική του δύναμη, η οποία υπάρχει όταν αυτό διαθέτει μέσα που του παρέχουν με την εκμετάλλευση φυσικών ή τεχνητών δυνάμεων, την ικανότητα να κινείται στη Θάλασσα.

Η απώλεια της δυνατότητας αυτής συνεπάγεται την αποβολή της ιδιότητας του πλοίου, εφόσον όμως είναι μόνιμη. Αν η απώλεια της δυνατότητας της αυτοδύναμης πλεύσης είναι πρόσκαιρη, η ιδιότητα του πλοίου διατηρείται. Συνεπώς αν εξαιτίας «θαλάσσιου

συμβεβηκότος», το πλοίο έχασε την ικανότητα προς πλεύση ή αυτοδύναμη κίνηση και βρίσκεται προσωρινά παροπλισμένο ή σε ναυπηγείο προς επισκευή ή προσκαίρως ρυμουλκείται, εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται πλοίο, κατά την έννοια του νόμου, ανεξάρτητα από τη χρονική διάρκεια της (πρόσκαιρης πάντως) απώλειας της ικανότητας για αυτοδύναμη κίνηση (πλεύση).

Εξάλλου, κατά τις γενικές αρχές του ναυτεργατικού δικαίου, και ειδικότερα τα άρ. 37 επ. και 53 επ. ΚΙΝΔ, η ιδιότητα του ναυτικού που είναι στοιχείο απαραίτητο για την ύπαρξη σύμβασης ναυτολογήσεως, προϋποθέτει την παροχή υπηρεσίας επί του πλοίου, υπό την προαναφερόμενη έννοια του άρ. 1 ΚΙΝΔ, ως μέλους του πληρώματος, δηλαδή της συμμετοχής, κατά τη διάρκεια του πλου, στην εκτέλεση της ναυτικής αποστολής του πλοίου, με οποιοδήποτε βαθμό ή ειδικότητα, αμέσως ή εμμέσως.

Έτσι, για να θεωρηθεί κανείς ναυτικός, σύμφωνα με άρ. 53 επ. ΚΙΝΔ, ώστε οι εργασιακές σχέσεις του να ρυθμίζονται από το ναυτεργατικό δίκαιο, πρέπει να ανήκει σε συγκροτημένο πλήρωμα και να παρέχει την εργασία του σε πλοίο, κατά τον πλου, να ανήκει δηλαδή στην οργανική ενότητα που αποτελούν όσοι εργάζονται επί του πλοίου. Υπό την έννοια αυτή, στο πλήρωμα περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που εργάζονται στο πλοίο έναντι μισθού, τα οποία είναι οργανικώς τεταγμένα, ως εκ του προορισμού αυτού, σε εκπλήρωση του σκοπού της ναυτικής αποστολής του, ανεξάρτητα από το είδος της παρεχόμενης εργασίας, όπως και την εγγραφής ή μη αυτών στο ναυτολόγιο του πλοίου ή της ασφαλίσεως ή μη αυτών στο ΝΑΤ».

Ωσαύτως από τις διατάξεις των άρθρων 1, 37 επ. και 53 επ. του ΚΙΝΔ προκύπτει ότι ουσιώδες στοιχείο της σύμβασης ναυτικής εργασίας είναι ότι ο ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να συμμετέχει ως μέλος συγκροτημένου οργανικά πληρώματος στους πλόες του πλοίου.

Δεν είναι όμως απαραίτητη η πραγματική εκτέλεση του πλου και η αντιμετώπιση θαλασσίων κινδύνων. Έτσι, η σύμβαση δεν αποβάλλει τον χαρακτήρα της ως ναυτικής, ούτε μεταλλάσσεται σε σύμβαση χερσαίας εργασίας, αν για οποιοδήποτε λόγο, όπως για συντήρηση ή επισκευή, παραμένει το πλοίο αργό στο λιμάνι, έχει όμως

συγκροτημένο πλήρωμα και βρίσκεται σε διαρκή ετοιμότητα προς πλουν, μόλις περατωθεί η συντήρηση ή η επισκευή του και το θελήσει ο πλοιοκτήτης²¹.

