

Ιόνιο Πανεπιστήμιο
Σχολή Ανθρωπιστικών Επιστημών
Τμήμα Ξένων Γλωσσών, Μετάφρασης και Διερμηνείας



Πτυχιακή εργασία

**Μετάφραση από τα ελληνικά στα αγγλικά αποσπάσματος της μεταπτυχιακής
εργασίας του Πέτρου Τσαντίνη με τίτλο: «Οι εσωτερικές ρυθμίσεις για τη
συνδικαλιστική ελευθερία των ναυτικών και η προσαρμογή τους στους κανόνες
των Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας» και σχολιασμός της μεταφραστικής
διαδικασίας**

Αγγελική Τσαντίνη

AM: Ξ2018052

Επιτροπή Εποπτείας:

Βιλελμίνη Σωσώνη (Αναπληρώτρια Καθηγήτρια)

Μαρία Τσίγκου (Αναπληρώτρια Καθηγήτρια)

Κέρκυρα, Ιανουάριος 2024

Μετάφραση από τα ελληνικά στα αγγλικά αποσπάσματος της μεταπτυχιακής εργασίας του Πέτρου Τσαντίνη με τίτλο: «Οι εσωτερικές ρυθμίσεις για τη συνδικαλιστική ελευθερία των ναυτικών και η προσαρμογή τους στους κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας » και σχολιασμός της μεταφραστικής διαδικασίας.

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τις επιβλέπουσες καθηγήτριες μου, κ. Βιλελμίνη Σωσώνη και κ. Μαρία Τσίγκου για τις συμβουλές και την καθοδήγηση τους, καθώς και όλους τους καθηγητές του μεταφραστικού τμήματος, των οποίων η συμβολή υπήρξε καθοριστική στα γνωστικά αντικείμενα που αποκόμισα.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στην οικογένεια μου, η οποία με υποστήριξε καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου στην Κέρκυρα, στις συμφοιτήτριες και στους συμφοιτητές μου, συγκεκριμένοι από τους οποίους έγιναν από τους κοντινότερους ανθρώπους μου και βοήθησαν στην άμεση προσαρμογή μου στην φοιτητική μου ζωή, μια περίοδο πολύ ξεχωριστή.

Περιεχόμενα

• Περίληψη.....	6
• Abstract.....	6
• Κείμενο Πηγή.....	7
• Κείμενο Στόχος.....	18
• Σχόλια	
○ Εισαγωγή.....	25
○ Εργατικό Δίκαιο.....	25
○ ΔΟΕ και Ναυτικό Δίκαιο.....	26
○ Βοηθήματα κατά τη μεταφραστική διαδικασία.....	26
○ Μεταφραστικά Προβλήματα	
○ Ακρωνύμια.....	27
○ Έλλειψη ισοδυναμίας στο επίπεδο της λέξης.....	28
○ Δομικά Ζητήματα.....	28
• Συμπεράσματα.....	29
• Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	31

Περίληψη

Η εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας πραγματοποιήθηκε με σκοπό τη μετάφραση ενός κειμένου, νομικού περιεχομένου. Το προς μετάφραση απόσπασμα δεν έχει μεταφραστεί επίσημα και πρόκειται για αντίστροφη μετάφραση, δηλαδή από την ελληνική στην αγγλική γλώσσα, σε συνδυασμό με τον απαραίτητο σχολιασμό για τη μεταφραστική διαδικασία και τους μεταφραστικούς προβληματισμούς. Το κείμενο αποτελεί απόσπασμα από την μεταπτυχιακή εργασία του δικηγόρου Πέτρου Τσαντίνη με τίτλο «Οι εσωτερικές ρυθμίσεις για τη συνδικαλιστική ελευθερία των ναυτικών και η προσαρμογή τους στους κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας» και πραγματεύεται το Ναυτικό Δίκαιο και την εφαρμογή Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας περί αυτού.

Η νομική μετάφραση είναι ένα απαιτητικό και δύσκολο είδος μετάφρασης. Πρόκειται για μια ειδική μετάφραση, η οποία απαιτεί ακρίβεια, σαφήνεια και μια προσέγγιση συγκριτικού δικαίου, ιδίως όταν εμπλέκονται διαφορετικά νομικά συστήματα. Στόχος είναι να μεταφέρει το νόημα και τις πληροφορίες του αρχικού κειμένου με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και σαφήνεια, ενώ παράλληλα να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά ορολογικά και φρασεολογικά προβλήματα.

Λέξεις- κλειδιά: νομική μετάφραση, Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (Δ.Ο.Ε.), Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας, Συστάσεις, ναυτική εργασία,

Abstract

This dissertation consists of the translation from Greek into English of a legal text and a commentary bearing on the translation process, the main translation difficulties faced and the translation strategies used to address them. The text is an excerpt from the Master's dissertation written by the lawyer Petros Tsantinis, entitled "The International regulations concerning the freedom of association of seafarers and their adaptation to the rules of International labour conventions" and deals with maritime law and the application of International Labour Convention.

Legal translation is a demanding and difficult type of translation. It is a specialized translation that requires precision, accuracy and to some extent a comparative law approach especially when different legal systems are involved. The aim of the target text is to convey the meaning and the information of the original text with as much precision and clarity as possible while effectively addressing terminological and phraseological problems.

Keywords: legal translation, international Labour Organization (ILO), International Labour Conventions, Recommendations, maritime labour

1. ΚΕΙΜΕΝΟ – ΠΗΓΗ

«Οι εσωτερικές ρυθμίσεις για τη συνδικαλιστική ελευθερία των ναυτικών και η προσαρμογή τους στους κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας»

Α. Εισαγωγή

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (Δ.Ο.Ε.) έχει ασχοληθεί επισταμένα με την εργασία των ναυτικών και την προστασία του σημαντικού αυτού κλάδου εργαζομένων. Η φύση της ναυτικής εργασίας, όπου ο τρόπος της παροχής της μεταβάλλεται διαρκώς, αλλά και το πρόσωπο και η έδρα του εργοδότη είναι συνήθως άλλης εθνικότητας από αυτή του ναυτικού, ενθάρρυνε ή καλύτερα θα λέγαμε επέβαλε τη ρύθμισή της σε μεγάλο βαθμό με διεθνείς Συμβάσεις και Συστάσεις εργασίας. Η συνεισφορά της Δ.Ο.Ε. στο θέμα αυτό είναι καθοριστική.

Ήδη από το 1919 αποφασίστηκε από την Επιτροπή για την Διεθνή Εργατική Νομοθεσία, η οποία συστήθηκε από τη Συνδιάσκεψη για την ειρήνη μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και ετοίμασε το "Σύνταγμα" της Δ.Ο.Ε., που περιλήφθηκε στο Μέρος XIII της Συνθήκης των Βερσαλλιών, ότι "τα πιο ειδικά θέματα που αφορούν τις κατώτατες συνθήκες εργασίας των ναυτικών θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε ειδικές συνόδους της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας που θα αφιερωθούν αποκλειστικά στα θέματα των ναυτικών"¹. Για το σκοπό αυτό μάλιστα συστήθηκε η Ισομερής Ναυτική Επιτροπή (Joint Maritime Commission) που αποτελείται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών για να προετοιμάζει τα προς συζήτηση θέματα των ειδικών ναυτικών συνόδων της Δ.Ο.Ε., η οποία έχει χαρακτηρίσει τη ναυτική βιομηχανία ως την πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία η οποία απαιτεί μία διεθνή απάντηση με τη θέσπιση κανόνων που να θέτουν τα κατάλληλα παγκόσμια ελάχιστα όρια προστασίας που να μπορούν να εφαρμοσθούν σε ολόκληρη τη ναυτιλία².

Έτσι από την αρχή της ίδρυσης της Δ.Ο.Ε. συγκλήθηκαν κατά καιρούς ειδικές ναυτικές σύνοδοι της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας που ασχολήθηκαν αποκλειστικά με ναυτικά θέματα. Μέχρι σήμερα έχουν γίνει δώδεκα (12) τέτοιες

¹ Valtikos N – Potobsky G. von "International Labour Law" 1995, παρ. 539.

² ILO, High – Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards, Geneva 2001, σελ. 46.

σύνοδοι (τα έτη 1920, 1926, 1929, 1936 δύο διασκέψεις, 1946, 1958, 1970, 1976, 1987, 1996 και 2006). Χαρακτηριστικό των Συμβάσεων που ψηφίστηκαν κατά τις συνόδους αυτές είναι ότι για να τεθούν σε ισχύ δεν απαιτείται μόνο η επικύρωσή τους από ορισμένο αριθμό κρατών, όπως συμβαίνει με τις άλλες Συμβάσεις, αλλά θα πρέπει ταυτοχρόνως τα κράτη που τις επικυρώνουν να διαθέτουν υπό τη σημαία τους πλοία που φθάνουν ένα ορισμένο αριθμό κόρων. Με άλλα λόγια οι ναυτικές Συμβάσεις Εργασίας τίθενται σε ισχύ μόνο εφόσον επικυρωθούν από την πλειοψηφία των ενδιαφερομένων κρατών που διαθέτουν ναυτιλία σε υψηλό αριθμό κόρων και έχουν "έννομο συμφέρον" στην ψήφισή τους.

Οι περισσότερες Διεθνείς Συμβάσεις και όλες οι Συστάσεις Εργασίας που αφορούν στη ναυτική εργασία ψηφίστηκαν από τις ειδικές αυτές διασκέψεις, αλλά υπάρχουν και τρεις Συμβάσεις (οι με αριθμούς 22, 23 και 185) που ψηφίστηκαν κατά τη διάρκεια των τακτικών συνόδων που ασχολήθηκαν και με άλλα θέματα. Η ναυτική εργασία ήταν το πρώτο πεδίο δράσης της Δ.Ο.Ε., βοηθούσης άλλωστε και της φύσης αυτής, και είναι η μοναδική περίπτωση όπου η λήψη αποφάσεων (ψήφιση Συμβάσεων και Συστάσεων) έγινε σε ειδικές συνόδους που κλήθηκαν για να ασχοληθούν αποκλειστικά με αυτό το είδος της εργασίας. Αυτό αποδεικνύει την σπουδαιότητα, αλλά και την ιδιαιτερότητα της ναυτικής εργασίας, όπως επίσης και τη βαρύτητα που δίνει η Δ.Ο.Ε. στη ρύθμιση των ελάχιστων όρων εργασίας των ναυτικών.

