

Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας

Μετάφραση Γαλλικής Νομοθεσίας

Ονοματεπώνυμο φοιτητή: Κασσιανή Κουλουριώτη

Στοιχεία μελών επιτροπής: Νικόλαος Παπαδημητρίου

Γιώργος Κεντρωτής

Περιεχόμενα

Πρόλογος	σελ. 2
Μετάφρασμα	σελ. 3
Παράθεση πρωτοτύπου κειμένου	σελ. 13
Σχολιασμός μεταφραστικής εντολής	σελ. 22
Ανάλυση του κειμένου αφετηρίας	σελ. 24
Αιτιολόγηση των λύσεων διαφόρων μεταφραστικών προβλημάτων	σελ. 26
Αξιολόγηση της ποιότητας της μετάφρασης	σελ. 28
Βιβλιογραφία	σελ. 30

Πρόλογος

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μετάφραση ενός νομικού κειμένου, με γλώσσα αφετηρίας τα γαλλικά και γλώσσα άφιξης τα ελληνικά, το οποίο σχετίζεται με τη διαχείριση ναυαγίων. Για το σκοπό αυτό, αρχικά, επιδιώχθηκε η ανάλυση και κατανόηση του κειμένου αφετηρίας, με βάση τη μεταφραστική εντολή και, πιο αναλυτικά, την εξέταση του χρόνου, της αιτίας, του σκοπού και του μέσου μετάδοσης του μηνύματος, ώστε να προσδιοριστεί η κειμενική λειτουργία. Το συγκεκριμένο κείμενο παρουσιάζει αρκετές δυσκολίες, καθώς η ανάλυση του κειμένου αφετηρίας οδήγησε στον εντοπισμό εννοιών και ορολογιών, που έχρηζαν σημαντικής διερεύνησης, κάτω από το πρίσμα, τόσο του ναυτικού δικαίου, όσο και του θεσμικού πλαισίου, το οποίο παρουσίαζε διαφοροποίηση ανάμεσα στις δύο χώρες. Παράλληλα, αναζητήθηκε ορολογία σε ανάλογα μεταφρασμένα κείμενα, προκειμένου να αναζητηθούν ισοδύναμες εκφράσεις. Λαμβάνοντας, μάλιστα, υπόψη γλωσσικές και πολιτιστικές παραμέτρους έγινε χρήση περιφραστικής απόδοσης συγκεκριμένων όρων. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, έπειτα από την αρχική ανάγνωση, πραγματοποιήθηκε συστηματική μελέτη του κειμένου προς μετάφραση και έρευνα τεκμηρίωσης, ώστε να δημιουργηθεί ένα αρχικό μετάφρασμα, το οποίο, ακολούθως, αξιολογήθηκε μέσα από την αντιπαραβολή των δύο κειμένων. Η συγκεκριμένη μεθοδολογία αναλύθηκε στα πλαίσια του σχολιασμού της μετάφρασης.

Μετάφρασμα

- **ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ: ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ Ή ΠΛΩΤΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: ΟΡΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ** Το Άρθρο 1 του νόμου που συμπληρώνεται από το άρθρο 1 του εκτελεστικού διατάγματος αριθ. 87-830 της 6ης Οκτωβρίου 1987, παρέχει έναν νομικό ορισμό του εγκαταλελειμμένου σκάφους: κάθε σκάφος σε κατάσταση άνωσης, ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 25 τόνων, εγκαταλειμμένο σε χωρικά ή εσωτερικά ύδατα, που παρουσιάζει κινδύνους και έχει εγκαταλειφθεί από τον ιδιοκτήτη, τον εφοπλιστή ή τον αερομεταφορέα με αποτέλεσμα την απουσία πληρώματος επί του σκάφους ή την απουσία μέτρων φύλαξης και ελιγμών. Ο νόμος ισχύει επίσης για οποιοδήποτε επιπλέον αντικείμενο. Μεταξύ των πλωτών συσκευών (που δεν πλοηγούνται σε αντίθεση με τα πλοία) στοχεύονται συγκεκριμένα πλωτήρες, πλωτές αποβάθρες ... Η παρέμβαση της διοίκησης στην πλωτή συσκευή υπόκειται σε τρεις προϋποθέσεις: την κατάσταση εγκατάλειψης της πλωτής συσκευής, τον κίνδυνο που ενέχει η πλωτή συσκευή, τη θέση του κινούμενου αντικείμενου. Στην περίπτωση πλοίου, υπόκειται σε πέντε προϋποθέσεις: τη χωρητικότητα του πλοίου, την πλευστότητα του σκάφους, την κατάσταση εγκατάλειψης πλοίου, τον κίνδυνο που παρουσιάζει το πλοίο, τη θέση του σκάφους.
- **I.1. Η χωρητικότητα του πλοίου.** Ο νόμος ισχύει μόνο για πλοία των οποίων η χωρητικότητα είναι ίση ή μεγαλύτερη από 25 GRT. Επομένως, ο νόμος και το εκτελεστικό διάταγμα δεν ισχύουν για εγκαταλελειμμένα πλοία κάτω των 25 GRT (άρθρο 1 του νόμου, άρθρο 1 του διατάγματος). Κατά συνέπεια, η διαδικασία κατάσχεσης των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας δεν μπορεί με κανέναν τρόπο να κινηθεί εναντίον πλοίων των οποίων η χωρητικότητα είναι μικρότερη από 25 GRT. Αυτά τα πλοία δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο υπουργικής απόφασης για κατάσχεση της κυριότητας βάσει του άρθρου 3 του νόμου. Ωστόσο, αυτά τα πλοία υπάγονται στην αστυνομία των θαλάσσιων λιμένων (Βιβλίο ΙΙΙ του κώδικα θαλάσσιων λιμένων).
- **I.2. Η πλευστότητα του πλοίου (άρθρο 1 του νόμου)** Η πλευστότητα του πλοίου είναι ένα σημαντικό στοιχείο δεδομένου ότι προϋποθέτει την εφαρμογή του νόμου και το διάταγμα του. Είναι επίσης καθοριστικό στοιχείο για τη διάκριση μεταξύ

του νομικού καθεστώτος των εγκαταλελειμμένων πλοίων και του καθεστώτος των ναυαγίων. Το ναυάγιο πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση μη πλευστότητας (άρθρο 1 του διατάγματος 61-1547 της 26ης Δεκεμβρίου 1961 για τον καθορισμό του καθεστώτος ναυτικών ναυαγίων, με εφαρμογή του νόμου αριθ. 61-1262 της 24ης Νοεμβρίου 1961, όπως τροποποιήθηκε, σχετικά με την αστυνόμευση των ναυτικών ναυαγίων). Έτσι, τα λανθάνοντα ή ημι-βυθισμένα πλοία χαρακτηρίζονται ως πλοία και δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ναυάγια εάν είναι σε θέση να βγουν από την ακτή είτε με δικά τους μέσα είτε με εξωτερική βοήθεια (ρυμούλκηση για παράδειγμα): εάν δεν έχουν ικανότητα να επιπλέουν, είναι υποβρύχια, πράγμα που δικαιολογεί την εφαρμογή των κανονισμών σχετικά με τα ναυάγια.

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - ΜΕΤΡΟ αριθ. 2010/10 της 10ης Ιουνίου 2010, Σελίδα 219 ... Με άλλα λόγια, τα πλοία σε κατάσταση άνωσης, που δεν είναι βυθισμένα και ενδέχεται να υποστούν προσάραξη, μπορούν να χαρακτηριστούν ως εγκαταλελειμμένα σκάφη, δικαιολογώντας την εφαρμογή των κανονισμών σχετικά με τα εγκαταλελειμμένα πλοία και τις πλωτές συσκευές.
- I.3. Η έννοια της εγκατάλειψης. Ο χαρακτηρισμός των εγκαταλελειμμένων σκαφών αναφέρεται σε δύο καταστάσεις που προβλέπονται στο άρθρο 1 του νόμου: «η εγκατάλειψη προκύπτει από την απουσία πληρώματος επί του σκάφους ή την απουσία μέτρων φύλαξης ή ελιγμών». Με βάση αυτό το εναλλακτικό κριτήριο, μπορεί να θεωρηθεί ότι το σκάφος έχει εγκαταλειφθεί από τον ιδιοκτήτη του, τον εφοπλιστή ή τον αερομεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 2 του νόμου που επιτρέπει τον τερματισμό των κινδύνων (ανυπαρξία μέτρων ελιγμών) ή στο πλαίσιο της διαδικασίας που ορίζεται από το άρθρο 3 του νόμου που καθιστά δυνατό τον τερματισμό της συνεχιζόμενης εγκατάλειψης του σκάφους (απουσία μέτρων φύλαξης ή απουσία πληρώματος). Ο όρος «εγκατάλειψη», όπως χρησιμοποιείται στο νόμο, υποδηλώνει μια κατάσταση, δηλαδή την κατάσταση ενός πλοίου που χαρακτηρίζεται από την ανεπάρκεια αυτού που φέρει, συνήθως, την ευθύνη διασφάλισης οποιαδήποτε παρέμβασης στο πλοίο, δηλαδή του ιδιοκτήτη, του πλοιοκτήτη ή του αερομεταφορέα. Η νομολογία σε αυτόν τον τομέα χρησιμοποιεί την έκφραση «κατάσταση εγκατάλειψης», μια κατάσταση που χαρακτηρίζεται για παράδειγμα από την κατάσταση φθοράς του

