

31 Η μετάφραση σαν σταθμός στη διαδρομή των νομοθετικών χαρακτήρα κοινοτικών σιδηροδρομικών κειμένων

M. Καλλέργης, E. Μποβιάση

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον σιδηρόδρομο παράγονται νομοθετικά και κανονιστικά κείμενα τα οποία μεταφράζονται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Η μετάφραση δεν γίνεται σε μία μόνο φάση ούτε από ένα μόνο κέντρο. Τον κύριο ρόλο στη μεταφραστική διαδικασία παίζουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο Υπουργών, σε τρεις διακριτές φάσεις, αλλά στα μεταφραζόμενα κείμενα ενσωματώνονται και παρεμβάσεις άλλων. Η πολυπλοκότητα της διαδικασίας μετάφρασης και η απουσία ενιαίας ελληνικής σιδηροδρομικής ορολογίας είναι γενεσιουργά αίτια ορολογικής πολυμορφίας και ασυνέπειας με αρνητική, τελικά, επίπτωση στην ποιότητα των μεταφράσεων. Έτσι συχνά ανακύπτουν προβλήματα κατά την ενσωμάτωση των πράξεων στην ελληνική νομοθεσία και κατά την εφαρμογή τους σε εθνικό επίπεδο. Η εικόνα που περιγράφεται οδηγεί σε κάποιες διαπιστώσεις και συμπεράσματα και παράλληλα δίνει την ευκαιρία να αναφερθούν ορισμένα μέτρα βελτίωσης που βρίσκονται σε εξέλιξη. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε να αποδειχθεί σημαντικός ο ρόλος μιας πρόσφατης πρωτοβουλίας του ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών στον τομέα της σιδηροδρομικής ορολογίας για συνεργασία με τη μεταφραστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Translation seen as a stop on the journey of European Community railway sector legislative texts

M. Kallergis, E. Boviatsi

SUMMARY

In the context of the European Union's railway policy, legislative and normative texts are drafted and translated into all the official languages of the Union. Translation does not happen all at once or in a single location. The European Commission and the Council of Ministers are the prime movers in the translation process, which takes place in three distinct phases; however others also contribute to the final texts. This complicated procedure combined with the lack of consolidated Greek railway terminology can lead to terminological discrepancies, incoherencies and, finally, decreased translation quality. This often results in problems when the texts are transposed into Greek legislation and with their implementation at national level. This state of affairs prompts certain observations and conclusions and allows the corrective measures that are in process or being developed to be addressed. In this context, a recent initiative of the Greek Ministry of Transport in the area of railway terminology, actively welcomed by the European Commission's Directorate-General for Translation, could prove decisive.

1 Εξέλιξη και περιεχόμενο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹ για τον σιδηρόδρομο

Μετά την πρωτόγνωρη επιτυχία του τον 19^ο αιώνα και μέχρι τα μέσα του 20^ο, ο σιδηρόδρομος άρχισε να παραχωρεί σταθερά έδαφος στο αυτοκίνητο και στο αεροπλάνο. Αντιδρώντας στην εξέλιξη αυτή η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, έλαβε αρχικά κάποια μέτρα τα αποτελέσματα των οποίων ήταν πενιχρά. Όμως, το 1996, επανέρχεται με αποφασιστικότητα και από τότε μέχρι σήμερα, με τη συνεργασία όλων των θεσμικών οργάνων της αλλά και με την άμεση συμμετοχή των κρατών-μελών, παράγεται νομοθετικό και τυποποιητικό έργο τεράστιας έκτασης, πολυδιάστατο και πολύπλοκο, που αναμένεται ότι μέχρι το έτος 2010 θα έχει οδηγήσει στη δημιουργία του «Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου».

Βασικά το έργο αυτό καλύπτει σχεδόν ολόκληρο το πλαίσιο λειτουργίας του σιδηροδρόμου και αντιπροσωπεύεται από τρία «σιδηροδρομικά πακέτα» μέτρων, για τα οποία οι σχετικές εργασίες έχουν ολοκληρωθεί ή εκπονούνται. Στους αντίστοιχους επί μέρους στόχους των μέτρων περιλαμβάνονται η πανευρωπαϊκή άδεια για απρόσκοπτη διευρωπαϊκή άσκηση σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης, τόσο για εμπορευματικές όσο και για επιβατικές μεταφορές· η σιδηροδρομική ασφάλεια· η σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρομικών· η διαλειτουργικότητα δικτύων και υλικού· η πιστοποίηση του εποχούμενου προσωπικού· τα δικαιώματα των επιβατών.