Από το 1919 μέχρι σήμερα έχουν ψηφιστεί 41 Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας, 29 Συστάσεις και 1 Πρωτόκολλο που αφορούν στη ναυτική εργασία.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας (και το Πρωτόκολλο) που έχουν ψηφιστεί είναι οι ακόλουθες:

1. Η με αριθ. 7 "Περί ελαχίστου ορίου ηλικίας εισδοχής παιδών εν τη ναυτική εργασία" 1920, η οποία στη χώρα μας κυρώθηκε με το Ν.Δ. της 23.9.1925, όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 4211/1929. Η Σύμβαση αυτή καταγγέλθηκε από την Ελλάδα μετά την κύρωση με το Ν. 1182/1981 της βασικής σύμβασης με αριθ. 138 «Περί του κατωτάτου ορίου εισόδου εις την απασχόλησιν» 1973, που αφορά σε όλους τους εργαζόμενους (και στους ναυτικούς).

2. Η με αριθ. 8 "Περί αποζημιώσεως λόγω ανεργίας εις περίπτωσιν απώλειας πλοίου εκ ναυαγίου" 1920, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν.Δ. της 23.9.1925, όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 4004/1929.

3. Η με αριθ. 9 "Περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς" 1920, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν.Δ. της 23.9.1925, όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 4369/1929.
4. Η με αριθ.15 "Περί καθορισμού ελαχίστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα θερμαστού ή ανθρακέως" 1921, η οποία στη χώρα μας κυρώθηκε με το Ν. 4505/1930. Η Σύμβαση αυτή καταγγέλθηκε από την Ελλάδα μετά την κύρωση με το Ν. 1182/1981 της άνω βασικής σύμβασης 138/1973.
5. Η με αριθ. 16 "Περί υποχρεωτικής ιατρικής εξετάσεως παιδών και εφήβων εργαζομένων επί πλοίων" 1921, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 4674/1930.
6. Η με αριθ. 22 "Για τη σύμβαση πρόσληψης των ναυτικών" 1926, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
7. Η με αριθ. 23 "Περί παλιννοστήσεως των ναυτικών" 1926, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 1130/1981.
8. Η με αριθ. 53 "Για το κατώτατο όριο επαγγελματικής ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών της εμπορικής ναυτιλίας" 1936, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
9. Η με αριθ. 54 "Για τις ετήσιες άδειες με αποδοχές των ναυτικών" 1936, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων.
10. Η με αριθ. 55 "Περί των υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθενείας ή θανάτου των εργατών θαλάσσης" 1936, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με τον Α.Ν. 366/1968.
11. Η με αριθ. 56 "Για την ασφάλιση ασθενείας των εργατών θάλασσας" 1936, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
12. Η με αριθ. 57 "Για τις ώρες εργασίας στα πλοία και για τη σύνθεση των πληρωμάτων" 1936, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων.
13. Η με αριθ. 58 "Περί κατωτάτου ορίου ηλικίας εισδοχής των παιδών εις το ναυτικό επάγγελμα (αναθεωρητική)" 1936, η οποία στη χώρα μας κυρώθηκε με το

N. 4318/1963. Η Σύμβαση αυτή καταγγέλθηκε από την Ελλάδα μετά την κύρωση με το N. 1182/1981 της άνω βασικής σύμβασης 138/1973.

14. Η με αριθ. 68 "Περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων" 1946, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το N. 1163/1981.

15. Η με αριθ. 69 "Περί πτυχίων ναυτομαγείρων" 1946, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το N. 4317/1963.

16. Η με αριθ. 70 "Για την κοινωνική ασφάλεια των ναυτικών" 1946, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων.

17. Η με αριθ. 71 "Για τις συντάξεις των ναυτικών" 1946, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το N. 1639/1986.

18. Η με αριθ. 72 "Για την άδεια με αποδοχές των ναυτικών" 1946, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων.

19. Η με αριθ. 73 "Περί ιατρικής εξετάσεως των ναυτικών" 1946, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το N. 1131/1981.

20. Η με αριθ. 74 "Για τα διπλώματα ικανότητας ειδικευμένων ναυτών" 1946, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.

21. Η με αριθ. 75 "Για τη διαμονή των πληρωμάτων στα πλοία" 1946, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων.

22. Η με αριθ. 76 "Για τους μισθούς, τη διάρκεια εργασίας στα πλοία και τη σύνθεση πληρωμάτων" 1946, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της σύμβασης αυτής, όπως και των αναθεωρητικών με το ίδιο θέμα που ακολούθησαν, είναι ότι θέσπισε κατώτατο όριο μηνιαίου μισθού που πρέπει να λαμβάνουν οι ναυτικοί, τον οποίο όρισε σε 16 λίρες Μεγάλης Βρετανίας ή 64 δολάρια Η.Π.Α. Αυτή είναι η μοναδική περίπτωση που θεσπίστηκε κατώτατο όριο μισθού για μια κατηγορία εργαζομένων με μία διεθνή σύμβαση εργασίας, δείγμα της αξίας και της μοναδικότητας της ναυτικής εργασίας στη ρύθμισή της από τη Δ.Ο.Ε. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων (επικυρώθηκε μόνο από την Αυστραλία στις 25.1.1949).

Έσως η πρωτοποριακή της ρύθμιση δε βρήκε έτοιμα τα κράτη ώστε να την επικυρώσουν. Δυστυχώς ούτε και οι επόμενες αναθεωρητικές συμβάσεις με αριθ. 93 και 109 τέθηκαν σε ισχύ για τον ίδιο ακριβώς λόγο, αν και οι επικυρώσεις ήταν σαφώς περισσότερες, οπότε και η προσπάθεια για τη θέσπιση κατώτατου ορίου μισθού με Διεθνή Σύμβαση Εργασίας εγκαταλείφθηκε. Συνεχίστηκε όμως μέχρι τις μέρες μας με την υιοθέτηση ψηφισμάτων και Συστάσεων με πιο πρόσφατη την με αριθμό 187/1996. Πάντως, παρά την τελική μη υιοθέτησή της, η Σύμβαση παραμένει χρήσιμη διότι δίνει ένα μέτρο σύγκρισης του ύψους του κατωτάτου μηνιαίου μισθού που πρέπει να λάβουν οι ναυτικοί, τουλάχιστο για τα δεδομένα της εποχής που ψηφίστηκε.

23. Η με αριθ. 91 "Για τις άδειες με αποδοχές των ναυτικών (αναθεωρητική)" 1949, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.

24. Η με αριθ. 92 "Για τη διαμονή του πληρώματος των πλοίων (αναθεωρητική)" 1949, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 1637/1986.

25. Η με αριθ. 93 "Για τους μισθούς, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική)" 1949, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων, όπως και η προηγούμενη με αριθ. 76 που αναθεώρησε.

26. Η με αριθ. 108 "Περί εθνικών εγγράφων ταυτότητας ναυτικών" 1958, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 4316/1963.

27. Η με αριθ. 109 "Για τους μισθούς, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική)" 1958, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή τελικά δεν τέθηκε σε ισχύ ελλείψει ικανού αριθμού επικυρώσεων, όπως και οι προηγούμενες με αριθ. 76 και 93 που αναθεώρησε.

28. Η με αριθ. 133 "Ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις)" 1970, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 1594/1986.

29. Η με αριθ. 134 "Περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών" 1970, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 486/1976.

30. Η με αριθ. 145 "Για τη συνέχεια της απασχόλησης των ναυτικών" 1976, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.

31. Η με αριθ. 146 "Για τις ετήσιες άδειες με αποδοχές των ναυτικών" 1976, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
32. Η με αριθ. 147 "Περί ελαχίστων επιπέδων ασφάλειας των εμπορικών πλοίων – Πρωτόκολλο 1996 σχετικό με τη σύμβαση για το εμπορικό ναυτικό (ελάχιστα όρια) 1976". Η μεν σύμβαση έχει κυρωθεί στη χώρα μας με το Ν. 948/1979, το δε Πρωτόκολλο του 1996 κυρώθηκε με το Ν. 2974/2001. Η Σύμβαση αυτή μαζί με το Πρωτόκολλο αποτελούν τη βασική Σύμβαση που ρυθμίζει τα κατώτατα όρια προστασίας της ναυτικής εργασίας στο πεδίο της συνδικαλιστικής ελευθερίας, όπως θα δούμε στη συνέχεια.
33. Η με αριθ. 163 "Για την ευημερία των ναυτικών στη θάλασσα και στα λιμάνια" 1987, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
34. Η με αριθ. 164 "Για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών" 1987, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
35. Η με αριθ. 165 "Για την κοινωνική ασφάλεια των ναυτικών (αναθεωρητική)" 1987, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
36. Η με αριθ. 166 "Για την παλιννόστηση των ναυτικών (αναθεωρητική)" 1987, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
37. Η με αριθ. 178 "Για την επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών" 1996, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
38. Η με αριθ. 179 "Για τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας ναυτικών" 1996, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
39. Η με αριθ. 180 "Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων" 1996, η οποία στη χώρα μας έχει κυρωθεί με το Ν. 2974/2001. Η Σύμβαση αυτή αποτελεί συνέχεια των πρωτοποριακών Συμβάσεων 76, 93 και 109, που αναφέραμε παραπάνω, χωρίς όμως να υπάρχει η πρόβλεψη για κατώτατο όριο μισθού, η οποία ήταν η αιτία να μην τεθούν ποτέ σε ισχύ οι Συμβάσεις αυτές.
40. Η με αριθ. 185 «Για τα έγγραφα ταυτότητας ναυτικών (αναθεωρητική)» 2003, η οποία δεν έχει κυρωθεί από την Ελλάδα.
41. Τέλος μία πολύ σημαντική Σύμβαση υιοθετήθηκε το 2006 στην τελευταία ναυτική σύνοδο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας. Πρόκειται για την «Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία», 2006 (δε φέρει αριθμό), η οποία έχει

κυρωθεί μέχρι σήμερα μόνο από μία χώρα, τη Λιβερία και συνεπώς δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ. Με αυτή τη Σύμβαση συγκεντρώνονται σε ένα ενιαίο κείμενο οι ρυθμίσεις όλων των εν ισχύ Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων Εργασίας που αφορούν στη ναυτική εργασία και εισάγονται επίσης και νέες προβλέψεις, με σκοπό να αποτελέσει ένα απλό και σαφές εργαλείο που να ενσωματώνει, όσο το δυνατό, όλα τα ισχύοντα κατώτατα όρια προστασίας της ναυτικής εργασίας, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που βρίσκονται σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας (μεταξύ αυτών και των Συμβάσεων 87/1948 και 98/1949). Είναι η πρώτη φορά που η Δ.Ο.Ε. προβαίνει σε μία τόσο λεπτομερή κωδικοποίηση των ρυθμίσεων της για μία κατηγορία εργαζομένων, δείγμα της σημασίας που δίνει στην προστασία της ναυτικής εργασίας.