σκάφους στην προκυμαία, από την έλλειψη συντήρησης (για παράδειγμα, διοικητικό δικαστήριο του Παρισιού, Υπόθεση Vacher και Tremaud, 9 Ιανουαρίου 2008: "... Λαμβάνοντας υπόψη ότι προκύπτει από τα έγγραφα του φακέλου, με απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 2001, ο αξιωματούχος του λιμένα της Ρουέν, σημειώνοντας ότι το πλοίο που ονομάζεται "Corsen" εγκαταλείφθηκε στο λιμάνι και παρουσίαζε κινδύνους για πλοήγησης και το περιβάλλον, γνωστοποίησε στην ιδιοκτήτρια, κα TREMAUD, την απόφαση να θέσει τέλος στην κατάσταση εγκατάλειψης εντός ενός μηνός επί ποινή εκπτώσεως των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, ότι η κα TREMAUD και ο κ. VACHER υποστηρίζουν, αφενός, ότι ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύει το σκάφος δεν έχει αποδειχθεί και ότι, από την άλλη πλευρά, το σκάφος δεν βρίσκεται σε κατάσταση εγκατάλειψης και αμφισβητούν την απουσία πληρώματος και την απουσία μέτρων φύλαξης και ελιγμών, ότι η σύμβαση πώλησης του εν λόγω από την κ. TREMAUD στον κ. VACHER αναφέρει ότι έχει υποστεί πυρκαγιά και ότι ο κινητήρας του είναι εκτός λειτουργίας, ότι ο Υπουργός υποστηρίζει επίσης, χωρίς να είναι αντιφατικό, ότι το πλοίο έχει αγκυροβοληθεί από το 1993, και ότι η κατάσταση της φθοράς του παρουσιάζει κινδύνους για την πλοήγηση και το περιβάλλον, ότι η έκθεση επίσκεψης που υπέβαλαν οι αιτούντες στο δικαστήριο, με ημερομηνία 2002, επιβεβαιώνει την έλλειψη συντήρησης και την εγκαταλελειμμένη κατάσταση του, ότι οι αιτούντες δεν μπορούν να επικαλεστούν προς όφελός τους τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν έναντι της διοίκησης, καθώς από τα έγγραφα του φακέλου προκύπτει ότι από το 1999 όλες οι επίσημες ειδοποιήσεις που είχαν αποσταλεί στην κ. TREMAUD με αντίγραφο στον Μ. VACHER δεν έλαβαν κάποια απόκριση. [...]»). "Η έλλειψη μέτρων ελιγμών" μπορεί να γίνει κατανοητή ως η κατάσταση ενός πλοίου το οποίο, παρότι έχει ακόμη πλήρωμα επί του σκάφους, δεν θα μπορούσε να κάνει ελιγμούς (εάν, για παράδειγμα, το πλήρωμα που παραμένει επί του σκάφους είναι πολύ μειωμένο ή ανίκανο) ή θα αρνηθεί να το πράξει για οποιοδήποτε λόγο.

- Ι.4. Η έννοια του κινδύνου. Το κριτήριο του κινδύνου είναι ένα διακριτό κριτήριο για την εφαρμογή της ρύθμισης των πλωτών συσκευών και των εγκαταλελειμμένων πλοίων που πρέπει να παρουσιάζουν κίνδυνο και των κανονισμών που αφορούν ναυτικά ναυάγια που δεν παρουσιάζουν απαραίτητα κίνδυνο. Σε γενικές γραμμές, η ύπαρξη του κινδύνου που παρουσιάζεται από το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή την πλωτή συσκευή προϋποθέτει την παρέμβαση της

διοίκησης. Αυτή η απαίτηση είναι μία από τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 του νόμου σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των μέτρων. Ο κίνδυνος δημιουργείται από κατάσταση εγκατάλειψης του πλοίου. Ο νόμος δεν παρέχει κανέναν ορισμό της έννοιας του κινδύνου. Ο κίνδυνος μπορεί να λάβει διάφορες μορφές. Αξιολογείται με βάση τις απειλές που θέτει η κατάσταση εγκατάλειψης του πλοίου για την ασφάλεια ανθρώπων και περιουσιών, την ασφάλεια της πλοήγησης και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Έτσι, σε σχέση με τις διάφορες διατάξεις του νόμου, η έννοια του κινδύνου μπορεί να εκτιμηθεί ως περισσότερο ή λιγότερο εκτεταμένη, αλλά και σύμφωνα με την αμεσότητα του. Η κατάσταση του εγκαταλελειμμένου σκάφους μπορεί να παρουσιάζει επικείμενο κίνδυνο, ο οποίος στην περίπτωση αυτή θα δικαιολογεί την άμεση παρέμβαση της διοίκησης, ενώ η απουσία επικείμενου κινδύνου απαιτεί προηγούμενη ειδοποίηση (άρθρο 2 του νόμου). Οι προϋποθέσεις «επιμονής της κατάστασης παραμέλησης» και κινδύνου είναι απαραίτητες για να δικαιολογήσουν την εφαρμογή της στέρησης των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας και πρέπει να αναφέρονται στην απόφαση.

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - ΜΕΤΡΟ αριθ. 2010/10 της 10ης Ιουνίου 2010, Σελίδα 220 ... I.5. Η τοποθεσία του πλοίου ή της πλωτής συσκευής Το άρθρο 1 του νόμου ορίζει ότι εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε πλωτή συσκευή ή σε οποιοδήποτε εγκαταλελειμμένο πλοίο σε χωρικά ή εσωτερικά ύδατα. Αυτή η πτυχή αναπτύσσεται στο σημείο II-3 σχετικά με τις αρμόδιες αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εφαρμογή των διατάξεων.
- II. - Η ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ Η ΠΛΩΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΚΙΝΔΥΝΟ (άρθρο 2 του νόμου) Ένα εγκαταλελειμμένο σκάφος που παρουσιάζει κινδύνους μπορεί να απαιτήσει, ανάλογα με τις περιστάσεις, την παρέμβαση των διοικητικών αρχών για να τερματιστεί ο κίνδυνος. Έτσι, στο βαθμό που το εγκαταλελειμμένο σκάφος πληροί τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο άρθρο 1 του νόμου, δηλαδή ότι πρόκειται για σκάφος σε κατάσταση άνωσης, χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 25 τόνων, εγκαταλελειμμένο που παρουσιάζει κινδύνους, παρέχονται πολλές δυνατότητες στη διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο που παρουσιάζει το εγκαταλελειμμένο σκάφος. Ο νόμος έχει προβλέψει διάφορες υποθέσεις ανάλογα

με την επικινδυνότητα του εγκαταλελειμμένου σκάφους ή της πλωτής συσκευής ή / και τη σοβαρότητα των κινδύνων που θέτει. Έτσι, σε περίπτωση μη επικείμενου κινδύνου (ή απουσίας επείγοντος), η διοίκηση μπορεί να προχωρήσει στην κοινοποίηση επίσημης ειδοποίησης στον ιδιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του για να θέσει τέρμα στον κίνδυνο με τη δυνατότητα να υποβάλει αίτημα επίταξης περιουσιακών στοιχείων και ατόμων, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παρέμβαση για τον τερματισμό των κινδύνων που προκαλεί το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή η πλωτή συσκευή. Συνεπώς, σε περίπτωση που η κοινοποίηση της επίσημης ειδοποίησης παρέμεινε αναποτελεσματική, ενδέχεται να απαιτείται προσφυγή στην αίτηση. Και εάν δεν υπάρξει αντίδραση από τον ιδιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του, η διοίκηση μπορεί να παρέμβει με δικά της έξοδα και με δική της ευθύνη. Σε περίπτωση επικείμενου κινδύνου (ή έκτακτης ανάγκης) για την ασφάλεια προσώπων και περιουσιακών στοιχείων, η διοίκηση μπορεί να παρέμβει αυτεπαγγέλτως (χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση) χωρίς καθυστέρηση, λαμβάνοντας μέτρα για τον τερματισμό των κινδύνων. Η αυτεπάγγελτη παρέμβαση μπορεί να απαιτεί επίταξη αγαθών και ατόμων. Σε όλες τις περιπτώσεις, μπορεί να προχωρήσει ανάλογα με τις ανάγκες στην επίταξη ατόμων και αγαθών.

- Π.1. Η επίσημη ειδοποίηση. Το άρθρο 2 του νόμου της 3ης Ιουλίου 1985 ορίζει ότι ο ιδιοκτήτης, ο εφοπλιστής ή ο αερομεταφορέας μπορεί να διαταχθεί να θέσει τέρμα στους κινδύνους λαμβάνοντας τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα επίσημη ειδοποίηση. Η επίσημη ειδοποίηση θα καθορίσει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν καθώς και την προθεσμία για τον τερματισμό των κινδύνων. Η επίσημη απόφαση θα συνταχθεί, υπογραφεί και κοινοποιηθεί από την αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 3 του διατάγματος. Στην παρούσα εγκύκλιο επισυνάπτεται υπόδειγμα προειδοποιητικής επιστολής (βλέπε παράρτημα II). Εάν ο ιδιοκτήτης, ο πλοιοκτήτης ή ο αερομεταφορέας αρνείται ή παραλείψει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα εντός της προθεσμίας, η αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 3 του διατάγματος μπορεί να παρέμβει εις βάρος και κίνδυνο του ιδιοκτήτη ή του εκπροσώπου του. Έτσι, η αρμόδια αρχή μπορεί να αντικαταστήσει τον υπερημερούμενο ιδιοκτήτη στο τέλος της περιόδου που ορίζεται με την προειδοποιητική επιστολή για να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τον τερματισμό των κινδύνων.

- Π.2. Η επιλογή των μέτρων που ορίζονται στην επίσημη ειδοποίηση. Η επιλογή των μέτρων που ορίζονται στην επίσημη ειδοποίηση εξαρτάται από την κατάσταση εγκατάλειψης του σκάφους και τους κινδύνους που παρουσιάζει. Τα μέτρα αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του διατάγματος με μη εξαντλητικό τρόπο. Μπορούν να συνίστανται, για παράδειγμα, στην μετακίνηση του πλοίου. Εάν είναι απαραίτητο, αναμένεται ότι τα μέτρα που θα ληφθούν μπορεί να περιλαμβάνουν την καταστροφή του σκάφους ή την απομάκρυνση των προϊόντων φορτίου στο βαθμό που ενέχουν κινδύνους για το περιβάλλον. Σε περίπτωση αποχής από τον ιδιοκτήτη, τον πλοιοκτήτη ή τον αερομεταφορέα εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην επίσημη ειδοποίηση, τα προβλεπόμενα μέτρα μπορούν να εκτελούνται από τις ίδιες τις αρμόδιες αρχές, εάν το απαιτούν οι περιστάσεις, με έξοδα του ιδιοκτήτη. Τα προβλεπόμενα μέτρα δικαιολογούνται για λόγους που σχετίζονται ιδίως με την ασφάλεια της πλοήγησης και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτοί οι λόγοι θα προσδιοριστούν στην επίσημη ειδοποίηση.
- Π.3. Η αρμόδια αρχή για την αποστολή της επίσημης ειδοποίησης. Ο προσδιορισμός της αρμόδιας αρχής εξαρτάται από τη θέση του εγκαταλελειμμένου σκάφους ή της πλωτής συσκευής (άρθρο 3 του διατάγματος). Ορισμένες στρατιωτικές ονομασίες έχουν αλλάξει μετά την έκδοση του διατάγματος της 6ης Οκτωβρίου 1987 και αυτή η εγκύκλιος περιλαμβάνει τους ορισμούς που ισχύουν τώρα από τις αρμόδιες αρχές.
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - ΜΕΤΡΟ αριθ. 2010/10 της 10ης Ιουνίου 2010, Σελίδα 221 ... Τα εγκαταλελειμμένα πλοία ή οι πλωτές συσκευές μπορούν να βρίσκονται σε λιμάνια, εκβολές ποταμών, οδοστρώματα, όρμους ή σε ακτές. Διακρίνονται πολλές καταστάσεις. Σε περίπτωση που το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή η πλωτή συσκευή βρίσκεται σε στρατιωτικό λιμένα, η επίσημη ειδοποίηση θα αποσταλεί από την αρμόδια στρατιωτική ναυτιλιακή αρχή. Στην περίπτωση που το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή η πλωτή συσκευή βρίσκεται σε μη στρατιωτικό λιμένα, αρμόδια αρχή θα είναι η λιμενική αρχή, είτε: ο πρόεδρος της εκτελεστικής επιτροπής, στα επτά υφιστάμενα μεγάλα λιμάνια που έχουν αντικατασταθεί από τους αυτόνομους λιμένες (Μπορντό, Ντανκέρκ, Χάβρη, Μασσαλία, Νάντη, Λα Ροσέλ και Ρουέν), κατ'εφαρμογή του άρθρου 3 του διατάγματος και του άρθρου L. 106-2 του κώδικα θαλάσσιων λιμένων, - ο διευθυντής του αυτόνομου λιμένα (Γουαδελούπη), - ο