2 Σκοπός της εισήγησης αυτής

Η δραστηριότητα που περιγράφεται πιο πάνω για τη χάραξη και την άσκηση σιδηροδρομικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνεπάγεται την παράλληλη παραγωγή πολύ μεγάλου όγκου μεταφράσεων νομοθετικών και κανονιστικών κειμένων² στις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Με τα εκτιθέμενα εδώ επιδιώκεται η παρακολούθηση της πορείας

¹ Στη συνέχεια, στην παρούσα εργασία θα γίνεται λόγος για την «Ευρωπαϊκή Ένωση» ή την «Ευρωπαϊκή Κοινότητα» (ή την «Κοινότητα»), ανάλογα με την περίοδο αναφοράς (μετά ή πριν τη Συνθήκη του Maastricht, 1992, οπότε γίνεται η μετάβαση από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση).

Η ίδια λογική ακολουθείται για τις γενικές ως επιθετικούς προσδιορισμούς «της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και «της Ευρωπαϊκής Κοινότητας» ή «της Κοινότητας» καθώς και για το επίθετο «κοινοτικός».

Πάντως το επίθετο «κοινοτικός» μπορεί να χρησιμοποιείται και ανεξάρτητα από το πλαίσιο αυτό «κατ' οικονομία», για απλούστευση της διατύπωσης.

² Στη συνέχεια, στην παρούσα εργασία θα γίνεται λόγος για «σιδηροδρομικά κείμενα» ή απλώς για «κείμενα». Ο όρος θα σημαίνει κοινοτικά (βλέπε σημείωση 1) κείμενα νομοθετικού ή κανονιστικού χαρακτήρα σχετικά με το σιδηρόδρομο.

των μεταφράσεων αυτών αφενός στο χώρο των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφετέρου στο χώρο του ελληνικού κράτους, το οποίο συγκαταλέγεται στους αποδέκτες τους.

Στο πλαίσιο αυτό δεν αποτελούν εδώ προτεραιότητα η σιδηροδρομική ορολογία και φρασεολογία καθαυτές, που θα μπορούσε να αποτελέσουν το αντικείμενο ξεχωριστής και ενδιαφέρουσας εργασίας.

3 Η διαδρομή των κοινοτικών νομοθετικών κειμένων για το σιδηρόδρομο στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το ξεκίνημα ενός σιδηροδρομικού κειμένου

Κάθε κοινοτικό νομοθετικό ή κανονιστικό κείμενο στον τομέα του σιδηροδρόμου είναι προϊόν βούλησης να προωθηθεί κάποια πολιτική ή κάποια ρύθμιση με απώτερο στόχο τη δημιουργία του «Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου». Την πρωτοβουλία στις σχετικές κινήσεις έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία κάνει ό,τι χρειάζεται ώστε για το σχετικό συγκεκριμένο θέμα να εκπονηθεί, από την ίδια ή από τρίτους, κάποιο έγγραφο για περαιτέρω επεξεργασία. Το έγγραφο αυτό συντάσσεται είτε σε μία από τις «γλώσσες εργασίας» των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αγγλικά, γαλλικά ή γερμανικά) ολόκληρο είτε σε περισσότερες από μία κατά μέρη. Το περιεχόμενο του εγγράφου εξετάζεται σχολαστικά από κάποιο όργανο³, όπου συμμετέχουν τα κράτη μέλη, εκπροσωπούμενα από εμπειρογνώμονές τους, και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και αποτελεί εκεί αντικείμενο διαβούλευσης. Τελικά η διαδικασία αυτή οδηγεί στη σύνταξη ενός σχεδίου νομοθετικής πρότασης (στην περίπτωση του σιδηροδρόμου συνηθέστατα πρόκειται για σχέδιο πρότασης οδηγίας που περιλαμβάνει ογκώδη τεχνικά παραρτήματα), το οποίο πρέπει να υποβληθεί για απόφαση στο Σώμα των Επιτρόπων και τελικά να εκδοθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το σχέδιο αυτό συντάσσεται επίσης σε μία από τις γλώσσες εργασίας των οργάνων της Ένωσης ολόκληρο ή σε περισσότερες από μία κατά μέρη.