Οι Συστάσεις για τη ναυτική εργασία που έχουν υιοθετηθεί από τη Δ.Ο.Ε. είναι οι εξής³:

1. Η με αριθ. 9 "Για τους εθνικούς κώδικες ναυτικών" 1920.
2. Η με αριθ. 10 "Για την ασφάλεια κατά της ανεργίας" 1920.
3. Η με αριθ. 27 "Για την παλιννόστηση (πλοίαρχοι και μαθητευόμενοι)" 1926.
4. Η με αριθ. 28 "Για την επιθεώρηση της εργασίας των ναυτικών" 1926.
5. Η με αριθ. 48 "Για την ευημερία των ναυτικών στα λιμάνια" 1936.
6. Η με αριθ. 49 "Για ώρες εργασίας στα πλοία και για τη σύνθεση των πληρωμάτων" 1936.
7. Η με αριθ. 75 "Για την κοινωνική ασφάλεια των ναυτικών (συμφωνίες)" 1946.
8. Η με αριθ. 76 "Ναυτικοί (Ιατρική φροντίδα για εξαρτώμενους)" 1946.

³ Θα πρέπει ίσως να υπενθυμίσουμε ότι οι κύριες διαφορές μεταξύ Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας και Συστάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 19 του Καταστατικού Χάρτη της Δ.Ο.Ε., είναι οι εξής: Οι Συμβάσεις αποστέλλονται προς κύρωση στα Κράτη – μέλη της Δ.Ο.Ε. Τα κράτη υποχρεούνται να φέρουν προς κύρωση τη Σύμβαση ενώπιον των αρμοδίων αρχών (Κοινοβουλίων κ.λπ.). Αν κυρωθούν, τότε τα Κράτη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα (νομοθετικά συνήθως) μέτρα που να ανταποκρίνονται στις ρυθμίσεις της Σύμβασης και να τα αναφέρουν με έκθεση στη Δ.Ο.Ε. Αν τα Κράτη δεν επιθυμούν να κυρώσουν τη Σύμβαση, δεν έχουν καμία άλλη υποχρέωση εκτός του να αναφέρουν με έκθεση, όποτε ζητείται από τη Δ.Ο.Ε., τη θέση της νομοθεσίας ή πρακτικής τους σε σχέση με τη Σύμβαση. Οι Συστάσεις, οι οποίες δεν παράγουν διεθνείς υποχρεώσεις για τα κράτη, κοινοποιούνται στα Κράτη – μέλη της Δ.Ο.Ε. για να ληφθούν τα κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για την εφαρμογή τους. Η υποχρέωση που έχουν τα Κράτη είναι να προωθούν την εφαρμογή και των Συστάσεων, ήτοι να φέρουν τη Σύσταση ενώπιον του Οργάνου ή της Αρχής που είναι αρμόδια να λάβει μέτρα για την εφαρμογή τους και να αναφέρουν με έκθεση στη Δ.Ο.Ε. ποια μέτρα λήφθηκαν ή αν δε λήφθηκε κανένα μέτρο ποια είναι η κατάσταση της νομοθεσίας ή της πρακτικής τους σε σχέση με τη Σύσταση.

9. Η με αριθ. 77 "Για εθελοντική εκπαίδευση" 1946.
10. Η με αριθ. 78 "Κλινοσκεπάσματα, σκεύη φαγητού και διάφορες προβλέψεις (πληρώματα πλοίων)" 1946
11. Η με αριθ. 105 "Για τα κυτία φαρμακείων των πλοίων" 1958
12. Η με αριθ. 106 "Για την ιατρική παρακολούθηση στη θάλασσα" 1958.
13. Η με αριθ. 107 "Για τη ναυτολόγηση των Ναυτικών (Ξένα πλοία)" 1958.
14. Η με αριθ. 108 "Για τις κοινωνικές συνθήκες και ασφάλεια των ναυτικών" 1958.
15. Η με αριθ. 109 "Για τους μισθούς, ώρες εργασίας και σύνθεση πληρωμάτων" 1958.
16. Η με αριθ. 137 "Για την εθελοντική εκπαίδευση ναυτικών" 1970.
17. Η με αριθ. 138 "Για την ευημερία των ναυτικών" 1970.
18. Η με αριθ. 139 "Για την απασχόληση των ναυτικών" 1970.
19. Η με αριθ. 140 "Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων (κλιματισμός)" 1970.
20. Η με αριθ. 141 "Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων (έλεγχος θορύβου)" 1970.
21. Η με αριθ. 142 "Για την πρόληψη ατυχημάτων" 1970.
22. Η με αριθ. 153 "Για την προστασία των νέων ναυτικών" 1976.
23. Η με αριθ. 154 "Για τη συνέχεια της εργασίας των ναυτικών" 1976.
24. Η με αριθ. 155 "Για βελτίωση των κατωτάτων ορίων προστασίας στην εμπορική ναυτιλία" 1976.
25. Η με αριθ. 173 "Για την ευημερία των ναυτικών" 1987.
26. Η με αριθ. 174 "Για την παλιννόστηση των ναυτικών" 1987.
27. Η με αριθ. 185 "Για την επιθεώρηση εργασίας των ναυτικών" 1996.
28. Η με αριθ. 186 "Για τη ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας των ναυτικών" 1996.
29. Η με αριθ. 187 "Για τους μισθούς των ναυτικών, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πληρωμάτων" 1996.

Από τη στιγμή που θα τεθεί σε ισχύ, μετά από τον ανάλογο αριθμό κυρώσεων από τα κράτη – μέλη της Δ.Ο.Ε., η θεμελιώδης Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία, 2006, θεωρείται ότι έχουν αναθεωρηθεί οι Συμβάσεις 7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 91, 92, 93, 109, 133, 134, 145, 146, 147 το Πρωτόκολλο 1996 στη Σύμβαση 147, 163, 164, 165, 166, 178, 179 και 180.

Μέχρι να γίνει αυτό, από τις ανωτέρω Συμβάσεις και Συστάσεις, αυτές που είναι σε ισχύ και θεωρούνται ότι ανταποκρίνονται στα σύγχρονα δεδομένα είναι οι Συμβάσεις 147, το Πρωτόκολλο του 1996 στη Σύμβαση 147, 185, 179, 146, 180, 163, 164, 68, 73, 134, 145, 165 και 178 και οι Συστάσεις 155, 153, 186, 166, 174, 187, 173, 76, 154 και 185, ενώ σε ισχύ διατηρούνται προσωρινά οι Συμβάσεις 108, 58, 16, 53, 69, 74, 9, 22, 92, 133, 8, 55 και 74 και οι Συστάσεις 9, 107, 137, 139, 140, 141, 108, 142, 78, 10 και 75. Αντιθέτως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ ή θεωρούνται ότι έχουν καταργηθεί από νεώτερες οι Συμβάσεις 7, 23, 57, 76, 93, 109, 54, 72, 91, 75, 56 και 70 και οι Συστάσεις 77, 49, 27, 109, 48, 105, 106, 138, 28⁴.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η συντριπτική πλειοψηφία των Συμβάσεων και όλες οι Συστάσεις υιοθετήθηκαν από τις ναυτικές συνόδους της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας δημιουργήθηκε το ερώτημα αν οι Συμβάσεις και οι Συστάσεις που απευθύνονται σε όλους τους εργαζόμενους και έχουν γενικό περιεχόμενο μπορούν να εφαρμοστούν και στους ναυτικούς. Η Δ.Ο.Ε. στη Διεθνή Συνδιάσκεψη Εργασίας του 1921 έλαβε την απόφαση ότι "καμία Σύμβαση ή Σύσταση δεν θα εφαρμόζεται σε αυτούς που εργάζονται στην Εμπορική Ναυτιλία εκτός αν έχουν περάσει ως ειδικά ναυτικά θέματα στην ημερήσια διάταξη. Όλα τα ζητήματα των ναυτικών που προωθούνται για εξέταση από τις Συνδιασκέψεις πρέπει προηγουμένως να εξετάζονται από την Ισομερή Ναυτική Επιτροπή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας". Αυτή η θέση όμως δεν έμεινε απόλυτη. Μία Σύμβαση ή Σύσταση που έχει υιοθετηθεί από μία τακτική Συνδιάσκεψη μπορεί να εφαρμοστεί και στους ναυτικούς, αν αυτό προκύπτει ως πρόθεση της Συνδιάσκεψης, είτε σαφώς από το σχετικό κείμενο, είτε υποδηλώνεται από το γενικό χαρακτήρα των όρων που χρησιμοποιήθηκαν και από τον αντικειμενικό σκοπό του μέτρου. Εξάλλου πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο λόγος που οι Συμβάσεις και οι Συστάσεις που αφορούν στους ναυτικούς λαμβάνονται από τις ειδικές ναυτικές συνόδους της

⁴ ILO, International Labour Standards by Subject, 2006, σελ. 18 επ.

Διεθνούς Συνδιάσκεψης είναι οι ουσιώδεις διαφορές που υπάρχουν από πολλές απόψεις μεταξύ των συνθηκών της εργασίας στη θάλασσα από αυτές στη στεριά. Σε θέματα όμως όπου δεν υφίστανται αυτές οι διαφορές, δεν υπάρχει δικαιολογία μία γενική ρύθμιση να μην καλύπτει και τους ναυτικούς. Αυτή η άποψη υιοθετήθηκε επίσημα και από τη Δ.Ο.Ε. κατά τη ναυτική σύνοδο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας του 1976, όπου υιοθετήθηκε η θεμελιώδης Σύμβαση 147/1976, με την οποία προβλέφθηκε η εφαρμογή στην εμπορική ναυτιλία έντεκα βασικών Συμβάσεων μερικές από τις οποίες – ιδίως οι Συμβάσεις 87/1948 και 98/1949 για τη συνδικαλιστική ελευθερία – είναι γενικού περιεχομένου⁵. Με τη Σύμβαση αυτή (και την αντίστοιχη Σύσταση Νο 155/1976) και ιδίως με την πρόσφατη Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία, 2006 τέθηκαν τα ελάχιστα όρια που πρέπει να ισχύουν για την εργασία στα εμπορικά πλοία.