εκπρόσωπος του κράτους, σε άλλους θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους (Fort-de-France, Martinique ; Dégrad-des-Cannes, Guyane ; Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon ; Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon), - ο πρόεδρος του γενικού συμβουλίου στους λιμένες των τμημάτων, - ο δήμαρχος στα δημοτικά λιμάνια. Σε περίπτωση που το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή η πλωτή συσκευή βρίσκεται σε εκβολή σε κλειστό κόλπο, η αρμόδια αρχή μπορεί να είναι: - είτε η ναυτική αρχή στο πλαίσιο της γενικής διοικητικής αστυνομικής αρχής στη θάλασσα, το όριο της θαλάσσιας περιοχής και της χαμηλής στάθμης της θάλασσας, σε εκβολές ποταμών κάτω από τα εγκάρσια όρια της θάλασσας και σε κλειστούς όρμους, ο κατάλογος και τα όρια των οποίων καθορίζονται με διάταγμα του πρωθυπουργού ή ο νομάρχης στις εκβολές και τους κλειστούς κόλπους (λόγω της γενικής του ικανότητας στις ακτές). Ελλείπει εντολής από τον πρωθυπουργό για την κατάρτιση του καταλόγου των κλειστών κόλπων, η αρμόδια αρχή για τους κόλπους μπορεί να θεωρηθεί νομαρχιακός έπαρχος λόγω της γενικής δικαιοδοσίας του στις ακτές. Σε περίπτωση που το εγκαταλελειμμένο σκάφος ή η πλωτή συσκευή βρίσκεται στην ακτή, η αρμόδια αρχή είναι ο νομάρχης (άρθρο 3 του διατάγματος). Για την εφαρμογή του νόμου και του εκτελεστικού διατάγματος, ο νομάρχης βασίζεται στην εκπροσώπηση στη θάλασσα και την ακτή εντός της διοικητικής διεύθυνσης των εδαφών και της θάλασσας. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι προαναφερθείσες αρχές δεν είναι μόνο αρμόδιες για την επίσημη ειδοποίηση εγκαταλελειμμένου σκάφους ή πλωτής συσκευής που παρουσιάζει κινδύνους (άρθρο 3 του διατάγματος), για τη διασφάλιση της κοινοποίησης και της πιθανής δημοσίευσης, αλλά και για την παρέμβαση αυτεπαγγέλτως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (άρθρο 6 του διατάγματος) για να ασκήσει την εξουσία επιβολής (άρθρο 7 του διατάγματος), για να προβεί στην επίσημη ειδοποίηση για τον τερματισμό της κατάστασης εγκατάλειψης, για την κοινοποίησή της ή την πιθανή δημοσίευσή της. Για τα υπερπόντια διαμερίσματα (Γουαδελούπη, Μαρτινίκα, Γουιάνα, Ρεϋνιόν), οι εξουσίες που ανατίθενται στην ναυτική αρχή στις προαναφερθείσες περιπτώσεις ασκούνται από τον νομάρχη, αντιπρόσωπο της κυβέρνησης. Για τις υπερπόντιες κοινότητες, οι εξουσίες που ανατίθενται στην θαλάσσια αρχή στις προαναφερθείσες υποθέσεις ασκούνται από τον Αναπληρωτή Ύπατο Αρμοστή της Κυβέρνησης (Γαλλική Πολυνησία, Νέα Καληδονία) και από τον ανώτερο διαχειριστή των Νήσων Wallis και Futuna. Για τα εδάφη του Saint-Pierre-et-Miquelon και για τη Mayotte, οι εξουσίες που έχουν ανατεθεί στην θαλάσσια αρχή

στις περιπτώσεις που αναφέρονται παραπάνω ασκούνται από τον νομάρχη, αντιπρόσωπο της κυβέρνησης.

- Οι μέθοδοι κοινοποίησης και δημοσίευσης της επίσημης ανακοίνωσης. Το άρθρο 4 του διατάγματος περιγράφει λεπτομερώς τις διάφορες υποθέσεις και τις μεθόδους που απαιτούνται για την ενημέρωση της τύχης του εγκαταλελειμμένου σκάφους. Οι ακόλουθες τρεις υποθέσεις προβλέπονται από το διάταγμα. Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης, ή ο εφοπλιστής, ή ο αερομεταφορέας, ή ο εκπρόσωπός τους είναι γνωστός και εάν είναι γνωστή η κατοικία, η επίσημη ειδοποίηση που κοινοποιείται σε έναν από αυτούς ανοίγει την προθεσμία που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή για την εκτέλεση των προβλεπόμενων μέτρων της προειδοποίησης. Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ή ο πλοιοκτήτης, ή ο αερομεταφορέας, ή ο εκπρόσωπός τους είναι γνωστός και η κατοικία είναι άγνωστη, η επίσημη ειδοποίηση εκδίδεται μέσω αφισών ή καταχωρίσεων στον τύπο. Επιπλέον, η επίσημη ειδοποίηση κοινοποιείται στον πρόξενο του κράτους του οποίου είναι υπήκοος. Εάν το σκάφος είναι ξένο, αυτή η επίσημη ειδοποίηση κοινοποιείται επίσης στον πρόξενο του κράτους νηολόγησης. Όταν ο ιδιοκτήτης, ή ο εφοπλιστής, ή ο αερομεταφορέας, ή ο εκπρόσωπός τους είναι άγνωστος, η επίσημη ειδοποίηση δίνεται από αφίσες ή καταχωρίσεις στον τύπο. Εάν το σκάφος είναι ξένο, αυτή η επίσημη ειδοποίηση κοινοποιείται επίσης στον πρόξενο του κράτους νηολόγησης. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ - ΜΕΤΡΟ αριθ. 2010/10 της 10ης Ιουνίου 2010, Σελίδα 222 ... Εάν ο παραλήπτης είναι αλλοδαπός, ανεξάρτητα από το εάν κατοικεί ή όχι στη Γαλλία, η επίσημη ειδοποίηση κοινοποιείται επίσης στον πρόξενο του κράτους του οποίου είναι υπήκοος. Εάν δεν έχει την ιθαγένεια του κράτους νηολόγησης, η επίσημη ειδοποίηση απευθύνεται επίσης στον πρόξενο του κράτους νηολόγησης του σκάφους και της πλωτής συσκευής.
- II.5. Η αυτεπάγγελτη επέμβαση της διοίκησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να παρέμβει αυτεπάγγελτα χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση. Η έκτακτη ανάγκη προκύπτει από την επικείμενη επικινδυνότητα που προκαλείται από την κατάσταση εγκατάλειψης του πλοίου ή της πλωτής συσκευής για την ασφάλεια ανθρώπων και αγαθών, για την πλοήγηση, για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 2 του νόμου και άρθρο 6 του διατάγματος).

- Π.6. Η επίταξη αγαθών και ανθρώπων. Η εξουσία επίταξης που προβλέπεται στο άρθρο 2 του νόμου μπορεί να ασκηθεί από την θαλάσσια αρχή και τον νομάρχη κατόπιν αιτήματος του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου του μεγάλου θαλάσσιου λιμένα, του διευθυντή του αυτόνομου λιμένα, του προέδρου του οικείου γενικού συμβουλίου ή του δημάρχου, εντός των εδαφικών ορίων των εξουσιών τους (άρθρο 7 του διατάγματος, όσον αφορά τους προέδρους του καταλόγου μεγάλων θαλάσσιων λιμένων, άρθρο L. 106-2 του κώδικα των θαλάσσιων λιμένων). Η διοίκηση μπορεί να ζητήσει την επίταξη αγαθών και ανθρώπων για να θέσει τέρμα στους κινδύνους που προκαλούν τα εγκαταλελειμμένα πλοία ή οι πλωτές συσκευές. Η αίτηση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης (υπόθεση όπου η διοίκηση πρέπει να παρέμβει αυτεπαγγέλτως) ή ελλείψει καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (σε περίπτωση επίσημης ειδοποίησης που έχει κοινοποιηθεί στον ιδιοκτήτη ή τον διαχειριστή χωρίς αποτέλεσμα).
- III. - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΝΟΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ Ή ΠΛΩΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ Η ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ (άρθρο 3 του νόμου 1985) Αυτό το τμήμα της διαδικασίας πρέπει να θεωρηθεί ότι μπορεί να εφαρμοστεί χωριστά από τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 2 του νόμου του 1985. Το σκάφος ή η πλωτή συσκευή εξακολουθεί να βρίσκεται εγκαταλελειμμένη και συνεχίζει να παρουσιάζει κίνδυνο. Ωστόσο, αυτή η πτυχή επικεντρώνεται στον ιδιοκτήτη του πλοίου και στα δικαιώματα ιδιοκτησίας. Περιλαμβάνει τη δυνατότητα πώλησης του σκάφους ή της πλωτής συσκευής. Ισχύει για κάθε σκάφος που εγκαταλείπεται για παρατεταμένη περίοδο, ανεξάρτητα από το εάν έχει οδηγήσει ή όχι στην παρέμβαση της αρμόδιας αρχής. Επομένως, εάν η κατάσταση εγκατάλειψης του σκάφους παραμείνει, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του νόμου ανοίγει τη δυνατότητα να κηρυχθεί η στέρηση των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας μετά από νέα επίσημη ειδοποίηση. Ο νόμος δεν καθορίζει την προθεσμία εντός της οποίας μπορεί να πραγματοποιηθεί η διαδικασία ανάκλησης. Συνεπώς, η αιτιολόγηση για πιθανή απόφαση κατάσχεσης των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας βασίζεται στην συνέχιση της εγκατάλειψης του πλοίου. Η επίσημη ειδοποίηση με σκοπό την ακύρωση της κατάπτωσης θα υπενθυμίζει τα γεγονότα, θα παραπέμπει,