Πρώτος σταθμός μετάφρασης: Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Πριν προωθηθεί προς το σώμα των Επιτρόπων, το σχέδιο αποστέλλεται στη Γενική

³ Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων βασικό όργανο είναι η «επιτροπή του άρθρου 21 των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα των διευρωπαϊκών δικτύων και την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών». Η επιτροπή αυτή ασχολείται με τα μείζονος σημασίας θέματα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας, ενώ για άλλα θέματα το σχετικό ρόλο ασκεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ - European Railway Agency (ERA)). Ο ΕΟΣ διαδέχτηκε ως Κοινός Αντιπροσωπευτικός Οργανισμός την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη Σιδηροδρομική Διαλειτουργικότητα (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AELF)).

Διεύθυνση Μετάφρασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπου μεταφράζεται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μετά την υιοθέτησή του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ταυτόχρονα σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, και αποτελεί πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών. Επειδή σύμφωνα με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία η πολυγλωσσία είναι θεμελιώδης αρχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν είναι δυνατή ούτε η εξέταση από το Σώμα των Επιτρόπων ούτε η δημοσίευση νομοθετικού σχεδίου στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πριν τη μετάφραση. Στη φάση αυτή το κείμενο έχει ήδη περάσει από τον πρώτο «σταθμό μετάφρασης».

Η μεταφρασμένη πρόταση από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί τη βάση για την εργασία των άλλων οργάνων στη συνέχεια.

Δεύτερος σταθμός μετάφρασης: Συμβούλιο Υπουργών, υπηρεσία μετάφρασης

Το έγγραφο που έχει υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποτελεί μόνο πρόταση νομοθετικής πράξης πρέπει στη συνέχεια να συζητηθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δηλαδή από τους αντιπροσώπους των ευρωπαϊκών πολιτών, και στο Συμβούλιο Υπουργών, δηλαδή από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Η σχετική διαδικασία είναι πολύπλοκη και εδώ θα αποδοθεί διαγραμματικά.

Στο πλαίσιο του ρόλου του, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συζητεί την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επεμβαίνει με τροπολογίες του. Αυτές μεταφράζονται από τη δική του μεταφραστική υπηρεσία σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαβιβάζονται στα άλλα όργανα (Επιτροπή και Συμβούλιο) για εξέταση και ενδεχόμενη ενσωμάτωση στη σχετική νομοθετική πράξη.

Παράλληλα, κατά τη φάση αυτή παρεμβαίνουν με γνωμοδοτήσεις τους, μεταφρασμένες και αυτές σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και η Επιτροπή των Περιφερειών (ΕΤΠ)⁴.

Η συζήτηση της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθώς και οι γνωμοδοτήσεις των ΕΟΚΕ και ΕΤΠ δεν μπορεί να θεωρηθούν «σταθμός» από άποψη μεταφραστική.

⁴ Τα όργανα αυτά εκπροσωπούν τις παραγωγικές τάξεις και τις περιφέρειες, δηλαδή τους πολίτες και πάλι αλλά υπό διαφορετική ομαδοποίηση. Οι γνωμοδοτήσεις τους έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Οι γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ και της ΕΤΠ και σχεδόν όλα τα προπαρασκευαστικά τους κείμενα μεταφράζονται σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την κοινή μεταφραστική υπηρεσία των οργάνων αυτών.

Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με το Συμβούλιο Υπουργών, όπου αναμένουν δύο ακόμη σταθμοί μετάφρασης. Κατά τη συζήτηση εκεί, στην πρόταση επέρχονται διάφορες τροποποιήσεις που είναι το αποτέλεσμα συζητήσεων, πολλές φορές επίπονων και χρονοβόρων, και συμβιβασμών μεταξύ των κρατών-μελών. Οι μεταφραστικές υπηρεσίες του Συμβουλίου ενσωματώνουν στις μεταφράσεις της πρότασης της Επιτροπής σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης αφενός τις τροποποιήσεις που έχουν επέλθει κατά τις συζητήσεις στο όργανο αυτό και αφετέρου τις μεταβολές λόγω τροπολογιών οι οποίες έχουν κατατεθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθώς και τις μεταβολές λόγω των γνωμοδοτήσεων της ΕΟΚΕ και της ΕΤΠ, όσων τελικά έγιναν δεκτές από την Επιτροπή και από το Συμβούλιο. Μέχρι το σημείο αυτό οι μεταβολές στο κείμενο οφείλονται σε προσαρμογή του περιεχομένου.