Από μία απλή ανάγνωση των τίτλων της κάθε Σύμβασης και Σύστασης που αναφέρθηκαν παραπάνω, αλλά και από περιεχόμενό τους, προκύπτει ότι σχεδόν όλες (εκτός από την Σύμβαση 147/1976, το Πρωτόκολλο του 1996 και τη Σύσταση 155/1976) δεν ασχολούνται με τη συνδικαλιστική ελευθερία στο χώρο της ναυτικής εργασίας και τα επιμέρους δικαιώματα της, που είναι η συνδικαλιστική οργάνωση και δράση (περιλαμβανόμενης και της συμμετοχής μέσω αντιπροσώπων των εργαζομένων), η απεργία και η συλλογική διαπραγμάτευση. Ασχολούνται αποκλειστικά με την ναυτική εργασία στην ατομική της μορφή εισάγοντας δικαιώματα και δημιουργώντας υποχρεώσεις στα δύο μέρη της σύμβασης, το ναυτικό και τον εφοπλιστή και προτείνοντας στα κράτη μέλη τη θέσπιση ρυθμίσεων για την προστασία των ναυτικών. Ωστόσο μερικές αναφορές στις συμβάσεις αυτές μας επιτρέπουν να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την αντίληψη της Δ.Ο.Ε. σχετικά με τη συνδικαλιστική ελευθερία των ναυτικών. Έτσι για παράδειγμα στις συμβάσεις με αριθμούς 68 και 69 αναφέρεται ότι με Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (ΣΣΕ) μπορεί να καθορισθούν ποια σκάφη θεωρούνται θαλασσοπλοούντα για την εφαρμογή των συμβάσεων αυτών και για την επιθεώρηση κατά πλουν. Στις Συμβάσεις με αριθμούς 54 και 72 προβλέπεται ότι η αμοιβή της άδειας του ναυτικού μπορεί να προβλέπεται και από ΣΣΕ, ενώ στις με αριθμούς 70, 76, 91, 93, 109, 146, 164 και 166 Διεθνείς Συμβάσεις προβλέπεται η δυνατότητα κύρωσης τους σε ένα κράτος και με ΣΣΕ. Στη Σύμβαση

⁵ Valtikos N.– Potobsky G. von, ό.π. παρ. 540 και 554.

147 ορίζεται ότι μπορεί με ΣΣΕ να συμφωνούνται μεταξύ πλοιοκτητών και των οργανώσεών τους και των οργανώσεων των ναυτικών μέτρα για τον αποτελεσματικό έλεγχο των όρων εργασίας και διαβίωσης στα πλοία, σε περίπτωση που το Κράτος δεν ασκεί αποτελεσματική δικαιοδοσία, ενώ στις Συμβάσεις 92 και 70 ορίζεται ότι με ΣΣΕ μπορεί να εξασφαλίζονται ευνοϊκότεροι όροι από αυτούς των Συμβάσεων. Επίσης σε πολλές Συμβάσεις προβλέπεται συμμετοχή των οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών σε διάφορα θέματα, όπως στη διαχείριση της ιατρικής φροντίδας και των επιδομάτων ασθενείας (130), στη δημιουργία εθελοντικών προγραμμάτων πρόληψης ατυχημάτων (134), σε θέματα σχετικά με την τροφή και την τροφοδοσία (68), ενώ στα θέματα της διαμονής του πληρώματος στο πλοίο δεν προβλέπεται μόνο απλή διαβούλευση στη διάπλαση των κανόνων και στην εφαρμογή τους στα υπάρχοντα πλοία, αλλά επίσης συνεργασία στη διαχείρισή τους (Συμβάσεις 92 και 133). Διαβλέπουμε ότι, έστω κι εμμέσως με αυτές τις αναφορές, η Δ.Ο.Ε. δίνει ένα ευρύτατο περιεχόμενο στο δικαίωμα συλλογικής διαπραγμάτευσης των δύο μερών της ναυτικής εργασίας (εφοπλιστές και ναυτικοί) και στα θέματα που μπορούν να ρυθμιστούν με ΣΣΕ. Είναι σημαντική η πρόβλεψη ότι ακόμα και η κύρωση μίας Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας μπορεί να γίνει με ΣΣΕ σε περίπτωση που το κράτος με τα νομοθετικά του όργανα αρνείται ή αδρανεί να κάνει κάτι τέτοιο.

Στο κύριο μέρος της παρούσης εργασίας θα εξετάσουμε τις Διεθνείς Συμβάσεις και Συστάσεις Εργασίας που ρυθμίζουν τη Συνδικαλιστική Ελευθερία των Ναυτικών (Μέρος Α'), τη ρύθμιση των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών κατά το ελληνικό δίκαιο και την προσαρμογή του προς τους κανόνες της Δ.Ο.Ε. (Μέρος Β') και τέλος θα κάνουμε μία εκτενή αναφορά στις διαπιστώσεις διαφόρων οργάνων της Δ.Ο.Ε. για την προσαρμογή του ελληνικού δικαίου για τα συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών στις επιταγές της (Μέρος Γ').

2. KEIMENO – ΣΤΟΧΟΣ

“The Internal regulations concerning the freedom of association of seafarers and their adaptation to the rules of International labour conventions”

A. Introduction

The international Labour Organization (ILO) has been extensively involved in maritime labour and the protection of this important line of workers. Because of the nature of maritime labour, where the place of its provision is constantly changing and the employer and the headquarters of the company are usually of a different nationality from that of the seafarer, its regulation with international labour Conventions and Recommendations has been encouraged or rather imposed to a large extent. In this respect the contribution of the ILO is definitive.

As early as 1919, the Committee on International Labour Legislation, which was established by the Peace Conference after World War I and prepared the “Constitution” of the ILO, which was included in Part XII of the Treaty of Versailles, decided that “the more special matters concerning the minimum working conditions of seafarers, should be dealt with at special sessions of the International Labour Conference, which will be devoted exclusively to seafarers’ matters”⁶. The Joint Maritime Commission was established for this purpose, composed of representatives of ship-owners and seafarers, in order to prepare the matters that would be discussed at the special maritime sessions of the ILO. The latter has defined the maritime industry as the first truly global industry, that requires an international response with the enactment of rules which set the appropriate global minimum thresholds of protection that can be applied to the entire maritime business⁷.

Thus, from the beginning of ILOs’ establishment, special maritime sessions of the International Labour Conference were convened occasionally that dealt exclusively with maritime matters. Twelve (12) such sessions have been held until today (the years 1920, 1926, 1929, 1936 two conferences, 1946, 1958, 1970, 1976, 1987, 1996 and 2006). The Conventions that were voted during those sessions are distinctive because they do not only require ratification by a certain number of states, in order to enter into force like other Conventions, but also the ratifying states should have ships flying their flag that reach a certain amount of register ton. In other words, the maritime Labour Conventions enter into force only after they have been ratified by the majority of the concerned States, which have maritime business in a high number of register tons and have “legal interest” in their voting.

The majority of the International Conventions and all of the Labour Recommendations concerning maritime labour were voted by these special conferences. However, there are three Conventions (Nos 22, 23 and 185) that were voted during the ordinary sessions that dealt with other matters as well. Maritime Labor, aided by its nature, was the first field of action of the ILO. It is also the only case, where the decision-making (voting of Conventions and Recommendations) took

⁶ Valtikos N – Potobsky G. “International Labour Law” 1995, par. 539

⁷ ILO, High – Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards, Geneva 2001, p. 46

place in special sessions that were called to exclusively deal with this type of labour. This demonstrates both the importance and singularity of maritime labour, as well as the seriousness that the ILO attaches to the regulation of minimum working conditions for seafarers.

From 1919 until today, 41 International Labour Conventions, 29 Recommendations and 1 Protocol concerning maritime labour have been voted.

The International Labour Conventions (and the Protocol) that have been voted are the following:

1. No. 7 “Minimum Age (Sea) Convention”, 1920, that was ratified in our country by Legislative-Decree 23.9.1925, as amended by Law 4211/1929. This Convention was terminated by Greece after the ratification of the main Convention No. 138 “Minimum Age Convention”, 1973, concerning all workers (and seafarers) by Law 1182/1981.
2. No. 8 “Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention”, 1920, which was ratified in our country by Legislative- Decree 23.9.1925, as amended by Law 4004/1929.
3. No. 9 “Placing of Seamen Convention”, 1920, which has been ratified in our country by the Legislative-Decree 23.9.1925, as amended by Law 4369/1929
4. No. 15 “Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention”, 1921, which was ratified in our country by Law 4505/1930. This Convention was terminated by Greece after the ratification by Law 1182/1981 of the above main Convention 138/1973.
5. No. 16 “Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention”, 1921, which has been ratified in our country by Law 4674/1930.
6. No.22 “Seamen’s Articles of Agreement Convention”, 1926, which has not been ratified by Greece.
7. No.23 “Repatriation of Seamen Convention”, 1926, which has been ratified in our country by Law 1130/1981.
8. No. 53 “Officers’ Competency Certificates Convention”, 1936, which has not been ratified by Greece.
9. No. 54 “Holidays with Pay (Sea) Convention”, 1936, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications.
10. No. 55 “Ship-owners’ Liability (Sick and Injured Seamen) Convention”, 1936, which has been ratified in our country by Emergency Law 366/1968.
11. No. 56 “Sickness Insurance (Sea) Convention”, 1936, which has not been ratified by Greece.
12. No. 57 “Hours of work and Manning (Sea) Convention”, 1936, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications.
13. No. 58 “Minimum Age (Sea) Convention (Revised)”, 1936, which was ratified in our country by Law 4318/1963. This Convention was terminated by Greece after the ratification by Law 1182/1981 of the above main Convention 138/1973.
14. No. 68 “Food and Catering (Ships’ Crews) Convention”, 1946, which has been ratified in our country by Law 1163/1981.
15. No. 69 “Certification of Ships’ Cooks Convention”, 1946, which has been ratified in our country by Law 4317/1963.