όπου ενδείκνυται, στην κοινοποίηση της επίσημης ειδοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 2 του νόμου του 1985 και θα τονίσει την συνεχιζόμενη κατάσταση εγκατάλειψης και τους κινδύνους που δημιουργεί. Η κήρυξη της κατάρπτωσης που προηγείται της προηγούμενης επίσημης ειδοποίησης (άρθρο 3 του νόμου) μπορεί να πραγματοποιηθεί ελλείψει επίσημης προειδοποιητικής απόφασης που απευθύνεται στον ιδιοκτήτη για τον τερματισμό των κινδύνων (άρθρο 2 του νόμου). Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτό το στάδιο οι διαδικασίες συνεχίζονται μόνο κατά του ιδιοκτήτη του σκάφους. Αυτό αντικατοπτρίζει αδιαφορία του ιδιοκτήτη που προκύπτει από την συνεχιζόμενη κατάσταση εγκατάλειψης.

Παράθεση πρωτοτύπου κειμένου

— L'OBJET DE LA LOI : LES NAVIRES OU ENGINS FLOTTANTS ABANDONNÉS : LES CONDITIONS À L'INTERVENTION DE L'ADMINISTRATION L'article 1er de la loi complété par l'article 1^{er} du décret d'application no 87-830 du 6 octobre 1987, fournit une définition légale du navire abandonné : tout navire en état de flottabilité, d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonnes, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures et présentant des dangers, l'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant se traduisant par l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre. La loi est également applicable à tout engin flottant. Parmi les engins flottants (qui ne naviguent pas à la différence des navires) sont visés notamment les pontons, les docks flottants... L'intervention de l'administration sur l'engin flottant est subordonnée à trois conditions : l'état d'abandon de l'engin flottant ; le danger que présente l'engin flottant ; la localisation de l'engin flottant. Dans le cas d'un navire, elle est subordonnée à cinq conditions : le tonnage du navire ; l'état de flottabilité du navire ; l'état d'abandon du navire ; le danger que présente le navire ; la localisation du navire.

—

— I.1. Le tonnage du navire. La loi ne s'applique qu'aux navires dont le tonnage est égal ou supérieur à 25 tjb. Il en découle que la loi et son décret d'application ne s'appliquent pas aux navires abandonnés de moins de 25 tjb (art. 1er de la loi, art. 1er du décret). En conséquence, la procédure de déchéance des droits de propriété ne peut nullement être engagée à l'encontre des navires dont la jauge est inférieure à 25 tjb. Ces navires ne pourront faire l'objet d'aucune décision ministérielle de déchéance de propriété sur le fondement de l'article 3 de la loi. Cependant, ces navires relèvent de la police des ports maritimes (livre III du code des ports maritimes).

—

— I.2. L'état de flottabilité du navire (art. 1er de la loi) L'état de flottabilité du navire est un élément important puisqu'il conditionne la mise en œuvre de la loi et de son décret. C'est également un élément déterminant de distinction entre le régime juridique des navires abandonnés et le régime des épaves. L'épave doit se trouver en état de non flottabilité (art. 1er du décret no 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, portant application de la loi no 61-1262 du 24 novembre

1961 modifiée relative à la police des épaves maritimes). Ainsi, les navires échoués ou semi-submergés restent des navires et ne peuvent être qualifiés d'épaves s'ils sont en mesure de se déséchouer soit par leurs propres moyens, soit par une aide extérieure (remorquage par exemple) : s'ils n'ont aucune aptitude à flotter, ils sont submersibles, ce qui justifie l'application de la réglementation relative aux épaves.

—

— MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER MEEDDM no 2010/10 du 10 juin 2010, Page 219. . . Autrement dit, les navires en état de flottabilité, non submersibles et pouvant se déséchouer, peuvent être qualifiés de navires abandonnés, justifiant l'application de la réglementation relative aux navires et engins flottants abandonnés.

—

— I.3. La notion d'abandon La qualification de navires abandonnés renvoie à deux situations prévues par l'article 1er de la loi : « l'abandon résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde ou de manœuvre ». Sur la base de ce critère alternatif, il pourra être considéré que le navire a été abandonné par son propriétaire, l'armateur ou l'exploitant que ce soit dans le cadre de la procédure instaurée par l'article 2 de la loi permettant de mettre fin aux dangers (inexistence de mesures de manœuvre) ou dans le cadre de la procédure instaurée par l'article 3 de la loi permettant de mettre fin à l'abandon persistant du navire (absence de mesures de garde ou absence d'équipage). Le terme « abandon » tel qu'il est employé dans la loi sous-entend un état, c'est-à-dire l'état d'un navire caractérisé par la carence de celui auquel il incombe d'assurer normalement toute intervention sur le navire, à savoir le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant. La jurisprudence en la matière utilise l'expression d'« état d'abandon », situation caractérisée par exemple par l'état de détérioration du navire à quai, par l'absence d'entretien (par exemple tribunal administratif de Paris, affaire Vacher et Tremaud, 9 janvier 2008 : « ... Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que, par une décision en date du 26 novembre 2001, le commandant du port de Rouen, constatant que le navire dénommé « Corsen » étant abandonné dans le port, présentait des dangers pour la navigation et l'environnement, a mis en demeure sa propriétaire, Mme TREMAUD, de faire cesser dans un délai d'un mois l'état d'abandon sous peine de déchéance de ses droits de propriétaire ; que, si Mme

TREMAUD et M. VACHER soutiennent, d'une part, que le danger que représente le navire n'est pas établi, et que, d'autre part, celui-ci n'est pas en état d'abandon, ils ne contestent ni l'absence d'équipage, ni l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre ; que le contrat de vente dudit caboteur par Mme TREMAUD à M. VACHER mentionne qu'il a subi un incendie et que son moteur est hors service, que le ministre soutient en outre, sans être utilement contredit, que le navire est à quai depuis 1993, et que son état de détérioration présente des dangers pour la navigation et pour l'environnement ; que le rapport de visite produit par les requérants devant le tribunal et daté de 2002 confirme l'absence d'entretien et l'état d'abandon du bâtiment ; que les requérants ne sauraient invoquer à leur profit les engagements pris à l'égard de l'administration, dès lors qu'il ressort des pièces du dossier que depuis 1999, toutes les mises en demeure qui ont été adressées à Mme TREMAUD avec copie à M. VACHER sont restées sans effet ; [...] »). « L'inexistence de mesures de manœuvre » peut s'entendre de la situation d'un navire, qui, pour avoir encore un équipage à bord, ne serait pas en mesure de manoeuvrer (si par exemple l'équipage restant à bord est trop réduit ou incompetent) ou refuserait de le faire pour quelque raison que ce soit.

—

— I.4. La notion de danger Le critère du danger est un critère distinctif de l'application de la réglementation des engins flottants et navires abandonnés qui doivent présenter un danger, de la réglementation relative aux épaves maritimes qui ne présentent pas nécessairement de danger. De manière générale, l'existence du danger présenté par le navire ou l'engin flottant abandonné conditionne l'intervention de l'administration. Cette exigence figure parmi les conditions énoncées par l'article 1er de la loi relatif au champ d'application des mesures. Le danger est généré par l'état d'abandon du navire. La loi ne fournit aucune définition de la notion de danger. Toutefois, elle ne saurait se réduire à celle d'une simple gêne. Le danger peut revêtir différentes formes. Il s'apprécie en fonction des menaces que l'état d'abandon du navire fait peser pour la sécurité des personnes et des biens, la sécurité de la navigation, la sauvegarde du milieu naturel environnant. Ainsi, au regard des différentes dispositions de la loi, la notion de danger pourra s'apprécier de façon plus ou moins extensive et aussi en fonction de son immédiateté. L'état du navire abandonné pourra présenter un danger imminent qui dans ce cas justifiera l'intervention d'office de l'administration alors que l'absence de danger imminent requiert une mise en demeure préalable (art. 2

de la loi). Les conditions de « persistance de l'état d'abandon » et de danger sont nécessaires pour justifier la mise en œuvre de la déchéance des droits de propriété ; elles doivent faire l'objet d'une mention dans la décision.

—

— MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER MEEDDM no 2010/10 du 10 juin 2010, Page 220. . . I.5. La localisation du navire ou de l'engin flottant L'article 1er de la loi précise qu'elle s'applique à tout engin flottant ou à tout navire abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures. Cet aspect est développé au point II-3 relatif aux autorités compétentes en charge de la mise en œuvre des dispositions.

—

— II. – LA PROCÉDURE APPLICABLE DANS LE CAS D'UN NAVIRE OU D'UN ENGIN FLOTTANT ABANDONNÉ PRÉSENTANT DES DANGERS (art. 2 de la loi) Un navire abandonné qui présente des dangers peut nécessiter selon les circonstances l'intervention des autorités administratives pour mettre fin aux dangers. Ainsi, dans la mesure où le navire abandonné répond aux caractéristiques définies à l'article 1er de la loi, à savoir qu'il s'agit d'un navire en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à 25 tonneaux, abandonné et présentant des dangers, plusieurs possibilités s'offrent à l'administration compte tenu du danger présenté par le navire abandonné. La loi a prévu plusieurs hypothèses en fonction de la dangerosité du navire ou de l'engin flottant abandonné et/ou de la gravité des risques qu'il fait peser. Ainsi, en cas de danger non imminent (ou d'absence d'urgence), l'administration peut procéder à la notification d'une mise en demeure de faire cesser le danger au propriétaire ou son représentant avec la possibilité de procéder à la réquisition des biens et des personnes dans le cas où il serait nécessaire d'intervenir pour mettre fin aux dangers présenté par le navire ou l'engin flottant abandonné. En effet, dans le cas où la notification de la mise en demeure est restée sans effet, le recours à la réquisition pourra s'imposer. Et en l'absence de réaction du propriétaire ou de son représentant, l'administration peut intervenir à ses frais et risques. En cas de danger imminent (ou d'urgence) pour la sécurité des personnes et des biens, l'administration peut intervenir d'office (sans mise en demeure préalable) sans délai par des mesures permettant de mettre fin aux dangers. L'intervention d'office pourra nécessiter le recours à la

réquisition des biens et des personnes. Dans tous les cas, il peut être procédé en tant que de besoin, à la réquisition des personnes et des biens.