Στις επεμβάσεις όμως αυτού του είδους προστίθενται και άλλες, γλωσσικές. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του Συμβουλίου Υπουργών οι μεταφραστικές υπηρεσίες του Συμβουλίου έχουν τη δυνατότητα αλλά και την υποχρέωση να αναθεωρούν κάθε κείμενο που πρόκειται να εξεταστεί στο όργανο αυτό και να προβαίνουν σε οποιαδήποτε τροποποίηση κρίνουν σκόπιμη από άποψη γλώσσας και ορολογίας.

Έτσι τελικά διαπιστώνεται ότι, κατά κανόνα, το ελληνικό κείμενο πράξης του Συμβουλίου που εξέρχεται από τη μεταφραστική υπηρεσία του οργάνου αυτού παρουσιάζει σημαντικές διαφορές σε σχέση με το αρχικό κείμενο της πρότασης Επιτροπής, τόσο λόγω μεταβολών στο περιεχόμενο όσο και λόγω επεμβάσεων οφειλόμενων σε απόκλιση απόψεων σχετικά με την ορολογία και τη φρασεολογία.

Τρίτος σταθμός μετάφρασης: Συμβούλιο Υπουργών, γλωσσομαθείς νομικοί

Πάντοτε στο πλαίσιο του Συμβουλίου, το κείμενο διέρχεται μία ακόμη μεταφραστική φάση: εξετάζεται από τους «γλωσσομαθείς νομικούς» του οργάνου αυτού, οι οποίοι το επεξεργάζονται από νομική σκοπιά και έχουν το δικαίωμα οποιασδήποτε επέμβασης κρίνουν σκόπιμη, βασικά όσον αφορά τη διατύπωση, τη φρασεολογία και την ορολογία. Οι σχετικές γλωσσικές επεμβάσεις στις επιλογές που έγιναν στους δύο άλλους σταθμούς μπορεί να είναι, και συχνά είναι, σημαντικές ποιοτικά ή/και ποσοτικά, σε βαθμό που επιτρέπει να γίνεται λόγος για τρίτο σταθμό μετάφρασης.

Αναχώρηση για τα κράτη μέλη

Τελικά το αρχικό μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα κείμενο πρότασης της Επιτροπής έχει συμπληρωθεί με τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενδεχομένως με

γνωμοδοτήσεις των ΕΟΚΕ και ΕΤΠ, και με τις τροποποιήσεις του Συμβουλίου. Επίσης συνήθως έχει αναθεωρηθεί γλωσσικά από τη μεταφραστική υπηρεσία ή/και από τους γλωσσομαθείς νομικούς του Συμβουλίου.

Ακολουθεί η δημοσίευση της νομοθετικής πράξης (συνήθως οδηγίας στην περίπτωση του σιδηροδρόμου) στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πριν τη δημοσίευσή του το κείμενο υφίσταται έναν τελικό «εξωτερικό» έλεγχο από τους διορθωτές της Υπηρεσίας Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Εδώ οι σχετικές ορολογικές και φρασεολογικές επεμβάσεις είναι σχεδόν μηδαμινές, γιατί η υπηρεσία αυτή ασχολείται μόνο με την επιμέλεια έκδοσης του κειμένου.

Η διαδρομή του κειμένου μεταξύ των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει πλέον διανυθεί.

Πορεία στην ελληνική έννομη τάξη

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υιοθέτησης μιας οδηγίας, μιας απόφασης ή ενός κανονισμού, οι ελληνικές υπηρεσίες οφείλουν να ενσωματώσουν το κοινοτικό δίκαιο στο ελληνικό εντός της τασσόμενης προθεσμίας.

Κατά τις ισχύουσες διατάξεις η ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο των οδηγιών γίνεται με την έκδοση προεδρικού διατάγματος και σε κάποιες περιπτώσεις με κυρωτικό νόμο. Στις περιπτώσεις των κανονισμών η εφαρμογή είναι άμεση, σε μερικές όμως περιπτώσεις απαιτείται έκδοση προεδρικού διατάγματος (περιπτώσεις ορισμού οργάνων για την εφαρμογή του κανονισμού ή ποινών κλπ).