16. No. 70 “Social Security Convention”, 1946, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications.
17. No.71 “Seafarers’ Pensions Convention”, 1946, which has been ratified in our country by Law 1639/1986.
18. No. 72 “Paid Vacations (Seafarers) Convention”, 1946, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications.
19. No. 73 “Medical Examination (Seafarers) Convention”, 1946, which has been ratified in our country by Law 1131/1981.
20. No.74 “Certification of Able Seamen Convention”, 1946, which has not been ratified by Greece.
21. No. 75 “Accommodation of Crews Convention”, 1946, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications.
22. No. 76 “Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention”, 1946, which has not been ratified by Greece. A special distinction of this convention, like the revisions on the same matter that followed, is the establishment of a minimum monthly income to be received by seafarers, which was set at 16 British pounds or 64 U.S dollars. This is the only case, where a minimum income threshold was established for a category of workers under an international labor convention, becoming an example of the value and uniqueness of maritime labour in its regulation by the ILO. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications (it was ratified only by Australia on 25.1.1949). Perhaps the states were not prepared to ratify this pioneering regulation. Unfortunately, neither did the following revised conventions Nos. 93 and 109 enter into force for the exact same reason, although the number of ratifications was clearly higher, so the attempt to establish a minimum income threshold with an International Labour Convention was abandoned. However, it has continued to this day with the adoption of Resolutions and Recommendations, the most recent of which is No. 187/1996. In any case, despite not being adopted eventually, the Convention remains useful as it provides a reference benchmark for the minimum monthly income that seafarers should receive, at least by the standards of the time it was passed.
23. No. 91 “Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised)”, 1949, which has not been ratified by Greece.
24. No. 92 “Accommodation of Crews Convention (Revised)”, 1949, which has been ratified in our country by Law 1637/1986.
25. No. 93 “Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised)”, 1949, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications, as the previous one No. 76, which the above Convention revised.
26. No. 108 “Seafarers’ Identity Documents Convention”, 1958, which has been ratified in our country by Law 4316/1963
27. No. 109 “Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised)”, 1958, which has not been ratified by Greece. Ultimately, this convention did not enter into force due to the lack of sufficient numbers of ratifications, as the previous ones No. 76 and 93, which the above Convention revised.
28. No. 133 “Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention”, 1970, which has been ratified in our country by Law 1594/1986.

29. No. 134 "Prevention of Accidents (Seafarers) Convention", 1970, which has been ratified in our country by Law 486/1976.
 30. No. 145 "Continuity of Employment (Seafarers) Convention", 1976, which has not been ratified by Greece.
 31. No. 146 "Seafarers' Annual Leave with Pay Convention", 1976, which has not been ratified by Greece.
 32. No.147 "Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention- Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards Convention", 1976. The convention has been ratified in our country by Law 948/1979, while the 1996 Protocol was ratified by Law 2974/2001. The Convention along with the Protocol constitute the main Convention, regulating the minimum standards of protection of maritime labour in the field of freedom of association, as we will observe below.
 33. No. 163 "Seafarers' Welfare Convention", 1987, which has not been ratified by Greece.
 34. No.164 "Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention" 1987, which has not been ratified by Greece.
 35. No. 165 "Social Security (Seafarers) Convention (Revised)", 1987, which has not been ratified by Greece.
 36. No. 166 "Repatriation of Seafarers Convention (Revised)", 1987, which has not been ratified by Greece.
 37. No. 178 "Labour Inspection (Seafarers) Convention", 1996, which has not been ratified by Greece.
 38. No. 179 "Recruitment and Placement of Seafarers Convention", 1996, which has not been ratified by Greece.
 39. No. 180 "Seafarers' Hours of Work and Manning of Ships Convention", 1996, which has been ratified in our country by Law 2974/2001. This Convention is a continuation of the pioneering Conventions 76, 93 and 109, mentioned above, without however the provision for a minimum income threshold, which is why these Conventions never came into force.
 40. No. 185 "Seafarers' Identity Documents Convention (Revised)", 2003, which has not been ratified by Greece
 41. Lastly, a very important Convention was adopted in 2006 at the last maritime session of the International Labour Conference. This is the "Maritime Labour Convention", 2006 (unnumbered), which has been ratified so far only by one country, Liberia, and therefore has not yet entered into force. This Convention assembles in an undivided text, the regulations of all existing International Labour Conventions and Recommendations, relating to maritime labour. In addition, it introduces new provisions, with the aim of providing a simple and clear tool that will incorporate as much as possible, all the applicable minimum protection standards of maritime labor. In addition, it introduces the fundamental principles found in other International Labour Conventions (including Conventions 87/1948 and 98/1949). This is the first time that the ILO has provided such a detailed codification of its regulations for one category of workers, an example of the importance it attaches to the protection of maritime labour.
- The Recommendations adopted by the ILO, relating to maritime labour are the following⁸:

⁸ The main differences between International Labour Conventions and Recommendations, according to Article 19 of ILO's Constitutional Charter, should be recalled and are as follows: The Conventions are sent to the Member States of the ILO for ratification. The States are obligated to bring the Convention before the competent authorities (Parliaments, etc.) to be ratified. If they are ratified, then the States

1. No. 9 “National Seamen’s Codes Recommendation”, 1920.
2. No. 10 “Unemployment Insurance (Seamen) Recommendation”, 1920.
3. No. 27 “Repatriation (Ship Masters and Apprentices) Recommendation”, 1926.
4. No.28 “Labour Inspection (Seamen) Recommendation”, 1926.
5. No. 48 “Seamen’s Welfare in Ports Recommendation”, 1936.
6. No. 49 “Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation”, 1936.
7. No. 75 “Seafarers’ Social Security (Agreements) Recommendation”, 1946
8. No. 76 “Seafarers (Medical Care for Dependents) Recommendation”, 1946.
9. No. 77 “Vocational Training (Seafarers) Recommendation”, 1946.
10. No. 78 “Bedding, Mess Utensils and Miscellaneous Provisions (Ships’ Crews) Recommendation”, 1946.
11. No. 105 “Ships’ Medicine Chests Recommendation”, 1958.
12. No. 106 “Medical Advice at Sea Recommendation”, 1958.
13. No. 107 “Seafarers’ Engagement (Foreign Vessels) Recommendation”, 1958.
14. No.108 “Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation”, 1958.
15. No. 109 “Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation”, 1958.
16. No. 137 “Vocational Training (Seafarers) Recommendation”, 1970.
17. No. 138 “Seafarers’ Welfare Recommendation”, 1970.
18. No. 139 “Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation”, 1970.
19. No. 140 “Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation”, 1970.
20. No. 141 “Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation”, 1970
21. No. 142 “Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation”, 1970.
22. No. 153 “Protection of Young Seafarers Recommendation”, 1976.
23. No. 154 “Continuity of Employment (Seafarers) Recommendation”, 1976.
24. No. 155 “Merchant Shipping (Improvement Standards) Recommendation”, 1976.
25. No. 173 “Seafarers’ Welfare Recommendation”, 1987.
26. No. 174 “Repatriation of Seafarers Recommendation”, 1987.
27. No. 185 “Labour Inspection (Seafarers) Recommendation”, 1996.
28. No. 186 “Recruitment and Placement of Seafarers Recommendation”, 1996.
29. No. 187 “Seafarers’ Wages, Hours of Work and the Manning of Ships, Recommendation”, 1996.

From the moment the fundamental 2006 Maritime Labour Convention enters into force, after having the appropriate number of ratifications by the Member States of the ILO, it is implied that Conventions 7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 68,

must take the appropriate measures (usually legislative), which comply with the provisions of the Convention, and report them to the ILO. If the States do not wish to ratify the Convention, they have no other obligation, other than to report the situation of their legislation or practice in relation to the Convention, whenever requested by the ILO. The Recommendations that do not create international obligation to States, are notified to the Member States of the ILO, so that the appropriate legislative measures for their implementation are taken. States have the obligation to promote the application of the Recommendations, i.e. to bring the Recommendation before the Institution or the Authority, that is responsible for taking measures for its implementation, and to report to the ILO, which measures were taken or if no measure was taken, what is the situation of their legislation or practice in relation to the Recommendation.

69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 91, 92, 93, 109, 133, 134, 145, 146, 147, the 1996 Protocol to the Convention 147, 163, 164, 165, 166, 178, 179 and 180, have been revised.

Until this happens, those from the above mentioned Conventions and Recommendations that have entered into force and are considered to be up to date are the following: Conventions 147, the 1996 Protocol to Convention 147, 185, 179, 146, 180, 163, 164, 68, 73, 134, 145, 165 and 178 and Recommendations 155, 153, 186, 166, 174, 187, 173, 76, 154 and 185. At the same time, Conventions 108, 58, 16, 53, 69, 74, 9, 22, 92, 133, 8, 55 and 74 and Recommendations 9, 107, 137, 139, 140, 141, 108, 142, 78, 10 and 75 remain temporarily into force. On the contrary, Conventions 7, 23, 57, 76, 93, 109, 54, 72, 91, 75, 56 and 70 and Recommendations 77, 49, 27, 109, 48, 105, 106, 138, 28, never entered into force or are considered to have been repealed by newer ones⁹.

The fact that the vast majority of Conventions and all of the Recommendations were adopted by the maritime session of the International Labour Conference raised the question of whether the Conventions and Recommendations, which address all workers and have a general content can also be applied to seafarers. At the 1921 International Labour Conference, the ILO decided that, “no Convention or Recommendation will apply to those employed in Merchant Shipping, unless they have been placed on the agenda as special maritime matters. All matters relating to seafarers, which are brought forward for consideration by the Conferences, have to be examined firstly by the Joint Seafarers’ Committee of the International Labour Office”. This opinion, however, did not remain absolute. A Convention or Recommendation adopted by an ordinary Conference can be applied to seafarers, on condition that it is the intention of the Conference, either clearly indicated by the concerned text or implied by the general character of the terms and the objective purpose of the measure. Besides, it should be taken into consideration, that the reason why Conventions and Recommendations relating to seafarers are adopted by the special maritime sessions of the International Conference, is the substantial amount of differences that exist in many aspects between the conditions of work at sea and those on land. However, in matters where those differences do not exist, there is no excuse for a general regulation to not include seafarers. The ILO formally adopted this opinion at the 1976 maritime session of the International Labour Conference, where the fundamental Convention 147/1976 was adopted. This Convention provided the application of eleven core Conventions to merchant shipping, some of which – in particular Conventions 87/1948 and 98/1949 on freedom of association- are of general content¹⁰. This Convention (and the corresponding Recommendation No 155/1976) and in particular the recent Maritime Labour Convention, 2006 established the minimum labour standards relating to merchant ships.