—

— II.1. La mise en demeure L'article 2 de la loi du 3 juillet 1985 prévoit que le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant peut être mis en demeure de mettre fin aux dangers en prenant les mesures prescrites dans cette mise en demeure. La mise en demeure précisera les mesures à prendre ainsi que le délai imparti pour mettre fin aux dangers. La décision de mise en demeure sera élaborée, signée et notifiée par l'autorité compétente visée à l'article 3 du décret. Un modèle de lettre type de mise en demeure est joint à la présente circulaire (voir annexe II). Si le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires dans le délai imparti, l'autorité compétente visée à l'article 3 du décret peut intervenir aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant. Ainsi, l'autorité compétente pourra se substituer au propriétaire défaillant au terme du délai fixé par la lettre de mise en demeure pour prendre les mesures appropriées pour mettre fin aux dangers.

—

— II.2. Le choix des mesures prescrites dans la mise en demeure Le choix des mesures prescrites dans la mise en demeure est fonction de l'état d'abandon du navire et des risques qu'il présente. Ces mesures sont précisées à l'article 2 du décret de manière non exhaustive. Elles peuvent consister par exemple dans le déplacement du navire. En cas de nécessité, il est prévu que les mesures à prendre pourront comporter la destruction du navire ou encore l'évacuation des produits de la cargaison dans la mesure où ils présentent des risques pour l'environnement. En cas d'abstention du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant dans le délai imparti dans la mise en demeure, les mesures prescrites pourront être exécutées par les autorités compétentes elles-mêmes si les circonstances l'imposent, aux frais et risques du propriétaire. Les mesures prescrites sont justifiées par des raisons tenant notamment à la sécurité de la navigation, la sauvegarde de l'environnement. Ces raisons seront précisées dans la mise en demeure.

—

— II.3. L'autorité compétente pour adresser la mise en demeure La détermination de l'autorité compétente est fonction de la localisation du navire ou de l'engin flottant

abandonné (art. 3 du décret). Certaines appellations militaires ayant changé depuis la promulgation du décret du 6 octobre 1987, la présente circulaire reprend les appellations désormais en vigueur des autorités compétentes.

—

— MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER MEEDDM no 2010/10 du 10 juin 2010, Page 221. . . Les navires ou les engins flottants abandonnés peuvent être situés dans les ports, dans les estuaires, les rades, les baies ou sur les rivages. Il convient de distinguer plusieurs situations. Dans le cas où le navire ou l'engin flottant abandonné est situé dans un port militaire, la mise en demeure sera adressée par l'autorité maritime militaire compétente. Dans le cas de la localisation du navire ou de l'engin flottant abandonné dans un port non militaire, l'autorité compétente sera l'autorité portuaire, soit : — le président du directoire, dans les sept grands ports maritimes existants qui ont été substitués aux ports autonomes (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes, La Rochelle et Rouen), ce par application de l'article 3 du décret et de l'article L. 106-2 du code des ports maritimes ; — le directeur du port autonome (Guadeloupe) ; — le représentant de l'Etat, dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat (Fort-de-France, Martinique ; Dégrad-des-Cannes, Guyane ; Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon ; Miquelon, Saint-Pierre-et-Miquelon) ; — le président du conseil général dans les ports départementaux ; — le maire dans les ports communaux. Dans le cas où le navire ou l'engin flottant abandonné est situé dans un estuaire, dans une baie fermée, l'autorité compétente peut être : — soit le préfet maritime dans le cadre de son autorité de police administrative générale en mer, dans la limite de la région maritime et à partir de la laisse de basse-mer, dans les estuaires en deça des limites transversales de la mer et dans les baies fermées dont la liste et les limites sont fixées par arrêté du Premier ministre ; — soit le préfet de département dans les estuaires et les baies fermées (du fait de sa compétence générale sur les rivages). En l'absence d'arrêté du Premier ministre fixant la liste des baies fermées, l'autorité compétente sur les baies peut être considérée comme étant le préfet de département du fait de sa compétence générale sur les rivages. Dans le cas où le navire ou l'engin flottant abandonné est situé sur le rivage, l'autorité compétente est le préfet (art. 3 du décret). Pour la mise en œuvre de la loi et de son décret d'application, le préfet de département s'appuie sur la délégation à la mer et au littoral au sein de la direction départementale des territoires et de la mer. Il convient de

préciser que les autorités susvisées sont non seulement compétentes pour établir la mise en demeure d'un navire ou engin flottant abandonné présentant des dangers (art. 3 du décret), en assurer la notification et la publication éventuelle, mais aussi pour intervenir d'office en cas d'urgence (art. 6 du décret) pour exercer le pouvoir de réquisition (art. 7 du décret), pour établir la mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon, effectuer sa notification ou sa publication éventuelle. Pour les départements d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion), les pouvoirs dévolus au préfet maritime dans les cas ci-dessus mentionnés sont exercés par le préfet, délégué du Gouvernement. Pour les collectivités d'outre-mer, les pouvoirs dévolus au préfet maritime dans les cas ci-dessus mentionnés sont exercés par le haut-commissaire délégué du Gouvernement (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie) et par l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna. Pour la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon et pour Mayotte, les pouvoirs dévolus au préfet maritime dans les cas ci-dessus mentionnés sont exercés le préfet, délégué du Gouvernement.

— Les modalités de notification et de publication de la mise en demeure L'article 4 du décret détaille les différentes hypothèses et les modalités requises pour informer du sort réservé au navire abandonné. Les trois hypothèses suivantes sont envisagées par le décret. Dans le cas où le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est connu et si le domicile est connu, la mise en demeure notifiée à l'un d'eux ouvre le délai imparti par l'autorité compétente pour l'exécution des mesures prescrites de la mise en demeure. Dans le cas où le propriétaire ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est connu et si le domicile est inconnu, la mise en demeure est faite par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse. En outre, la mise en demeure est notifiée au consul de l'État dont il est ressortissant. Si le navire est étranger, cette mise en demeure fait en outre l'objet d'une notification au consul de l'État d'immatriculation. Quand le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est inconnu, la mise en demeure est faite par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse. Si le navire est étranger, cette mise en demeure fait en outre l'objet d'une notification au consul de l'État d'immatriculation.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER MEEDDM no 2010/10 du 10 juin 2010, Page 222. . . Si le destinataire est étranger, qu'il soit ou non domicilié ou résidant en France, la mise en demeure est notifiée en outre au consul de l'État dont il est ressortissant. S'il n'a pas la nationalité de l'État d'immatriculation, la

mise en demeure est également adressée au consul de l'Etat d'immatriculation du navire et de l'engin flottant.

—

— II.5. L'intervention d'office de l'administration en cas d'urgence Une situation d'urgence habilite l'autorité compétente à intervenir d'office sans mise en demeure préalable. L'urgence résulte de l'imminence du danger généré par l'état d'abandon du navire ou de l'engin flottant pour la sécurité des personnes et des biens, pour celle de la navigation, pour la sauvegarde du milieu naturel environnant (art. 2 de la loi et art. 6 du décret).

—

— II.6. La réquisition des biens et des personnes Le pouvoir de réquisition prévu à l'article 2 de la loi peut être exercé par le préfet maritime et le préfet à la demande du président du directoire du grand port maritime, du directeur du port autonome, du président du conseil général ou du maire concerné, dans les limites territoriales de leurs compétences (art. 7 du décret ; s'agissant des présidents du directoire des grands ports maritimes, art. L. 106-2 du code des ports maritimes). L'administration peut procéder à la réquisition des biens et des personnes pour mettre fin aux dangers que présentent les navires ou les engins flottants abandonnés. La réquisition peut intervenir dans une situation d'urgence (hypothèse où l'administration doit intervenir d'office) ou en l'absence de situation d'urgence (cas d'une mise en demeure notifiée au propriétaire ou à l'exploitant et restée sans effet).

—

— III. – LA PROCÉDURE DE DÉCHÉANCE DES DROITS DE PROPRIÉTÉ APPLICABLE DANS LE CAS D'UN NAVIRE OU D'UN ENGIN FLOTTANT ABANDONNÉ ET DONT L'ABANDON PERSISTE (art. 3 de la loi de 1985) Ce volet de la procédure doit être considéré comme pouvant s'appliquer distinctement des procédures prévues par l'article 2 de la loi de 1985. Le navire ou l'engin flottant en état de flottabilité est toujours à l'état d'abandon et continue de présenter des dangers. Toutefois, ce volet patrimonial est centré sur le propriétaire du navire et sur les droits de propriété. Il comporte la possibilité de la vente du navire ou de l'engin flottant. Il s'applique à tout navire abandonné de façon prolongée, que celui-ci ait donné lieu ou pas à une intervention de l'autorité compétente. Ainsi, si l'état d'abandon du navire

persiste, la procédure prévue par l'article 3 de la loi ouvre la possibilité de prononcer la déchéance des droits de propriété après une nouvelle mise en demeure. La loi ne précise pas le délai dans lequel la procédure de déchéance peut être mise en œuvre. En effet, la justification d'une éventuelle décision de déchéance des droits propriété repose sur le constat de la persistance de l'état d'abandon du navire. La mise en demeure en vue de prononcer la déchéance procèdera à un rappel des faits, se référera le cas échéant à la notification de la mise en demeure prévue à l'article 2 de la loi de 1985 et mettra l'accent sur la persistance de l'état d'abandon et les dangers générés par celui-ci. Le prononcé de la déchéance précédée de la mise en demeure préalable (art. 3 de la loi) pourra intervenir en l'absence d'une décision de mise en demeure adressée au propriétaire de mettre fin aux dangers (art. 2 de la loi). Il convient de souligner qu'à ce stade, la procédure n'est poursuivie qu'à l'encontre du propriétaire du navire. Il s'agit de traduire le désintéressement total du propriétaire qui résulte de la persistance de l'état d'abandon.