Κατά την νομολογία²², στη σύμβαση ναυτολόγησεως ο ναυτικός νοείται υπό στενή έννοια και είναι το πρόσωπο που ανήκει στο συγκροτημένο πλήρωμα, παρέχει τις υπηρεσίες του στο πλοίο κατά τον πλου και αντιμετωπίζει τους θαλάσσιους κινδύνους. Την ιδιότητα αυτή δεν αποβάλλει ο ναυτικός και όταν το πλοίο παραμένει στο λιμάνι προς διενέργεια συγκεκριμένων επισκευαστικών εργασιών, αν εξακολουθεί να είναι μέλος του συγκροτημένου πληρώματός του με επαρκή σύνθεση και έτσι συμβάλλει στην ετοιμότητα του πλοίου για την πραγματοποίηση, μόλις καταστεί εφικτό, του πλου. Αντίθετα δεν θεωρείται ναυτικός με την παραπάνω έννοια το πρόσωπο που προσλαμβάνεται με ειδική και αποκλειστική αποστολή τη φύλαξη κι συντήρηση του πλοίου, για όσο χρόνο αυτό θα βρίσκεται ακινητοποιημένο και παροπλισμένο στο λιμάνι, χωρίς να έχει υποχρέωση συμμετοχής σε πλόες, η δε σύμβαση με το πρόσωπο αυτό θεωρείται ως σύμβαση χερσαίας εργασίας, στην οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου, γιατί δεν πρόκειται για σύμβαση ναυτικής εργασίας.

V. ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ – ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ.

Η λύση της σύμβασης ναυτολόγησης δύναται να επέλθει δια πολλών λόγων. Άλλοι λόγοι επιφέρουν αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης και άλλοι λόγοι απαιτούν ενέργεια ενός από τα μέρη (Πλοιάρχου, ως εκπροσώπου του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή ή ναυτικού), είτε αμφοτέρων των μερών, ώστε με καταγγελία ενός από τα μέρη ή από κοινού (αμοιβαία συναινέσει καταγγελία) να λυθεί η σύμβαση ναυτολόγησης.

Οι λόγοι λύσης της σύμβασης ναυτολόγησης ρυθμίζονται ειδικά με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, συμπληρώνονται όμως και από τις διατάξεις του ΑΚ (670, 671, 674, 675 ΑΚ).

Τα περί καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης ρυθμίζονται ειδικώς και πλήρως από τον ΚΙΝΔ, συνεπώς οι περί καταγγελίας διατάξεις του κοινού δικαίου δεν βρίσκουν έδαφος συμπληρωματικής εφαρμογής.

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΔΟΤΗ

²¹ βλ. ΑΠ 179/2000 ΕΝΔ 29,44, ΕΛΔ 41,733, ΑΠ 1252/2002 αδημ., ΑΠ 11/1999 ΕΝΔ 27,276, ΑΠ 1089/1998 ΕΛΔ 40,327, ΑΠ 792/1998 ΕΛΔ 40,620, ΕΝΔ 26,366, ΑΠ 904/1987 ΝοΒ 36,1218, ΕΝΔ 15,445, ΑΠ 12/1985 ΕΝΔ 14,76, Εφ.Πειρ. 537/2004.

²² Α.Π. 11/2004

ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Από την αμοτεροβαρή σύμβαση ναυτολόγησης απορρέουν υποχρεώσεις και δικαιώματα για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Ειδικότερα, μεταξύ άλλων ο ναυτικός αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

- (α) να επιβιβασθεί αμέσως στο πλοίο (άρθρο 56 ΚΙΝΔ),
- (β) να εκτελέσει την υπηρεσία του (άρθρο 57 ΚΙΝΔ), στα πλαίσια της υποχρέωσης πίστεως, δικαιουμένου του εργοδότη να αποστερήσει τον ανάλογο μισθό στον ναυτικό, σε περίπτωση αδικαιολόγητης μη παροχής των υπηρεσιών του (άρθρο 65 ΚΙΝΔ),
- (γ) να μην φορτώσει πράγματα στο πλοίο (άρθρο 58 ΚΙΝΔ),
- (δ) να φροντίζει για την καλή κατάσταση του πλοίου.

Ο εργοδότης αναλαμβάνει έναντι του ναυτολογημένου ναυτικού, τις εξής υποχρεώσεις:

- (α) να πληρώνει στον ναυτικό τις αποδοχές του (άρθρο 60 ΚΙΝΔ),
- (β) να προκαταβάλει τον μισθό του (άρθρο 64 ΚΙΝΔ),
- (γ) να καταβάλει στον ναυτικό μισθό λόγω ναυαγίου (άρθρο 62 ΚΙΝΔ),
- (δ) να αποζημιώσει τον ναυτικό για απώλεια των αποσκευών του, σε περίπτωση ναυαγίου κλπ. (άρθρο 63 ΚΙΝΔ).

Η υποχρέωση πίστεως του ναυτικού είναι μία από τις βασικότερες υποχρεώσεις του, που απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης.

Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί τη σύμβαση με πίστη, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια για την επιτυχία της ναυτικής επιχείρησης και την αποφυγή οποιασδήποτε συμπεριφοράς, που δύναται να τη ζημιώσει.

Ειδικότερες εκφάνσεις της υποχρέωσης πίστεως συναντούμε στις διατάξεις των άρθρων 46, 58, 59 και 62 ΚΙΝΔ.

Συγκεκριμένα, κατά τη διάταξη του άρθρου 46 ΚΙΝΔ, *«Απαγορεύεται εις τον πλοίαρχον να φορτώνη εμπορεύματα δι' ίδιον λογαριασμόν, άνευ ρητής εγγράφου αδείας του*

πλοιοκτήτου, επί ποινή αποζημιώσεως, ήτις, εν πάση περιπτώσει, δεν δύναται να καθορισθή εις ποσόν μικρότερον του διπλασίου του αναλογούντος ναύλου».

Κατά τη διάταξη του άρθρου 58 ΚΙΝΔ, «Απαγορεύεται εις τον ναυτικόν να φορτώση επί του πλοίου πράγματα άνευ ρητής εγγράφου αδείας του πλοιάρχου. Ο ναυτικός παραβαίνων την διάταξιν ταύτην, υποχρεούται εις ανόρθωσιν πάσης ζημίας, του πλοιάρχου δικαιουμένου εν πάση περιπτώσει ν' αποθέσῃ εις την ξηράν ή και να ρίψῃ εις την θάλασσαν τα φορτωθέντα, εάν τα ανακαλύψῃ μετά τον απόπλουν».

Κατά τη διάταξη του άρθρου 59 ΚΙΝΔ, «Η καλή διατήρησις του πλοίου κατά την εκτέλεσιν της υπηρεσίας αποτελεί υποχρέωσιν του ναυτικού. Ο ναυτικός οφείλει επίσης να διατηρήῃ εις καλήν κατάστασιν τα εις την ατομικήν αυτού χρήσιν τιθέμενα αντικείμενα».

Τέλος, κατά τη διάταξη του άρθρου 62 ΚΙΝΔ, «Ο ναυτικός, ναυαγήσαντος του πλοίου, δικαιούται εις μισθόν δι' ας ημέρας ειργάσθῃ συντρέχων προς διάσωσιν αυτού, των επιβαινόντων ή του φορτίου, εμπροσθέτως δε και εις τον μισθόν το πολύ δύο μηνών, εφ' όσον δεν εξεμίσθωσε τας υπηρεσίας του αλλαχού».

Αντίστοιχη προς την υποχρέωση πίστης του ναυτικού είναι η υποχρέωση πρόνοιας του εργοδότη, που απασχολεί τον ναυτικό, η οποία εκδηλώνεται έντονα μεταξύ άλλων και στις διατάξεις που αφορούν την ασθένεια του ναυτικού (άρθρα 66 επ. ΚΙΝΔ).