Οι αρμόδιες υπηρεσίες που συνήθως εισηγούνται το σχέδιο προεδρικού διατάγματος είναι οι καθ' ύλη αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου. Στην περίπτωση των θεμάτων που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές αρμόδιο είναι το Τμήμα σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τα προεδρικά διατάγματα υποχρεωτικά υπογράφονται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και από κάθε άλλον Υπουργό που έχει συναρμοδιότητα. Οι διαδικασίες που προβλέπονται είναι αρκετές από τη στιγμή που έχει ολοκληρωθεί η πρόταση του προεδρικού διατάγματος από την καθ' ύλη υπηρεσία. Επιγραμματικά αναφέρονται:

Νομοπαρασκευαστική επιτροπή αρμόδιου υπουργείου, αρμόδιες υπηρεσίες συναρμοδίων υπουργείων, Κεντρική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή, Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, Συμβούλιο της Επικρατείας, Νομική Υπηρεσία της Προεδρίας.

Παρατηρείται δηλαδή ότι και στο καινούργιο τοπίο στο οποίο βρίσκεται τώρα η μεταφρασμένη στην ελληνική γλώσσα κοινοτική νομοθετική πράξη προβλέπονται αρκετές διαδικασίες με πολλούς παρεμβαίνοντες.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες ξεκινούν την ενσωμάτωση μίας οδηγίας βασιζόμενες σε δύο κείμενα: την οδηγία μεταφρασμένη στα ελληνικά και δημοσιευμένη στο αντίστοιχο φύλλο της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το αντίστοιχο κείμενο στην Αγγλική γλώσσα, ως κείμενο που θεωρείται αυθεντικό σε περίπτωση αμφισβήτησης.

Στο σημείο αυτό αρχίζουν οι δυσκολίες για τους εθνικούς χειριστές. Για τη φύση των δυσκολιών αυτών, μια ιδέα θα μπορούσε να δώσουν τα παραδείγματα που ακολουθούν.

Ιδού ένα, παρμένο από τις βασικές οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα, 96/48/EK και 2004/16/EK:

Εκεί, για αντίστοιχα σημεία στην αγγλική γλώσσα, όπου ουσιαστικά επιδιώκεται να λεχθεί το ίδιο πράγμα, έχουμε:

Οδηγία 96/48/EK: «.....in the case of projects for new lines or upgrading existing lines...»

Οδηγία 2004/16/EK: «.....for a proposed new line or for the proposed renewal or upgrading of an existing line...»

με μεταφράσεις:

Οδηγία 96/48/EK: «.....για τα σχέδια νέων γραμμών ή διευθέτησης υπάρχουσών γραμμών....»

Οδηγία 2004/16/EK: «...στα σχέδια νέας γραμμής ή ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής....»

Τα συμπεράσματα είναι εμφανή· πρέπει όμως να επισημανθεί ότι εμφανείς είναι και οι αδυναμίες των πρωτοτύπων αγγλικών κειμένων.

Στις ίδιες οδηγίες αναφέρεται ο όρος «Notified body» που έχει μεταφραστεί ως «Κοινοποιημένος Οργανισμός». Ο ίδιος όρος αλλού αποδίδεται ως «Διακοινωμένος Οργανισμός», ενώ κατά την επεξεργασία σχετικού προεδρικού διατάγματος από το Συμβούλιο της επικρατείας υπήρξε παρατήρηση ότι πρέπει να ονομάζονται «Οργανισμοί Αξιολόγησης».

Στο ίδιο σχετικό πρακτικό αναφέρθηκε ότι κακώς η διοίκηση έχει μεταφράσει τον όρο «renewal» ως «ανακαίνιση» και τον όρο «upgrading» ως «αναβάθμιση»

Τα παραδείγματα, ιδιαίτερα στα τεχνικά παραρτήματα, είναι πολλά. Θεωρούμε όμως ότι τα παραπάνω είναι αρκετά για να γίνουν κατανοητά το πρόβλημα και οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η ελληνική διοίκηση κατά το χειρισμό των μεταφράσεων των κοινοτικών νομοθετικών πράξεων και η σημασία της ορθής μετάφρασης.