Σχολιασμός μεταφραστικής εντολής

Αντικείμενο του παρόντος έργου είναι η μετάφραση ενός νομικού κειμένου, το οποίο αφορά στη διαχείριση των ναυαγίων. Προκειμένου να αναλυθεί το κείμενο αφετηρίας και, στη συνέχεια, η μεταφραστική εντολή, εντοπίστηκαν τα στοιχεία, τα οποία ήταν δυνατόν να διατηρηθούν ή να αλλάξουν, ώστε το παραγόμενο κείμενο να έχει λειτουργική διάσταση. Άλλωστε, η μεταφραστική εντολή, το είδος και η ποικιλία του κειμένου αφετηρίας, οι επικοινωνιακοί του στόχοι και οι προδιαγραφές παραγωγής και πρόσληψης, σε συνάρτηση με τις προσδοκίες του δέκτη, αποτελούν κύριες συνισταμένες της στρατηγικής της συνεπούς μετάφρασης (Γραμμενίδης, 2009).

Αρχικά, λοιπόν, επιδιώχθηκε η ανάλυση και κατανόηση του κειμένου αφετηρίας, στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε η σύνθεση, η οποία αφορά στη διατύπωση του κειμένου - στόχου και, τέλος, η αξιολόγηση του τελικού κειμένου, με βάση τη μεταφραστική εντολή. Κάτω από το πρίσμα αυτό, αφού πραγματοποιήθηκε προσεκτική ανάγνωση του κειμένου, επιχειρήθηκε να απαντηθούν βασικά ερωτήματα, τα οποία αφορούν σε εξωκειμενικές και εσωκειμενικές παραμέτρους, που προσδιορίζουν το επικοινωνιακό πλαίσιο του κειμένου προς μετάφραση (Kautz, 2002). Τα βασικά ερωτήματα αφορούσαν στον πομπό, εξετάζοντας ποια είναι η αιτία της μετάδοσης του μηνύματος, με ποιον τρόπο επιτυγχάνεται, σε ποιο χρονικό πλαίσιο, ποια είναι η σκοπιμότητά του και που μπορεί να εντοπιστεί. Επιπρόσθετα, εξετάζονται στοιχεία, που αφορούν στη λειτουργία του κειμένου, τη θεματολογία, τον τόνο, τη διάρθρωση, αλλά και το είδος των προτάσεων και των λέξεων (Nord, 2005). Σκοπός των ερωτημάτων αυτών είναι να αναζητηθούν δεδομένα, τα οποία αφορούν στη σκοπιμότητα, το μέσο επικοινωνίας και το κίνητρο, προκειμένου να προσδιοριστεί η κειμενική λειτουργία, η οποία δύναται να έχει σαφή προσανατολισμό στο περιεχόμενο, τον πομπό, τον δέκτη ή να συντελεί στη δημιουργία, διατήρηση και ολοκλήρωση της επαφής των δύο (Nord, 1997). Ο καθορισμός, λοιπόν, της λειτουργίας του κειμένου αφετηρίας και των παραμέτρων, που το συνθέτουν, σε συνδυασμό με την αναζήτηση του θεματικού πεδίου, την κατανόηση του περιεχομένου και τον προσδιορισμό των απαιτούμενων γνωστικών προϋποθέσεων του δέκτη αποτελούν αναγκαία συνθήκη, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεκτικότητα.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το κείμενο αφετηρίας έχει νομικό χαρακτήρα και αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου νομοθετικού κειμένου, το οποίο απευθύνεται σε

άτομα, που σχετίζονται με τη ναυτιλία και διαθέτουν γνώση της ναυτικής νομοθεσίας. Η επιλογή των λέξεων συμβαδίζει με τη νομική ορολογία, χωρίς, ωστόσο να γίνεται χρήση εξειδικευμένων όρων. Ως προς τον τόνο και τη δομή ακολουθείται η τυπολογία των νομικών κειμένων και στόχος του είναι η ενημέρωση του δέκτη, αναφορικά με το εξεταζόμενο ζήτημα. Για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας του κειμένου - στόχου, μελετήθηκε η βασική ορολογία της ναυτικής νομοθεσίας, ώστε να αποφευχθούν πραγματολογικά και γλωσσολογικά ζητήματα.

Εξάλλου, η διαφορά ανάμεσα σε ένα τεχνικό και ένα λογοτεχνικό κείμενο είναι ότι στο πρώτο δεν είναι αναγκαία η ύπαρξη αισθητικών στοιχείων, αφού η έμφαση δίδεται στην ορθότητα της πληροφορίας και την αποφυγή αμφισημιών (De Man, 1986). Με άλλα λόγια, τα κείμενα, που γράφονται για ειδικούς σκοπούς κάνουν χρήση ειδικών ορολογιών, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως υφολογική ποικιλία της γενικής γλώσσας, αφορώντας σε επιμέρους επιστημονικά πεδία (Βαλεοντής, 2004). Κάτω από αυτές τις συνθήκες, παρά το γεγονός ότι τα όρια ανάμεσα στη γενική και την ειδική γλώσσα είναι δυσδιάκριτα, αφού, σε πολλές περιπτώσεις, η ορολογία χρησιμοποιείται από τη γενική γλώσσα, διευρύνοντας το εύρος της, παρουσιάζονται αυξημένες δυσκολίες για τον μεταφραστή, καθώς απαιτείται ουσιαστική κατανόηση των εννοιών, προκειμένου να αποφευχθούν σημασιολογικά λάθη (Κριμπάς, 2017). Η δυσκολία, επομένως, της μετάφρασης έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί την απόπειρα προσέγγισης δύο ξεχωριστών κόσμων και γλωσσικών συστημάτων (Jacobson, 1975). Οι δυσκολίες αυτές επιβάλλουν ο μεταφραστής να διαθέτει επικοινωνιακή δεξιότητα και στις δύο γλώσσες, αλλά και το γνωστικό υπόβαθρο, που αφορά στα πολιτιστικά στοιχεία, τόσο της γλώσσας αφετηρίας όσο και της γλώσσας προορισμού, σε συνδυασμό με τη δεξιότητα μετάβασης από το αρχικό κείμενο στο μετάφρασμα (Martinez-Melis & Hurtado-Albir, 2001).

Η κατανόηση της μεταφραστικής εντολής, άλλωστε, σε συνδυασμό με το γνωσιακό απόθεμα αποτελούν βασικές συνιστώσες για την αποφυγή μεταφραστικών σφαλμάτων (Κελάνδριας, 2009). Η αποσαφήνιση του κοινωνικοπολιτικού πλαισίου του κειμένου αφετηρίας συντέλεσε στην εξομάλυνση το τελικού κειμένου, καλύπτοντας τις επικοινωνιακές ανάγκες, όπως αυτές καθορίστηκαν από τη μεταφραστική εντολή. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, για την μετάφραση του κειμένου αφετηρίας λήφθηκε υπόψη ο βαθμός εξειδίκευσης του δέκτη και οι κοινωνικές συμβάσεις του είδους αυτού, δηλαδή των νομικών κειμένων στη γλώσσα - στόχο

(Gerzymisch-Arbogast, 1999). Η σαφήνεια της μεταφραστικής εντολής και η συγκεκριμενοποίησή της συντέλεσε στον καθορισμό του επικοινωνιακού σκοπού του κειμένου - στόχου, σύμφωνα με τις πραγματολογικές προσδοκίες των δεκτών (Höning & Kubmaul, 1984). Εξάλλου, ο καθορισμός της σκοπιμότητας της μετάφρασης μπορεί να αλλάξει ανάλογα με τον αποδέκτη, την κουλτούρα και το γνωσιακό του υπόβαθρο, γεγονός το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά την εκτέλεση της μεταφραστικής εντολής (Vermeer, 1992). Συνεπώς, ο προσδιορισμός του κειμένου - στόχου, με βάση τις προδιαγραφές της μεταφραστικής εντολής, ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα με τη λειτουργία του, προηγήθηκαν της ανάλυσης του κειμένου αφετηρίας.

Σχηματικά, λοιπόν, αρχικά, πραγματοποιήθηκε ανάγνωση του κειμένου, το οποίο δόθηκε για μετάφραση και, έπειτα από την κατανόηση των βασικών παραμέτρων, πραγματοποιήθηκε εντοπισμός στη γλώσσα - στόχο των γλωσσικών εκείνων μέσων, τα οποία διέθεταν την απαιτούμενη καταλληλότητα για την μεταφορά του περιεχομένου, σύμφωνα με την εντολή μετάφρασης. Στο τέλος, πραγματοποιήθηκε έλεγχος, ώστε να διαπιστωθεί ότι το κείμενο, που δημιουργήθηκε, συμφωνεί με την εντολή, που λήφθηκε και μπορεί να λειτουργήσει με αυτοτέλεια, ανεξάρτητα από το κείμενο αφετηρίας. Με τον τρόπο αυτό, επιτεύχθηκε η κειμενική οργανικότητα, μέσω της οποίας διασφαλίζεται η αλληλεξάρτηση των κειμενικών στοιχείων. Για την αποκρυστάλλωση των δεδομένων της μεταφραστικής εντολής πραγματοποιήθηκε αντιπαραβολή, καθώς η οπτική επαφή επέτρεψε την αναδρομή στα δεδομένα αυτά, στις περιπτώσεις, που κρίνονταν σκόπιμο.

Ανάλυση του κειμένου αφετηρίας

Κατά τη διαδικασία της μετάφρασης ο μεταφραστής καλείται να μεταφέρει το νόημα, αλλά και τα δομικά και ιδεολογικά στοιχεία από τη γλώσσα αφετηρίας προς τη γλώσσα - στόχο γεγονός, το οποίο αποτελεί μία πολύπλοκη διεργασία βάσει, της οποίας θα πρέπει να αναλύει και να κατανοεί το σύνολο των γλωσσών, που εμπλέκονται, αλλά και τις πολιτιστικές παραμέτρους, οι οποίες συντελούν στη διαμόρφωση κάθε γλώσσας. Σε αυτό το πλαίσιο, "η μετάφραση είναι μία διαγλωσσική διαδικασία μεταφοράς του νοήματος, της δομής και του ύφους - δηλαδή των επιλογών του δημιουργού σε όλα τα γλωσσικά επίπεδα - το μορφολογικό, το συντακτικό και το λεξιλογικό - ενός κειμένου από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα αφίξεως. Άρα η

μεταφραστική διαδικασία εμπεριέχει τη γλωσσική επεξεργασία, είτε πρόκειται για την ανάλυση του κειμένου της γλώσσας αφετηρίας, είτε για την αναδιατύπωση του νοήματος, της δομής και του ύφους του στη γλώσσα αφίξεως" (Τσίγκου, 2011:4). Αρχικά, λοιπόν, αναζητείται η απόδοση της ίδιας της λέξης από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα αφίξεως και, στη συνέχεια, προσαρμόζεται, ανάλογα με τους πραγματολογικούς και γραμματολογικούς κανόνες. Ταυτόχρονα, είναι σημαντική η αναζήτηση των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων ανάμεσα στη γλώσσα αφετηρίας και τη γλώσσα - στόχο, προκειμένου ο δέκτης να έχει τη δυνατότητα να αντιληφθεί το μήνυμα (Vinay & Darbelnet (1958).