From a simple recitation of the titles and the content of every Convention and Recommendation mentioned above, it becomes clear that almost all of them (except for Convention 147/1976, the 1996 Protocol and Recommendation 155/1976) do not deal with freedom of association and its individual rights in the field of maritime labour, which are trade union and action (including the participation through workers’ representatives), strike and collective bargaining. They deal exclusively with the

⁹ ILO, International Labour Standards by Subject, 2006, p. 18 et seq.

¹⁰ Valtikos N – Potobsky G. von, op. cit. p. 540 and 554.

individual form of maritime labour, introducing rights and creating obligations for both parties of the Convention the seafarer and ship-owner and proposing to the Member States the establishment of regulations for the protection of seafarers. However, some references to these Conventions allow us to draw useful conclusions about the ILO's understanding of seafarers' freedom of association. Thus, for example, Conventions Nos. 68 and 69 state that Collective Labour Agreements (CLAs) may determine, which vessels are to be considered seagoing for the application of these Conventions and for on board inspection. Convention Nos. 54 and 72 state that a seafarers' license fee can also be provided by CLAs, while international Conventions Nos. 70, 76, 91, 93, 109, 146, 164 and 166 provide the possibility of their ratification in one state by CLAs. Convention 147 states that with CLAs, measures for the effective control of working and living conditions on board can be agreed upon between ship-owners and their organizations and seafarers' organizations, in case the State does not exercise effective jurisdiction. At the same time, Conventions Nos. 92 and 70 state that with CLAs, more favorable conditions than those of the Conventions can be ensured. Many Conventions also provide the participation of seafarers' and ship-owners organizations in various matters, such as the management of medical care and sickness benefits (130), the establishment of voluntary programs for the prevention of accidents (134), food and catering (68), while in matters regarding the accommodation of crews on board, not only simple consultation is provided, for the formulation of regulations and their application on existing ships, but also cooperation in their management (Conventions Nos. 92 and 133). We see that, even implicitly with these references, the ILO provides a wide content relating to the right of collective bargaining for both parties of maritime labor (ship-owners and seafarers) and to the matters regulated by CLAs. It is also an important provision that an International Labour Convention can be ratified by CLAs, in case the State through its legislative bodies refuses or fails to do so.

In the main part of this paper we will examine the International Labour Conventions and Recommendations, that regulate the freedom of association of seafarers (Part A), the regulation of seafarers' trade union rights under Greek Law and its adaptation to the rules of the ILO (Part B) and finally we will make an extensive reference to the findings of various bodies of the ILO relating to the adaptation of Greek Law on seafarers' trade union rights to its requirements (Part C).

3. ΣΧΟΛΙΑ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την πτυχιακή μου εργασία, ανέλαβα να μεταφράσω ένα απόσπασμα της μεταπτυχιακής εργασίας του Πέτρου Τσαντίνη. Το κείμενο αφορά το εργατικό δίκαιο και συγκεκριμένα τα δικαιώματα που απέκτησαν οι ναυτικοί μέσω Συμβάσεων και Συστάσεων που υιοθετήθηκαν με πρωτοβουλία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Πρόκειται για ένα νομικό κείμενο, το οποίο σύμφωνα με την τριμερή (τετραμερή αν λάβουμε υπόψιν τα «audio-medial» κείμενα)¹¹ διαίρεση της Katharina Reiss (1976) ανήκει στην κατηγορία των πληροφοριακών κειμένων. Συνεπώς το μετάφρασμα οφείλει να παρέχει πλήρη πρόσβαση στο εννοιολογικό περιεχόμενο του κειμένου – πηγή χωρίς πλεονασμούς ή απομείωση πληροφοριών. Σύμφωνα με τη Θεωρία του Σκοπού κάθε μεταφραστική δράση προσδιορίζεται από το σκοπό της. Σκοπός της δικής μου μετάφρασης ήταν η παραγωγή ενός όσο το δυνατόν ισοδύναμου με το πρωτότυπο νομικού κειμένου, στο οποίο θα έχει τη δυνατότητα να ανατρέξει κάποιος νομομαθής αναγνώστης, στην περίπτωση που επιθυμεί να λάβει πληροφορίες για το ελληνικό ναυτεργατικό δίκαιο. Όπως τονίζει ο Vermeer (1989α:20) «πρέπει να μεταφράζουμε/διερμηνεύουμε/μιλάμε/γράφουμε με τέτοιο τρόπο, ώστε το κείμενο/η μετάφραση να μπορεί να λειτουργήσει στην περίπτωση στην οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθεί και με τα άτομα που επιθυμούν να το/την χρησιμοποιήσουν με τον τρόπο που επιθυμούν να λειτουργήσει».¹²

3.2 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το εργατικό δίκαιο έχει χαρακτηριστεί το δίκαιο της καθημερινής ζωής. Σύμφωνα με το Γιάννη Κουκιάδη (1985:25) το εργατικό δίκαιο ορίζεται ως «το σύνολο των κανόνων δικαίου, οι οποίοι ρυθμίζουν όλες τις σχέσεις που διαμορφώνονται με αφορμή την παροχή εξηρημένης εργασίας προς κάποιο εργοδότη». Αντικείμενο του εργατικού δικαίου είναι η εξαρτημένη ή μισθωτή εργασία. Θεωρείται, επίσης ένα δίκαιο που γνωρίζει συνεχή εξέλιξη. Φυσικά δεν υπήρχαν ανέκαθεν κανόνες και ρυθμίσεις που να προστατεύουν τους εργαζομένους, οι οποίοι για αρκετούς αιώνες έφεταν θύματα της απληστίας των εργοδοτών με ατελείωτες ώρες εργασίας και χαμηλό έως ανύπαρκτο μισθό. Χάρη όμως στην κοινωνική συνείδηση και πολιτική χειραφέτηση που άρχισε να εξαπλώνεται σε όλα τα κοινωνικά στρώματα, εμφανίστηκαν τα πρώτα δείγματα του εργατικού δικαίου με τη μορφή νομοθετικών επεμβάσεων, όπως στην Αγγλία με την απαγόρευση της νυχτερινής εργασίας και της εργασίας των παιδιών πάνω από δώδεκα (12) ώρες την ημέρα (1802) και την απαγόρευση της απασχόλησης των παιδιών κάτω από εννιά ετών και γενικότερα τη θέσπιση της εννιάωρης εργασίας για παιδιά ηλικίας εννιά με δώδεκα χρονών (Αγγλία 1819). Η Ελλάδα ακολούθησε λίγα χρόνια μετά με τις πρώτες διατάξεις του εργατικού δικαίου να εμφανίζονται το 1909.

¹¹ Application of Reiss's Text Typology in Translation- a Case Analysis of Franklin D. Roosevelt's inaugural, σ. 34

¹² Christiane Nord (2014) «Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα» σ.74

3.3. ΔΟΕ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Η εξέλιξη του εργατικού δικαίου τα μετέπειτα και νεότερα χρόνια υπήρξε εμφανής, με σημαντικότερο χαρακτηριστικό τη διεθνοποίηση του καθώς πλέον οι προβληματισμοί επιλύονταν σε διεθνές επίπεδο. Στην διεθνοποίηση αυτή καθοριστική υπήρξε η συμβολή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας στην οποία μετέχουν 187 κράτη μέλη και η χώρα μας αντίστοιχα¹³. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ιδρύθηκε το 1919 από την Κοινωνία των Εθνών και εδρεύει στη Γενεύη. Αποτελεί έναν αυτόνομο διεθνή διακρατικό οργανισμό και εγκρίθηκε ως μέρος του καταστατικού χάρτη της Συνθήκης των Βερσαλλιών (1919). Η σπουδαιότητα της ΔΟΕ διαφαίνεται μέσω όλων των Συμβάσεων Εργασίας που θέσπισε. Ο ιδιόρρυθμος αυτός οργανισμός προστάτεψε και προστατεύει τη συνδικαλιστική ελευθερία ως θεμελιώδες ανθρώπινο δικαίωμα, υιοθετώντας τέτοιου είδους Συμβάσεις, τις οποίες όλα τα κράτη έχουν την υποχρέωση να σεβαστούν. Όπως επισημαίνει και ο Σταύρος Μουδόπουλος (2008:1) «Οι Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας (Συμβάσεις) δημιουργήθηκαν για να επηρεάζουν τους κανόνες της εσωτερικής έννομης τάξης των κρατών μελών της ΔΟΕ και να θέσουν κατώτατα όρια προστασίας της εργασίας».

Η ΔΟΕ, ακριβώς λόγω της φύσης της ως διεθνής οργανισμός ασχολήθηκε ιδιαίτερα με ένα ειδικότερο κομμάτι του εργατικού δικαίου, το ναυτεργατικό δίκαιο. Η ναυτιλία στην Ελλάδα και η κυριαρχία αυτής στο Αιγαίο έχει αναπτυχθεί από τα αρχαία χρόνια. Χάρη στη γεωγραφική θέση της χώρας, υπήρξε ραγδαία εξέλιξη του εργατικού αυτού κλάδου, ο οποίος συνεχίζει να συμβάλλει στην εθνική μας οικονομία μέχρι και σήμερα. Καθώς λοιπόν ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας ασχολείται με τη ναυτιλία, υπήρξε ανάγκη να καθοριστούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις όλων των ναυτεργατών και εφοπλιστών, την οποία ανέλαβε να καλύψει το ναυτεργατικό δίκαιο. Η αρχική κοιτίδα του δικαίου της ναυτιλίας θεωρείται μια συλλογή εθίμων και νόμων των ναυτικών, στην ανατολική λεκάνη της μεσογείου, ονομαζόμενη «Ο νόμος Ροδίων ο ναυτικός». Συντάχθηκε περίπου το 600 με 800 μ.Χ. και μάλιστα «τα πρώτα επτά από τα δεκαεννιά κεφάλαια του αποτελούν το αρχαιότερο υποτυπώδες δίκαιο της ναυτικής εργασίας» (Ιωάννης Κοροτζίης 1990:20). Από τα πρώτα βήματα του ναυτικού δικαίου μέχρι και τη δημιουργία του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, καθώς και με της Συμβάσεις Εργασίας της ΔΟΕ, προωθούνται οι καλύτερες συνθήκες εργασίας για το αδύναμο μέρος που είναι πάντα οι ναυτικοί.

3.4 ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η μετάφραση ειδικού κειμένου είναι ιδιαίτερα απαιτητική. Ο μεταφραστής όχι μόνο οφείλει να κατέχει επαρκείς γνώσεις για την κατανόηση του ειδικού πεδίου του πρωτοτύπου αλλά ταυτόχρονα και να εκφέρει ένα κείμενο – στόχο του οποίου η ορολογία να είναι συμβατή με το πρωτότυπο. «Το επίκεντρο των μεταφραστικών προσπαθειών έγκειται στην παραγωγή και συγκεκριμένα την αναπαραγωγή σε άλλη γλώσσα εκείνου του όρου που εντοπίστηκε στο ειδικό κείμενο» (Σελλά 2007:235-6).¹⁴ Το πρώτο βήμα της μεταφραστικής μου διαδικασίας, συνεπώς, ήταν ο

¹³ Ο όρος αυτός θα εμφανίζεται σε μετέπειτα αναφορές με τη επίσημη συντομογραφία ΔΟΕ

¹⁴ Αναφορά από τον Θάνο Μεντζελόπουλο (2009) «Ορολογία και Μετάφραση- Οι μεταφραστικές πρακτικές και η αντιμετώπιση της αγγλικής γλώσσας ως ορολογικής lingua franca στις Οικονομικές επιστήμες»

εντοπισμός όλων των νομικών όρων του πρωτοτύπου, ως ειδικό κείμενο με νομική ορολογία. Για τη σωστή απόδοση τους στα αγγλικά συμβουλευτήκα αρχικά το «Χ. Σταμέλος, Δ. Χατζημανώλη, Ε. Μπαλογιάννη 2011. Αγγλο-Ελληνικό/ Ελληνο-Αγγλικό λεξικό νομικών όρων, επιμέλεια Ε. Δακορώνια Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη». Επιπρόσθετα, ιδιαίτερα βοηθητική για την επίλυση μεταφραστικών προβλημάτων και συγκεκριμένα στις εκφραστικές δυσκολίες, υπήρξε η επίσημη ιστοσελίδα ορολογίας της ΕΕ (IATE) στην οποία κατέφευγα για την ανεύρεση ισοδυναμιών ανάμεσα στους νομικών όρους του πρωτοτύπου και του κειμένου-στόχος. Όσον αφορά όλες τις Συμβάσεις, τις Συντάξεις και τα Πρωτόκολλα της ΔΟΕ, οι οποίες αναλύονται στο κείμενο-πηγή, χρησιμοποίησα την επίσημη ξένη ιστοσελίδα του οργανισμού (ILO.org), όπου υπάρχουν καταγεγραμμένοι όλοι οι όροι με την επίσημη απόδοση τους στην αγγλική γλώσσα. Εκτός από την νομική ορολογία χρειάστηκε να κατανοήσω επίσης αρχικά και τον τρόπο λειτουργίας της νομικής γλώσσας. Το βιβλίο « Κώστας Ε. Βαλεοντής και Παναγιώτης Γ. Κρίμπας 2014 Αθήνα : Νομική βιβλιοθήκη Νομική Γλώσσα Νομική Ορολογία», ήταν καθοδηγητικό για την αναγνώριση των ιδιαιτεροτήτων της νομικής γλώσσας και των διαφορών ανάμεσα σε αυτή, η οποία αποτελεί μια γλώσσα για ειδικούς σκοπούς και τη γενική γλώσσα.

3.5 ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

3.5.1. ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

Ο Σ. Βλαχόπουλος (2003:22) αναφέρει: «Η νομική γλώσσα διαφέρει από την καθομιλουμένη γλώσσα έχοντας ιδιαίτερα γνωρίσματα. Τα ιδιαίτερα αυτά στοιχεία διαφοροποιούν την πρώτη από τη δεύτερη και παράλληλα συνιστούν τα υφολογικά χαρακτηριστικά της νομικής γλώσσας». Ένα από αυτά τα γνωρίσματα είναι και η χρήση ακρωνυμίων, η μετάφραση των οποίων στο κείμενο – στόχος υπήρξε δοκιμαστική. Φυσικά για τον όρο «ΔΟΕ» υπάρχει επίσημη μετάφραση «ILO». Ωστόσο για πιο εξειδικευμένους όρους χρειάστηκε περαιτέρω έρευνα. Ένα παράδειγμα αποτελεί ο όρος Α.Ν. ή αλλιώς Αναγκαστικός Νόμος. Αξιοσημείωτο είναι ότι στο ελληνικό νομικό σύστημα, ο αναγκαστικός νόμος δεν υιοθετεί τη σημασία του υποχρεωτικού αλλά εκδίδεται σε συνθήκες έκτακτης εθνικής ανάγκης. Ανακαλύπτοντας αυτό, θεώρησα ότι η μετάφραση «Emergency Law» ήταν ιδανικότερη από τον όρο «Compulsory Law», παρόλο που τους συνάντησα εξίσου συχνά, καθώς η σημασία της αγγλικής λέξης «Compulsory» είναι καθαρά «υποχρεωτικός/ εξαναγκαστικός». Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω ότι στο μετάφρασμα διατήρησα τον όρο «Emergency Law» ολογράφως σε κάθε ενδεχόμενη αναφορά, παρά το γεγονός ότι στο πρωτότυπο διαφαίνεται ο όρος αυτός μόνο με τη συντομογραφία του «Α.Ν». Συνεχίζοντας, για τον όρο Ν.Δ. (νομοθετικό διάταγμα) θεώρησα καλύτερη τη μετάφραση «Legislative-Decree» και την αποφυγή χρήσης της ακρωνυμίας «LD», καθώς ο όρος αυτός στην αγγλική γλώσσα υιοθετεί μια τελείως διαφορετική σημασία.¹⁵ Συνεπώς, γίνεται φανερό ότι η νομική γλώσσα, ως μια υπογλώσσα είναι πάντα άρρηκτα συνδεδεμένη με το πολιτιστικό περιβάλλον της κάθε χώρας από το οποίο διαμορφώνεται και ότι ο νομικός μεταφραστής γίνεται διαμεσολαβητής όχι μόνο ανάμεσα στις δύο γλώσσες και πολιτισμούς αλλά ανάμεσα και σε δύο νομικά συστήματα.

¹⁵ Ο όρος αυτός στην αγγλική νομική γλώσσα υιοθετεί τη σημασία «Liquidated damages» δηλαδή εκκαθαρισμένες αποζημιώσεις.

3.5.2. ΕΛΛΕΙΨΗ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑΣ ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΗΣ ΛΕΞΗΣ

Μια επιπλέον δυσκολία με την οποία έρχεται αντιμέτωπος ένας νομικός μεταφραστής αποτελεί και το φαινόμενο της συνωνυμίας. Φυσικά κάθε όρος μπορεί να συνυπάρχει με άλλους αντίστοιχους και εξίσου συμβατούς. Για την νομική γλώσσα, ωστόσο ο κανόνας αυτός γίνεται πιο αυστηρός, καθώς μια έννοια μπορεί να μην επαρκεί για να καλύψει τη νομική σημασία. Στην μετάφραση μου υπάρχουν αρκετά λεξήματα με συνώνυμα. Ένα παράδειγμα το οποίο αναφέρεται αρκετά συχνά στο κείμενο είναι η λέξη «ναυτικός» και η φράση «ναυτική εργασία». Στην έρευνα μου συνάντησα αρκετές αποδόσεις στην αγγλική γλώσσα όπως «seaman, mariner, sailor» και «seaman's work, labour» αντίστοιχα. Για την ακριβή μετάφραση τους συμβουλευτήκα για ακόμα μια φορά την επίσημη αγγλική ιστοσελίδα της ΔΟΕ «ILO.org», όπου οι έννοιες «seafarer» και «maritime labour» ήταν επαρκείς. Επίσης στα ελληνικά νομικά κείμενα η χρήση αρχαϊσμού είναι αρκετά συχνή, πράγμα το οποίο μπορεί να προκαλέσει ένα είδος έλλειψης ισοδυναμίας στο επίπεδο της λέξης ανάμεσα στο κείμενο πηγή και στο κείμενο στόχος. Αντίστοιχοι όροι στην αγγλική γλώσσα για λέξεις όπως «Περί, εις, εκ, εν » δεν υφίστανται, για τον λόγο αυτό και ακολουθώντας μια από τις προτεινόμενες στρατηγικές της Mona Baker (1992:40)¹⁶, παραλείπονται (πχ «Περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς = Placing of Seamen»). Ταυτόχρονα, λέξεις που προέρχονται από την καθαρεύουσα όπως κάποιες μετοχές (πχ βοηθούσης = aided) φανερώνουν για ακόμα μια φορά την αδυναμία απόδοσης του όρου αυτού καθαυτού. Η νομική γλώσσα διακρίνεται από ιδιαίτερη τεχνικότητα και ακρίβεια. Λέξεις της καθομιλουμένης μπορούν να αποκτήσουν διαφορετική έννοια σε ένα νομικό κείμενο, πράγμα το οποίο μπορεί να δημιουργήσει προβληματισμό για τον μη ειδικό αναγνώστη. Όπως συμβαίνει με τη λέξη «συμφέρον», η οποία όταν συνδυάζεται στη φράση «έννομο συμφέρον» (legal interest) αποκτά νέο περιεχόμενο και δυναμική.

3.5.3 ΔΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Επιπρόσθετα οι ίδιες οι δομικές διαφορές ανάμεσα στις δύο γλώσσες αποτελούν πρόκληση κατά τη διαδικασία της νομικής μετάφρασης. Συγκεκριμένα, στο ελληνικό κείμενο οι μακροσκελής περίοδοι με συνεχόμενα κόμματα είναι συχνό φαινόμενο. Για παράδειγμα «Με αυτή τη Σύμβαση συγκεντρώνονται σε ένα ενιαίο κείμενο οι ρυθμίσεις όλων των εν ισχύ Διεθνών Συμβάσεων ... Διεθνείς Συμβάσεις Εργασίας (μεταξύ αυτών και των Συμβάσεων 87/1948 και 98/1949)». Ωστόσο για την αποφυγή λανθασμένης απόδοσης στο κείμενο- στόχος, προχώρησα στον διαχωρισμό της περιόδου προσθέτοντας ταυτόχρονα ένα σύνδεσμο «This Convention assembles in an undivided text, the regulations of all existing International Labour Conventions and Recommendations, relating to maritime labour. In addition, it introduces new provisions...International Labour Conventions (including Conventions 87/1948 and 98/1949) ». Όσον αφορά τις επαναλήψεις που διέπουν το κείμενο - πηγή (π.χ. Η με αριθ. 178, Η με αριθ. 27 = No.178, No. 27), ακολούθησα την τεχνική της κατά λέξης μετάφρασης διατηρώντας της μορφή τους ώστε να μην προκύψουν τυχόν ασάφειες, καθώς τα σημεία όπου απαριθμούνται οι Συμβάσεις, οι Συστάσεις και τα Πρωτόκολλα χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη νομική τεχνικότητα και ορολογία.

¹⁶ Η στρατηγική αυτή ονομάζεται «translation by omission».

Ταυτόχρονα, σε περιπτώσεις όπου ο συγγραφέας χρησιμοποιεί πρώτο πρόσωπο πληθυντικού, όπως στην πρώτη παράγραφο «θα λέγαμε» και στην τρίτη υποσημείωση «Θα πρέπει ίσως να υπενθυμίσουμε» επέλεξα την μετατροπή σε απρόσωπη σύνταξη για τη δεύτερη περίπτωση «should be recalled» και την πλήρη διαγραφή για την πρώτη, καθώς τέτοιου είδους εκφράσεις δεν υφίστανται συχνά στην γραφή της αγγλικής γλώσσας. Μια εξαίρεση στην προαναφερθείσα επιλογή αποτελεί η έκφραση «στην χώρα μας», την οποία μετέφρασα «in our country», θεωρώντας ότι το νομικό κοινό θα κατανοούσε ότι ο συγγραφέας υπονοεί την Ελλάδα χωρίς κάποια δυσκολία.

Το παρόν νομικό απόσπασμα, όπως και κάθε προς μετάφραση κείμενο, εκφέρεται σε πολλαπλά επίπεδα. «Ο μεταφραστής πρέπει να ξέρει να βλέπει την ξένη γλώσσα μέσα από το σύστημα της δικής του, της μητρικής του γλώσσας: να είναι σε θέση να προβαίνει σε συντακτικές συστοιχήσεις, να αναγνωρίζει πραγματολογικά δεδομένα, να επινοεί υφολογικές αποκρίσεις και, εν πάση περιπτώσει, να υπηρετεί με κατά περίπτωση επιστρατευμένη εφευρετικότητα, και όχι με πρεταπορτέ συνταγές, την ισοσθένεια των δύο κειμένων ... λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη του όλο το πλέγμα της κουλτούρας αφίξεως και των όποιων δυνατοτήτων του παρέχει» (Κεντρωτής 2021:31). Ο μεταφραστής λοιπόν επιδιώκει να πετύχει την προαναφερθείσα έννοια της ισοδυναμίας ανάμεσα στα δύο κείμενα ακόμα και σε περιπτώσεις όπου το γλωσσικό σύστημα της γλώσσας – στόχου μπορεί να επιβάλλει ένα είδος διαφοροποίησης ή καλύτερα μετατόπισης, χωρίς αυτό να σημαίνει ωστόσο ότι ο επικοινωνιακός σκοπός του πρωτοτύπου δεν θα εκφραστεί με επιτυχία. Στο μετάφρασμα μου υπήρξαν τέτοιου είδους μετατοπίσεις. Για παράδειγμα η χρήση παθητικής στη θέση της ενεργητικής φωνής: «αποφασίστηκε από την Επιτροπή για την Διεθνή Εργατική Νομοθεσία = the Committee on International Labour Legislation...decided that». Η αλλαγή του ρόλου μέσα στην πρόταση, δηλαδή από υποκείμενο σε αντικείμενο «Ίσως η πρωτοποριακή της ρύθμιση δε βρήκε έτοιμα τα κράτη ώστε να την επικυρώσουν = Perhaps the states were not prepared to ratify this pioneering regulation». Οι δομικές αυτές μετατροπές με σκοπό το νοηματικό περιεχόμενο να παραμένει ξεκάθαρο στο μετάφρασμα αποτελούν μια συχνή μεταφραστική επιλογή, καθώς κύριο μέλημα του μεταφραστή ειδικών κειμένων είναι η εκπόνηση ενός ισοδύναμου με το πρωτότυπο κείμενο, περισσότερο ως προς το νομικό περιεχόμενο παρά ως προς την αντίστοιχη συντακτική και μορφική μεταφορά. Τέλος διατήρησα τους ίδιους χρόνους στο κείμενο στόχο, οι οποίοι ήταν κυρίως παρελθοντικοί και για όλες τις ημερομηνίες επέλεξα να διατηρήσω τον τρόπο γραφής τους δηλαδή «ημέρα, μήνας,έτος», καθώς ο ίδιος τρόπος γραφής ακολουθείται από τις περισσότερες αγγλόφωνες χώρες (Καναδάς, Ηνωμένο Βασίλειο), με εξαίρεση φυσικά τις ΗΠΑ. Ωστόσο, καθώς το μετάφρασμα μου δεν στοχεύει συγκεκριμένα σε ένα αμερικανικό κοινό, αλλά σε ένα ευρύτερο αγγλόφωνο και νομομαθές κοινό θεώρησα καταλληλότερο να χρησιμοποιήσω τον κανόνα και όχι την εξαίρεση.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εν κατακλείδι η νομική μετάφραση είναι κλάδος ιδιαίτερης ειδίκευσης. Η ενασχόληση με τον κλάδο αυτό απαιτεί άρτιες γνώσεις μεταφραστικών τεχνικών και νομικής ορολογίας. Ένας νομικός μεταφραστής οφείλει να εξοικειωθεί με τα νομικά συστήματα με τα οποία ασχολείται και να παραμένει πάντα ενήμερος για τα διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα των νομικών κειμένων που μπορεί να συναντήσει,

ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει και πιο εξειδικευμένα θεματικά πεδία, όπως είναι και το παρόν που αφορά τη ναυσιπλοΐα. Οι μεταφραστικοί προβληματισμοί που αναδύονται δεν αφορούν μόνο τη δυσκολία απόδοσης των νομικών όρων και γενικότερα τη δυσκολία της νομικής γλώσσας. Πραγματεύονται και ολόκληρες της μορφολογικές, υφολογικές και πραγματολογικές διαφορές ανάμεσα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα και ταυτόχρονα την ασυμφωνία των διαφορετικών νομικών συστημάτων. Στόχος της μετάφρασης μου ήταν η μεταφορά του ελληνικού ναυτικού δικαίου στην αγγλική γλώσσα και όχι η προσαρμογή αυτού σε κάποιο νομικό σύστημα οποιασδήποτε αγγλόφωνης χώρας. Διατήρησα αυστηρά το ύφος του συγγραφέα χωρίς να το αλλοιώσω και προσπάθησα να δημιουργήσω ένα μετάφρασμα ισοδύναμο του πρωτοτύπου. Για την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας χρησιμοποίησα ελληνική και αγγλική βιβλιογραφία τόσο για την επίλυση των μεταφραστικά ζητημάτων του κειμένου- πηγή, όσο και για την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας της νομικής γλώσσας. Μέσω της μεταφραστικής διαδικασίας συνειδητοποίησα την ανάγκη συνεχούς μελέτης των διαφόρων νομικών διατάξεων από ένα νομικό μεταφραστή, καθόσον αυτές συνεχώς μεταλλάσσονται.

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Baker, M. (n.d.). *In other words a coursebook on translation* . DocDroid.
<https://www.docdroid.net/9ai3/in-other-words-by-mona-baker-pdf#page=38>
- Chen and Zhang, H. and X. (n.d.). Application of reiss' s text typology in translation- A case analysis ...
https://easpublisher.com/media/articles/EASJEHL_32_34-37.pdf
- International Labour Organization. (n.d.). <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
- Jabir , J. K. (n.d.). *Skopos theory: Basic principles and deficiencies* . SKOPOS THEORY: BASIC PRINCIPLES AND DEFICIENCIES.
<https://www.iasj.net/iasj/download/3f3d13167f0b327e>

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Βαλεοντής, Κ. Ε. & Κριμπάς, Π. Γ. (2014). *Νομική Γλώσσα Νομική Ορολογία*. Νομική Βιβλιοθήκη
- Βλαχόπουλος, Σ. (1999). *Η μετάφραση νομικών κειμένων επί τη βάση της θεωρίας του σκοπού* [Διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο].- ΕΑΔΔ, Διαθέσιμο στο: <https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/12000>
- Κελάνδριας, Π. Ι. (2007). *Ο ρόλος των μεταφραστικών οδηγιών στη διαμόρφωση της ειδικής ορολογίας*.- eieto, Διαθέσιμο στο: https://www.eieto.gr/download/Conferences/6th%20Conference/6th_29-15-KelandriasPanagiotisPaper_V04.pdf
- Κεντρώτης, Γ. (2021). *Ποδήλατα και Ποδηλάτες*. Gutenberg
- Κοροτζής, Ι. (1990). *Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο*. Α. Ν. Σάκκουλα
- Κουκιάδης, Γ. Δ. (1985). *Εργατικό Δίκαιο*. Σάκκουλα
- Κρίμπας, Π. Γ. (2013). *Η συνδρομή του θεωρητικού της ορολογίας στο έργο του ελληνόφωνου νομικού*. – research.gate, Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/346041432_E_syndrome_tou_theoretikou_tes_orologias_sto_ergo_tou_ellenophonou_nomikou_The_terminologist%27s_contribution_to_the_Greek-speaking_lawyer%27s_work
- Μεντζελόπουλος, Θ. (2009) *Οι μεταφραστικές πρακτικές και η αντιμετώπιση της αγγλικής γλώσσας ως ορολογικής lingua franca στις Οικονομικές επιστήμες*.- eieto, Διαθέσιμο στο: https://www.eieto.gr/download/Conferences/7th%20Conference/7th_33-06-MentzelopoulosThanos_Paper_V04.pdf
- Μουδόπουλος, Σ. (2008). *Το Περιεχόμενο της Συνδικαλιστικής Ελευθερίας*. Α. Ν. Σάκκουλα
- Nord, C. (2014). *Η Μετάφραση ως Στοχευμένη Δραστηριότητα*. (Σ.Π. Γραμμενίδης & Δ. Λ. Λάμπρου, ΜΕΤ). ΔΙΑΥΛΟΣ