Ας σημειωθεί ακόμη ότι, εκτός από την ορθότητα και την ορολογία, οι μεταφράσεις των σιδηροδρομικών κειμένων δεν μπορεί να έχουν ύφος λογοτεχνικό ή δημοσιογραφικό αλλά στόχος τους είναι ο λιτός και συνεκτικός λόγος που θα επιτρέπει την κατανόηση του κειμένου από όλους τους εμπλεκόμενους (νομικούς, τεχνικούς, φορείς, πολίτες κλπ).

Το μεταφρασμένο κείμενο φθάνει στον τελικό του προορισμό

Στο σημείο αυτό η διαδρομή του κειμένου και της μετάφρασής του τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο έχει ολοκληρωθεί, όχι όμως απόλυτα. Θα ακολουθήσουν, εν καιρώ, εκθέσεις σχετικές με αυτό και, συνηθέστατα, τροποποιήσεις του. Οι τροποποιήσεις επέρχονται με ξεχωριστές πράξεις που περνάνε όλες την ίδια διαδικασία όπως το αρχικό κείμενο. Τόσο οι εκθέσεις όσο και οι τροποποιήσεις μεταφράζονται σε καθεμία από τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεδομένου ότι η ορολογία και η φρασεολογία τους πρέπει, θεωρητικά, να είναι ίδιες με αυτές του βασικού κειμένου το οποίο αφορούν, θα μπορούσε κανείς να πει ότι οι μεταφράσεις αυτές αποτελούν άγνωστου πλήθους και σημασίας σταθμούς για το ίδιο το αρχικό κείμενο.

Τελικά, στις περισσότερες περιπτώσεις, αφού κάποια πράξη διαγράψει τη διαδρομή της και παίξει το ρόλο της στην ιστορία της Ένωσης και του τομέα της, αντικαθίσταται κάποτε από άλλη. Όμως και τότε η πράξη αυτή παίζει σημαντικότερο ρόλο στη μετάφραση του υλικού που θα διατυπώσει τη νέα πολιτική ή τις νέες ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφήνοντας σε αυτό σαν κληρονομία την ορολογία και τη φρασεολογία της!

4 Διαπιστώσεις και συμπεράσματα για τη μετάφραση των σιδηροδρομικών κειμένων στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Από τα προηγούμενα απορρέουν κάποιες βασικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα που συνοψίζονται στη συνέχεια.

- Η συνολική διαδικασία μετάφρασης των σιδηροδρομικών κειμένων από τη φάση της πρότασης μέχρι την έκδοση της σχετικής πράξης και στη συνέχεια τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο είναι εγχείρημα μεγάλης έκτασης και πολύπλοκο. Αφορά σημαντικό πλήθος νομοθετικών κειμένων, διασυνδεδεμένων ως προς ορισμένες παραμέτρους τους (σημεία περιεχομένου, κοινό μέρος ορολογίας και φρασεολογίας, χρονική και

λειτουργική εξάρτηση μεταξύ τους κ.λπ.), με έκταση τάξης μεγέθους κάποιων χιλιάδων σελίδων. Το γεγονός ότι λόγοι διαχείρισης της εργασίας (πχ διαθεσιμότητα προσωπικού, προθεσμίες) απατούν αυτές οι χιλιάδες σελίδες να μεταφράζονται από διάφορους μεταφραστές, ως παρτίδες κειμένων, ως μεμονωμένα κείμενα ή ακόμη και ως μέρη κειμένων ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις οι μεταφράσεις πραγματοποιούνται με χρονική κλιμάκωση (χρονικές διαφορές τάξεων μεγέθους από ελάχιστες ημέρες μέχρι και αρκετά έτη) κάνει τα πράγματα πιο πολύπλοκα για την ομοιογένεια της ορολογίας και της φρασεολογίας. Αν λάβει κανείς υπόψη του και το πλήθος όρων και εκφράσεων που χρησιμοποιούνται εκεί (εκτιμάται ότι πρόκειται για περισσότερα από 6. 000 λήμματα), έχει μια ιδέα του συνολικού μεγέθους του εγχειρήματος.

- Όπως ήδη αναφέρθηκε, η μεταφραστική εργασία στην Επιτροπή (ορολογικές και φρασεολογικές επιλογές, ακόμη και το ύφος της μετάφρασης) αποτελεί τη βάση για κάθε ακόλουθη μεταφραστική εργασία στο ίδιο το κείμενο («σταθμοί», μελλοντικές τροποποιήσεις του), σε σχετικά κείμενα μέχρι την έκδοσή του (εσωτερικά σχετικά κείμενα του Συμβουλίου, τροπολογίες Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, γνωμοδοτήσεις και σχετικά με αυτές κείμενα των ΕΟΚΕ και ΕΤΠ) και σε σχετικές με το αρχικό κείμενο μελλοντικές μεταφραστικές εργασίες (μελλοντικές σχετικές εκθέσεις, διάδοχες πράξεις μετά την κατάργηση του υπόψη κειμένου κ.λπ.). Ευνόητη είναι η επίπτωση της αρχικής αυτής φάσης και για τον τελικό αποδέκτη, εν προκειμένω τις ελληνικές αρχές.
- Στους δύο «σταθμούς μετάφρασης» μετά την Επιτροπή προβλέπεται δυνατότητα επεμβάσεων σε ορολογικά και φρασεολογικά θέματα με κριτήρια που υιοθετούνται εκεί. Είναι μάλιστα εμφανές πως, εφόσον τοποθετούνται στα κατάντη της διαδικασίας, οι επεμβάσεις αυτές έχουν αποτελέσματα αναιρετικά για τις επιλογές των προηγούμενων σταδίων. Εννοείται βεβαίως ότι επικρατούν απολύτως οι επιλογές του τελευταίου «σταθμού μετάφρασης». Ας σημειωθεί πως για τις επεμβάσεις αυτές στα κατάντη δεν προβλέπεται καμία ανάδραση προς τα προηγούμενα στάδια.
- Το μεταφραστικό αποτέλεσμα στον τομέα των σιδηροδρομικών κειμένων θα πρέπει να βελτιωθεί, τουλάχιστον σύμφωνα με μαρτυρίες αποδεκτών και περαιτέρω χειριστών των μεταφράσεων αυτών.

Αυτές οι διαπιστώσεις μας οδηγούν σε κάποια βασικά συμπεράσματα:

- Είναι εμφανής η έμφαση που πρέπει να δίδεται κατά τη μετάφραση του σχεδίου πρότασης στη μεταφραστική υπηρεσία της Επιτροπής.

- Δεν είναι δυνατή η επίτευξη ικανοποιητικής ποιότητας τελικών μεταφρασμένων κειμένων χωρίς συντονισμό για την ορολογία και τη φρασεολογία στο επίπεδο τουλάχιστον των «σταθμών μετάφρασης». Η σχετική ανάδραση αποτελεί μάλλον αυτονόητη ελάχιστη προϋπόθεση.
- Τελικά φαίνεται επιτακτική η ανάγκη τυποποίησης της σιδηροδρομικής ορολογίας και φρασεολογίας, (ή τουλάχιστον κάποιας εναρμόνισής της σε επίπεδο σημαντικών χρηστών όπως το ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών, ο ΟΣΕ, ο ΕΛΟΤ, τα Πολυτεχνεία και, βεβαίως, οι μεταφραστικές υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης)⁵. Την ανάγκη αυτή κάνει επιτακτικότερη το γεγονός ότι στην Ελλάδα οι διάφοροι φορείς που είναι σχετικοί με το σιδηρόδρομο δεν χρησιμοποιούν ενιαία ορολογία και φρασεολογία⁶.

Βήματα προόδου υπό εξέλιξη ή προετοιμασία

Οι διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα που εκτέθηκαν δεν πρέπει να επισκιάζουν ό,τι έχει μέχρι τώρα επιτευχθεί, τις προσπάθειες βελτίωσης που εξελίσσονται και τα σχέδια για περαιτέρω θετικά αποτελέσματα.

Έτσι, πρέπει να γίνει μνεία των πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της ποιότητας που έχουν αναληφθεί τα τελευταία χρόνια στη μεταφραστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της προτεραιότητας που έχει δοθεί σε αυτές, καθώς και των αποτελεσμάτων τους. Εδώ σημαντική ήταν η συμβολή της βάσης νομοθετικών κειμένων EUR LEX και του εργαλείου TRANSLATOR'S WORKBENCH (TRADOS). Επίσης, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά την ελληνική γλώσσα, αναμένεται ότι θα συμβάλει θετικά στον τομέα της σιδηροδρομικής ορολογίας το αρχείο ΚΑΤΟΚ⁷, που αποτελεί το παραδιδόμενο του διοργανικού πια μηχανισμού εναρμόνισης ορολογίας ΟΤΟ⁸. Η ΟΤΟ είναι ομάδα εναρμόνισης όρων και εκφράσεων που δημιουργήθηκε με πρωτοβουλία του ελληνικού μεταφραστικού τμήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στην οποία συμμετέχουν ενεργά και οι ελληνικές μεταφραστικές υπηρεσίες των περισσότερων από τα υπόλοιπα όργανα της Ένωσης. Ήδη η ΟΤΟ έχει αποδώσει αξιόλογο έργο στους τομείς με τους οποίους ασχολήθηκε.

⁵ Συμβολικό δείγμα περιπτώσεων που αφορά το σημείο αυτό:

Train = Συρμός, Αμαξοστοιχία, Τρένο, Τραίνο

Wagon = Φορτάμαξα, Βαγόνι, Φορηγό

TGV = ... (χρειάζεται πολύς χώρος για να γραφτούν οι αποδόσεις που έχουμε συναντήσει).

⁶ Σχετική επιχειρηματολογία και αποδεικτικό υλικό εκφεύγουν από τα όρια του παρόντος.

⁷ Κεντρικό Αρχείο Τυποποιημένων Όρων και Κειμένων.

⁸ Ομάδα Τυποποίησης Ορολογίας.

Τέλος αξίζει να αναφερθεί μια συγκεκριμένη πρωτοβουλία για τη σιδηροδρομική ορολογία που ξεκίνησε από το ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και η οποία προς στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη. Με αφορμή τις, διόλου αμελητέες, δυσχέρειες που αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο κατά την ενσωμάτωση κοινοτικών νομοθετικών κειμένων για το σιδηρόδρομο και για τις οποίες έγινε λόγος και στην εργασία αυτή, στις αρχές Απριλίου του 2007 το τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών πρότεινε στη Γενική Διεύθυνση Μετάφρασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συνεργασία στον τομέα της σιδηροδρομικής ορολογίας. Ως αντικείμενο καθορίστηκε η ανάπτυξη ενιαίας και ορθής ελληνικής σιδηροδρομικής ορολογίας με βάση την αγγλική που απαντά στα σχετικά κοινοτικά κείμενα, προς χρήση σε εθνικό και σε κοινοτικό επίπεδο. Ο Γενικός Διευθυντής της μεταφραστικής υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επικρότησε αμέσως την πρόταση και έτσι συστάθηκε μια τετραμελής ομάδα επαφής με αποστολή την υποβολή τυπικής πρότασης έργου, μετά την έγκριση της οποίας από τα δύο μέρη θα μπορέσουν να αρχίσουν οι εργασίες.

Αν το έργο αυτό πραγματοποιηθεί, έστω και μερικά, και επιτευχθεί η εναρμόνιση τουλάχιστον των πολυχρησιμοποιούμενων όρων, αναμένεται θεαματικό αποτέλεσμα στην ποιότητα των σχετικών μεταφράσεων και στη σιδηροδρομική ιδιόλεκτο.

Βιβλιογραφία

Ως βοηθήματα για την εργασία αυτή χρησιμοποιήθηκαν: εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα κείμενα των βασικών οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια κ.λπ., η ελληνική έκδοση του Γενικού λεξικού σιδηροδρομικών όρων (υπό Αλ. Μαλασπίνα), τα συγγράμματα σιδηροδρομικής του καθηγητή Νικ. – Ιωάν. Γ. Κορωναίου, το βιβλίο Γ΄τάξης τεχνικού λυκείου εκδόσεων Ιδρύματος Ευγενίδου και κείμενα της ελληνικής νομοθεσίας.

Μιχάλης Καλλέργης

Μεταφραστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής

Av. Orban 139,
1150 Bruxelles
BELGIQUE
Αρ. τηλεφώνου: 00322 29 60092
Ηλ-διεύθυνση: michael.kallergis@cec.eu.int

Ευαγγελία Μποβιάτση

Υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών και
Επικοινωνιών

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε
156 69 Παπάγος
GREECE
Αρ. τηλεφώνου: 00 30 210 6508508
Ηλ-διεύθυνση: e.boviatsi@yme.gov.gr