Σε κάθε περίπτωση, το μήνυμα στη γλώσσα του δέκτη πρέπει να αντιστοιχεί, όσο το δυνατόν περισσότερο, στα διάφορα στοιχεία, που περιέχει στη γλώσσα προέλευσης (Nida, 1964). Οι διαφορές ή ομοιότητες, που καταγράφηκαν κατά τη μετάβαση από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα - στόχο δεν οφείλονται στην ελεύθερη επιλογή του μεταφραστή, όσον αφορά τη σύνταξη ή τη μορφολογία, αλλά υπαγορεύονται, εκτός από τα πρότυπα και τη συλλογική οργάνωση της ομιλίας, από το ίδιο το κείμενο και τις συγκεκριμένες διαδικασίες, που σηματοδοτούν τα γλωσσικά στοιχεία.

Το κείμενο αφετηρίας, στη συγκεκριμένη περίπτωση, αναφέρονταν στους όρους παρέμβασης της διοίκησης σε περιπτώσεις εγκαταλελειμμένων σκαφών ή πλωτών μηχανημάτων. Σε πρώτη φάση, πραγματοποιήθηκε αναφορά στο νομικό ορισμό του εγκαταλελειμμένου σκάφους και τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες πραγματοποιείται παρέμβαση της διοίκησης. Στο πλαίσιο αυτό, αναλύθηκαν οι προϋποθέσεις, που αφορούν στη χωρητικότητα και την πλευστότητα του πλοίου και, ακολούθως, παρατέθηκαν διατάξεις του Υπουργείου Οικολογίας, Ενέργειας, Αειφορικής Ανάπτυξης και Θάλασσας. Πιο συγκεκριμένα, καθορίστηκε η έννοια της εγκατάλειψης και παρατέθηκε συγκεκριμένο παράδειγμα δεδικασμένης υπόθεσης, ώστε να γίνουν κατανοητές οι συνισταμένες της έννοιας. Στη συνέχεια, αποσαφηνίστηκε η έννοια του κινδύνου και, στη δεύτερη ενότητα, παρουσιάστηκε η εφαρμοστέα διαδικασία στην περίπτωση σκάφους ή πλωτής μηχανής, που παρουσιάζει κίνδυνο. Κάτω από το πρίσμα αυτό, οριοθετήθηκε η έννοια της επίσημης ειδοποίησης και αποσαφηνίστηκε η επιλογή των μέτρων, που ορίζονται σε αυτή, αλλά και οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες έχουν την ευθύνη για την αποστολή της. Επιπρόσθετα, αποσαφηνίστηκαν οι μέθοδοι κοινοποίησης και δημοσίευσης, καθώς και οι

προϋποθέσεις αυτεπάγγελτης επέμβασης της διοίκησης, σε περίπτωση ανάγκης, αλλά και οι περιπτώσεις επίταξης υλικών και ανθρώπων. Τέλος, στο τρίτο μέρος, αναλύθηκε η διαδικασία για την απώλεια των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, που εφαρμόζεται σε περίπτωση ενός εγκαταλελειμμένου σκάφους ή πλωτής συσκευής.

Το συγκεκριμένο κείμενο αφετηρίας προϋποθέτει την μελέτη βασικής ορολογίας ναυτικού δικαίου και απευθύνεται σε άτομα με αντίστοιχο γνωσιακό υπόβαθρο. Αναφορικά με την διαδικασία της μετάφρασης, εντοπίστηκαν σημαντικές διαφορές ως προς το θεσμικό πλαίσιο, καθώς, για παράδειγμα, το Υπουργείο Οικολογίας, Ενέργειας, Αειφορικής Ανάπτυξης και Θάλασσας, το οποίο υφίσταται στη γαλλική επικράτεια, στην Ελλάδα αντιστοιχεί με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Αντίστοιχα, ζητήματα εντοπίστηκαν και ως προς τη διοικητική οργάνωση και λειτουργία.

Αιτιολόγηση των λύσεων διαφόρων μεταφραστικών προβλημάτων

Η σχολιασμένη μετάφραση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας τύπος ενδοσκοπικής έρευνας και μεταφραστικής ανασκόπησης, η οποία πραγματοποιείται από τον μεταφραστή, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ή μετά την ολοκλήρωσή της, στο πλαίσιο της οποίας καταγράφει τη διαδικασία, που εφάρμοσε (Williams & Chesterman, 2002). Τμήμα της διαδικασίας αυτής αποτελεί η τεκμηρίωση των μεταφραστικών λύσεων, τις οποίες επέλεξε, ενώ βασική αξία αποτελεί η αυτοσυνειδησία του μεταφραστή, προκειμένου να προκύψει ένα άρτιο μεταφραστικό αποτέλεσμα (Παππάς, 2015).

Ακόμα και οι μεταφραστές, οι οποίοι διαθέτουν μεγάλη εμπειρία, είναι αδύνατον να εκπονήσουν ένα έργο, χωρίς τη χρήση λεξικών ή κειμένων αναφοράς, αφού η γλώσσα δεν είναι στατική, με συνέπεια να μην επαρκεί η εξειδίκευση. Στη συγκεκριμένη μετάφραση, για την αποσαφήνιση των σημείων για τα οποία ανέκυψαν σημαντικές αμφιβολίες, όσον αφορά στη σημασία τους έγινε χρήση του λεξικού της Κοινής Νεοελληνικής Γλώσσας, ενώ για την μετάφραση βασικών νομικών όρων απαιτήθηκε μελέτη εγχειριδίων δικαίου. Προκειμένου να διαχειριστούν αμφισημίες, πραγματοποιήθηκε, ακόμη, μορφοσυντακτική και υφολογική ανάλυση, αλλά και η

αναδρομή σε ανάλογα μεταφρασμένα κείμενα, ώστε να εντοπιστούν ισοδύναμες εκφράσεις.

Γενικότερα, ακολουθήθηκε η τυπική μεθοδολογία, η οποία αφορά στην ανάλυση του κειμένου αφετηρίας, τη σύνθεση και την αξιολόγηση, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε εκτίμηση του μεταφράσματος, σύμφωνα με τους βασικούς κανόνες, οι οποίοι αφορούν στο μεταφραστικό έργο. Η ευκολία ή δυσκολία στη μετάφραση ενός κειμένου, άλλωστε, έγκειται, τόσο στο επίπεδο κατανόησης, το οποίο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το γνωσιακό απόθεμα του μεταφραστή, όσο και στην προτίμηση, που έχει απέναντι σε συγκεκριμένες κατηγορίες κειμένου (Cormier, 1990). Σε αντίθεση, λοιπόν, με τις μεταφραστικές δυσκολίες, οι οποίες διαθέτουν υποκειμενικό χαρακτήρα, τα μεταφραστικά ζητήματα μπορούν να χαρακτηριστούν ως αντικειμενικά, καθώς δύνανται να είναι πραγματολογικής φύσης, να αφορούν σε υφολογικά χαρακτηριστικά ή ενδοκειμενικούς παράγοντες, λογοπαίγνια και νεολογισμούς (Stolze, 2013).

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η απόδοση της ορολογίας του μεταφράσματος παρουσιάζει δυσκολίες ενδοκειμενικού χαρακτήρα, οι οποίες αφορούν στο λεξιλόγιο του κειμένου αφετηρίας, αλλά και πραγματολογικού, στο βαθμό που σχετίζονται με την αλληλεπίδραση του πομπού και του δέκτη, κάτω από συγκεκριμένες χρονικές, τοπικές και πολιτισμικές συνθήκες. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της ορολογικής ασάφειας, επιχειρήθηκε να μην αναζητηθούν ισοδύναμοι όροι ούτε να παραχθούν επικοινωνιακά ισοδύναμα κείμενα, καθώς είναι αδύνατη η ύπαρξη απόλυτης συμμετρίας ανάμεσα στις δύο γλώσσες. Άλλωστε, στις περιπτώσεις ειδικών κειμένων είναι αδύνατον να ακολουθούν, πλήρως, κανονιστικές προδιαγραφές, καθώς είναι αναγκαίο να υιοθετούνται διαφορετικές προσεγγίσεις, αφενός, αναφορικά με τις γλωσσικές μονάδες και, αφετέρου, στο επίπεδο των ενοτήτων έκφρασης, σύμφωνα με την επιδιωκόμενη λειτουργία του μεταφράσματος. (Snell-Hornby, 1995).

Αξιολόγηση της ποιότητας της μετάφρασης

Η μετάφραση, λοιπόν, αφορά σε μία γλωσσική διαδικασία, σύμφωνα με την οποία ο μεταφραστής καλείται να αποδώσει τη σημασία και τη μορφή ενός μηνύματος με όσο το δυνατό μεγαλύτερο βαθμό πιστότητας, από ένα γλωσσικό σύστημα σε ένα άλλο. Πρόκειται για μία πολυεπίπεδη διεργασία, η οποία προϋποθέτει ανάλυση και

κατανόηση, όχι μόνο των φορολογικών, μορφολογικών και πραγματολογικών χαρακτηριστικών κάθε γλώσσας, αλλά και πολιτισμικών παραμέτρων, οι οποίες συντελούν στην εξέλιξη της. Στην περίπτωση του κειμένου, που μεταφράστηκε, ήταν σημαντικό το μετάφρασμα να περιέχει περιφραστική απόδοση κάποιων όρων, προκειμένου να γίνει κατανοητό από τους αποδέκτες, γεγονός το οποίο προϋποθέτει την ύπαρξη κριτικής σκέψης (Μπατσαλιά & Σέλλα-Μάζη, 1994). Σε κάθε περίπτωση, η γλώσσα δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί, αποκλειστικά, ως ένα κατασκεύασμα, που απορρέει από τη σύνθεση φθόγγων, αλλά ως ένα ενιαίο σύστημα βιωμάτων και συνηθειών, το οποίο αναπτύσσεται στα πλαίσια του κοινωνικού συνόλου και, για το λόγο αυτό, εμφανίζει ποικίλες μεταβολές, σύμφωνα με τις επιδράσεις, στις οποίες υφίσταται.

Μετά την ολοκλήρωση της εργασίας τις μετάφρασης έγινε επιλογή της πιο κατάλληλης απόδοσης σημείων του κειμένου, τα οποία παρουσίαζαν ιδιαίτερες δυσκολίες και, στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε αντιπαραβολή του πρωτοτύπου με το μετάφρασμα, προκειμένου να γίνει επαλήθευση της ακριβούς νοηματικής απόδοσης. Η ιδιαιτερότητα της μετάφρασης έγκειται στο γεγονός ότι ο μεταφραστής καλείται να συνενώσει άτομα και πολιτισμούς, τα οποία κάνουν χρήση διαφορετικής γλώσσας, επιδιώκοντας να γίνει κατανοητό ένα κείμενο σε έναν αποδεκτή, ο οποίος, ενδεχομένως, δεν έχει καμία πολιτιστική σχέση με το πλαίσιο, που συνθέτει τη γραφή του πρωτοτύπου. Κάτω από αυτό το πρίσμα, ο μεταφραστής φέρει το βάρος των επιλογών, βάσει των οποίων αξιολογείται η αποδοτικότητα του (Κουτσιβίτης, 1992). Στην αρχή, παρουσιάστηκαν περισσότερες δυσκολίες, καθώς χρειάστηκε να υπάρξει εξοικείωση με το ύφος και την ορολογία του μεταφράσματος, αφού εντοπίστηκαν ορολογικές αναντιστοιχίες, οι οποίες κατέστησαν επιβεβλημένη την εννοιολογική ανάλυση του θεματικού πεδίου, με στόχο την περιγραφική αποτύπωση των συγκεκριμένων εννοιών. Πιο αναλυτικά, η ορολογία αφορά σε ένα εξειδικευμένο λεξιλόγιο, το οποίο χρησιμοποιείται από κάποια επιστήμη και είναι κατανοητό από όσους κατέχουν εξειδικευμένη γνώση (Χαραλαμπίκης, 2011).

Αρχικά, λοιπόν, έπρεπε να γίνουν κατανοητές οι παράμετροι, βάσει των οποίων συντάχθηκε το παρόν κείμενο, δηλαδή ποιος είναι ο συντάκτης, για ποιο σκοπό γράφτηκε, κάτω από ποιες συνθήκες δημιουργήθηκε και σε ποιο χρονικό πλαίσιο. Ακολούθως, εντοπίστηκε η λογική οργάνωση του κειμένου και σημεία, στα οποία απαιτούνταν περαιτέρω εμβάθυνση, καθώς η ορολογία δεν ήταν κατανοητή από την

πρώτη ανάγνωση, αλλά και σημείων, για τα οποία θα έπρεπε να αναζητηθεί η υπάρχουσα επίσημη μετάφραση. Έτσι, μετά την αρχική ανάγνωση, πραγματοποιήθηκε μία πιο συστηματική μελέτη του κειμένου προς μετάφραση, η οποία συνοδεύτηκε από μία πρωταρχική έρευνα τεκμηρίωσης. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, δημιουργήθηκε ένα αρχικό μετάφρασμα, στο οποίο πραγματοποιήθηκε, κατόπιν, η επιμέλεια. Σε κάθε περίπτωση, άλλωστε, το μετάφρασμα δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ως μία παράθεση προτάσεων, με βάση γλωσσικούς κανόνες, αλλά ως ένα αποτέλεσμα, το οποίο συντάσσεται για συγκεκριμένο σκοπό, όπως η ενημέρωση, η πειθώ ή η ευχαρίστηση. Συνεπώς, πρόκειται για μία δυναμική έννοια, η οποία σχετίζεται με τη μεθοδολογία παρουσίασης και διασύνδεσης των δεδομένων, προκειμένου να επιτελεστεί ένας επικοινωνιακός σκοπός. Για το λόγο αυτό, ο μεταφραστής καλείται να επιλέξει τα μέσα, των οποίων θα κάνει χρήση, προκειμένου να δημιουργήσει το συγκεκριμένο οικοδόμημα.

Κατά τη διαδικασία ελέγχου και αναθεώρησης του μεταφράσματος, εντοπίστηκαν σημεία, τα οποία δεν ανταποκρίνονταν ορθά στους κανόνες της χρήσης της γλώσσας αφετηρίας, με συνέπεια να δημιουργείται νοηματικό κενό. Επιπρόσθετα, η διαδικασία αυτή συνέβαλε στον εντοπισμό παράλειψης μιας ολόκληρης προτάσεις, η οποία δεν είχε μεταφραστεί. Η διαδικασία πραγματοποιήθηκε μέσα από την αντιπαραβολή των κειμένων.

Εξάλλου για την μετάφραση ενός ειδικού κειμένου δεν απαιτείται, απλά, η μεταφορά του κειμένου, με βάση μία μηχανική μεταφραστική διαδικασία, καθώς υπάρχει ο κίνδυνος δημιουργίας συγκρούσεων με τις νόρμες της γλώσσας άφιξης. Η προσέγγιση αυτή οδηγεί σε μεταφραστικά λάθη, αφού δεν μεταδίδεται το νόημα του κειμένου ή εντοπίζονται ζητήματα συνεκτικότητας, ως επακόλουθο της αδυναμίας του μεταφραστή να διατυπώσει μία αρχική λογική υπόθεση, εξαιτίας της αδυναμίας κατανόησης των ιδεών του κειμένου αφετηρίας.

Βιβλιογραφία

Cormier, M. (1990). *Proposition d'une typologie pour l'enseignement de la traduction technique*. Études traductologiques, Minard.

De Man, P. (1986). *The Resistance to the Theory*. Manchester: Manchester University Press.

Gerzymisch-Arbogast, H. (1999). *Fach-Text-Übersetzen*. In S. Buhl & H. Gerzymisch-Arbogast (Hrsg.) *Fach-Text-Übersetzen: Theorie – Praxis – Didaktik*. St. Ingbert: Rohrig Universitätsverlag

Hönig, H., & Kußmaul, P. (1984). *Strategie der Übersetzung*. Ein Lehr- und Arbeitsbuch. Tübingen: Narr.

Jacobson, K. (1975). *The Monstrosity of Translation Walter Benjamin's The Task of the Translator*. *Modern Language Notes*, 90: 6, pp. 755–66.

Kautz, U. (2002). *Handbuch Didaktik des Übersetzens und Dolmetschens*. München: Goethe Institut/ Iudicium Verlag.

Martinez-Melis N. & Hurtado-Albir A. (2001). *Assessment in Translation Studies: Research Needs*. *Révue META*, vol. XLVI, 2.

Nida, E. (1964). *Toward a science of Translation*. Leiden: E. J. Brill.

Nord, C. (1997). *Translating as a Purposeful Activity. Functionalist Approaches Explained*. Manchester: St Jerome Publishing.

Nord, C. (2005). *Text Analysis in Translation. Theory, Methodology, and Didactic Application of a Model for Translation-Oriented Text Analysis*. Μεταφρασμένο από τα γερμανικά από τις Nord C. και P. Sparrow. Amsterdam/New York: Rodopi.

Snell-Hornby, M. (1995). *Translation Studies. An Integrated Approach*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.

Stolze, R. (2003). Vagueness in Economic Texts as a Translation Problem. *Across Languages and Cultures* 4(2), σσ. 187-203.

Vermeer, H. (1992), *Skizzen zu einer Geschichte der Translation*. Frankfurt am Main: Verlag für Interkulturelle Kommunikation. Band 1: Anfänge - von Mesopotamien bis Griechenland; Rom und das frühe Christentum bis Hieronymus, Band 2: Altenglisch, altsächsisch, Alt- und Frühmittelhochdeutsch.

Vinay, J.P. & Darbelnet, J. (1958). *Translation Procedures*, in Andrew Chesterman (ed.), *Readings in translation theory*. Helsinki: Oy Finn Lectura. Pp.61-69.

Williams J., Chesterman A. (2002). *The Map: A Beginner's Guide to Doing Research in Translation Studies*. Manchester: St Jerome Publishing, pp. 7-8.

Βαλεοντής, Κ. (2004). Ο «Αναλογικός κανόνας» χρήσιμο ορολογικό εργαλείο στη διαγλωσσική μεταφορά γνώσης. Ελληνική Εταιρεία Ορολογίας (ΕΛΕΤΟ), 2η Σύνοδος Κορυφής για την Ορολογία Βαρκελώνη Ισπανίας – 26-27 Νοεμβρίου 2004.

Γραμμενίδης, Σ. (2009). *Μεταφράζοντας τον κόσμο του Άλλου: Θεωρητικοί προβληματισμοί-Λειτουργικές προοπτικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Δίαυλος.

Κελάνδριας, Π. (2009). *Η ορολογική ασάφεια των οικονομικών κειμένων ως μεταφραστικό πρόβλημα*. Αθήνα: ΕΛΕΤΟ – 7ο Συνέδριο «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία».

Κουτσιβίτης, Β. (1992). *Η Θεωρία της μετάφρασης στην Ελλάδα*. Αθήνα: Ελλ. Πανεπ. Εκδόσεις.

Κριμπάς, Π. Γ. (2017). *Εισαγωγή στη Θεωρία της Μετάφρασης*. Αθήνα: Εκδόσεις Γρηγόρη.

Μπατσαλιά, Φ. & Σέλλα-Μάζη, Ε. (1994). *Γλωσσολογική προσέγγιση στη θεωρία και τη διδακτική της μετάφρασης*. Αθήνα: Έλλην.

Παππάς, Γ. (2015). *Μεταφραστική και ορολογική διαχείριση επιστολών του αρχείου Παπάφη με την ταυτόχρονη ανάπτυξη πρωτοκόλλων μετάφρασης*. ITI – Intercultural Translation Intersemiotic, Vol.4, no.1:1-19.

Τσίγκου, Μ. (2011). *Σύντομη εισαγωγή στις σχέσεις γλωσσολογίας και μετάφρασης με παραδείγματα από το ζεύγος ελληνικής- γαλλικής*. Ανακτήθηκε από: http://www.dflti.ionio.gr/sites/default/files/Tsigou03_0.pdf [Πρόσβαση 28/07/2020].

Χαραλαμπίκης, Χ. (2011). *Λεξικογραφία και ορολογία: Συμπεράσματα από τη σύγκριση δύο σύγχρονων νεοελληνικών λεξικών*. ΕΛΕΤΟ – 8ο Συνέδριο «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία»