

11. Η αεροπορική ορολογία νομοθετικών κειμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα ελληνικά

M. Καλλέργης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η έναρξη της ανάπτυξης κοινοτικής πολιτικής στις αεροπορικές μεταφορές συμπίπτει με την προσχώρηση της χώρας μας στην ΕΟΚ. Στην ελληνική γλώσσα υπάρχει αεροπορική ορολογία, σημαντική σε ποσότητα και αξιολογη σε ποιότητα σε διάφορους επιμέρους τομείς, που όμως είναι διάσπαρτη και έχει ανάγκη από τυποποιητική επέμβαση. Σε κοινοτικό επίπεδο η εξέλιξη της ορολογίας παρακολουθεί την εξέλιξη της πολιτικής αεροπορικών μεταφορών, στους τομείς που καλύπτει η πολιτική αυτή. Η σχετική ορολογία περιλαμβάνει μέρος της ορολογίας που χρησιμοποιείται στην εθνική νομοθεσία αλλά και νέα, που αναπτύχθηκε για την κάλυψη νεοεμφανιζόμενων κοινών αναγκών. Για διάφορους λόγους η νέα αυτή ορολογία δεν διαμορφώθηκε σε συνεργασία με τις αρμόδιες ελληνικές αρχές και μερικές φορές αποκλίνει από την αντίστοιχη εθνική ορολογία.

Προτείνεται ανάληψη συγκεκριμένης πρωτοβουλίας για τη βελτίωση της κατάστασης.

Aviation terminology in european union legislative texts in greek

M. Kallergis

SUMMARY

The common air transport policy was launched at the same time as Greece's accession to the EEC. In the Greek language the indigenous terminology is quantitatively and qualitatively significant in certain sectors. But this terminology is characterized by high dispersion and needs to be standardized. Within the Community, the terminology evolves in line with the needs of air transport policy and the domains which it covers. Part of the terminology already appears in the national legislation, but new terminology is also developed to cover emerging Community needs. For several reasons this new terminology is not the result of close collaboration between the Community translation services and the competent Greek authorities and in several cases it deviates from the corresponding national terminology. Concrete action is proposed to improve this situation.

ΣΚΟΠΟΣ

Οι αεροπορικές μεταφορές συγκαταλέγονται στους τομείς που καλύπτει η κοινοτική¹ πολιτική. Η πολιτική αυτή διατυπώνεται σε νομοθετικά κείμενα που μεταφράζονται σε όλες

¹ Στη συνέχεια ο όρος «κοινοτικός» θα αναφέρεται τόσο στην ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα) όσο και στη διάδοχό της, την ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση).

τις κοινοτικές γλώσσες. Ο σκοπός αυτής της εργασίας είναι: να εξειδικευθεί το σχετικό πεδίο· να δοθεί μία εικόνα για την ορολογία των νομοθετικών κειμένων στην ελληνική γλώσσα που έχουν ως αντικείμενο τις αεροπορικές μεταφορές· να γίνει σύγκρισή της με την αεροπορική ορολογία όπως έχει διαμορφωθεί στην Ελλάδα.

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Οι πηγές της ορολογίας βρίσκονται εκεί όπου αναπτύσσονται σχετικές δραστηριότητες:

στην εκπαίδευση (διδασκτικό υλικό), στην επιστήμη (ερευνητικό έργο, δημοσιεύσεις), στις μονάδες παραγωγής και συντήρησης (συνεννόηση, παραγγελίες υλικού), στην τυποποίηση και πιστοποίηση, στην εκμετάλλευση (εμπορευματικές, επιβατικές μεταφορές, εφοδιαστική), στη νομοθεσία (σε ευρεία δέσμη επί μέρους τομέων), στις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας (διμερείς συμβάσεις), στο σχετικό διεθνές δίκαιο (διεθνείς συμβάσεις), στο στρατό (εγχειρίδια, κανονισμοί, κατασκευές και συντήρηση, επιχειρήσεις, εκπαιδευτικό υλικό).

Για λόγους ιστορικούς², ιδιαιτερότητα για την ελληνική πραγματικότητα αποτελεί η έντονη επίδραση της στρατιωτικής αεροπορίας. Είναι ευρεία και έντονη η παρουσία στην πολιτική αεροπορία προσωπικού και τεχνογνωσίας προερχόμενων από την πολεμική αεροπορία.

Στη χώρα μας όλες αυτές οι δραστηριότητες αναπτύχθηκαν και αναπτύσσονται, συνοδευόμενες αλλού από μεγαλύτερη και αλλού από μικρότερη παραγωγή σχετικής ορολογίας. Ας επιχειρήσουμε στο σημείο αυτό μια αναδρομή στα ορολογικού ενδιαφέροντος «παραδιδόμενα» στους τομείς που αναφέρθηκαν, με περιγραφή των χαρακτηριστικών της ελληνικής ορολογίας που απαντά εκεί.

Λεξικά

2 17 Δεκεμβρίου 1903: Θα θεωρήσουμε ότι τότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση μηχανήματος «βαρύτερου από τον αέρα». Αμέσως ξεκίνησε ραγδαία εξέλιξη του νεογέννητου κλάδου που συνεχίζεται μέχρι σήμερα, δηλαδή επί ένα περίπου αιώνα.
08 Φεβρουαρίου 1912: Πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση στη χώρα μας. Την ίδια χρονιά άρχισε η ανάπτυξη της αεροπορίας για στρατιωτικούς σκοπούς από το στρατό και το πολεμικό ναυτικό, το οποίο έδωσε σημαντική ώθηση στο νεοφώτιστο κλάδο
1930 – 1931: Πρωτοεμφανίζεται στην Ελλάδα η πολιτική αεροπορία και η πρώτη πτήση πολιτικής εταιρείας πραγματοποιείται τελικά το 1931 μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, με επιβάτη τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.
25 Μαρτίου 1957: Μετά από άλλα σημαντικά βήματα που προηγήθηκαν, υπογράφεται η Συνθήκη της Ρώμης για την ίδρυση της ΕΟΚ, η οποία μετεξελίχθηκε (Μάαστριχτ, 07.02.1992) στη σημερινή Ευρωπαϊκή Ένωση. Δυστυχώς το κοινοτικό ενδιαφέρον για τα αεροπορικά θέματα αρχίζει από τότε και καλύπτει, μέχρι και σήμερα, αποκλειστικά και μόνο θέματα πολιτικής αεροπορίας.

Δυστυχώς τα εξειδικευμένα αεροπορικά λεξικά δεν είναι βέβαιο πως υπερβαίνουν τα δάχτυλα του ενός χεριού. Γενικώς το πεδίο κάλυψής τους είναι περιορισμένο, με πιο πλήρες από αυτά που συγκρίναμε το λεξικό της AGARD (υπηρεσία του NATO) με το συμπλήρωμά του. Η σύγκριση που επιχειρήσαμε, για μεγάλο δείγμα λημμάτων, μεταξύ τριών αεροπορικών λεξικών οδήγησε στο συμπέρασμα ότι σε σημαντικό πλήθος όρων (οπιοσδήποτε πάνω από 20% και ίσως και μέχρι 30%) οι αποδόσεις διέφεραν μεταξύ των δύο ή και των τριών ενώ αρκετές από αυτές είναι λανθασμένες.

Ιδού μερικά τυχαία παραδείγματα:

Cockpit: Θέσις χειριστού, καμπίνα διακυβερνήσεως αεροσκάφους (λεξικό 1)· Θέσις (θάλαμος) χειρισμού (λεξικό 2)· Θάλαμος χειριστηρίων ή διακυβερνήσεως ενός αεροσκάφους (λεξικό 3).

Range: Εμβέλεια (λεξικό 1)· Αυτονομία (λεξικό 2)· Ακτίνα (δράσης) (λεξικό 3).

Άς σημειωθεί ότι σε έγκυρο αεροπορικό βιβλίο βρέθηκε πως Εμβέλεια = Μέγιστη δυνατή διαδρομή ενώ Αυτονομία = Μακρότερη χρονικά διάρκεια πτήσεως.

Split flap: Διαχωριζόμενο πτερύγιο καμπυλότητας (λεξικό 1)· Αποκρυπτόμενο πτερύγιο καμπυλότητας (λεξικό 2)· Σχιστό πτερύγιο υπεραντωτή (λεξικό 3).

Βιβλία

Κατά το τέλος της δεκαετίας του '70 η κατάσταση στο χώρο των εξειδικευμένων ελληνικών αεροπορικών βιβλίων είχε χαρακτηριστεί από ειδικούς ως απογοητευτική. Η επισκόπηση της εξέλιξης που σημειώθηκε από τότε δεν δείχνει σημαντική βελτίωση. Όντως προστέθηκαν νέα ονόματα συγγραφέων, νέα έργα και μεταφράσεις, βασικά στους τομείς της αεροδυναμικής, των κινητήρων, του αεροπλάνου και της αεροναυτιλίας, με ποιότητα άλλοτε καλή και άλλοτε λιγότερο καλή, αλλά ποσοτικώς όχι τόσα όσα θα προσδοκούσε κανείς για ορίζοντα εικοσιπενταετίας. Προστέθηκαν επίσης λίγα βιβλία ερμηνευτικού χαρακτήρα για νομικά θέματα και θέματα εκμετάλλευσης και συντήρησης, των οποίων η ορολογία συμφωνεί με εκείνη των νομοθετικών κειμένων που ερμηνεύουν (πχ για το θέμα «Πτυχία και άδειες»).

Σε έργα που είναι μεταφράσεις παρατηρείται κάποια υποβάθμιση ποιότητας της ορολογίας για διάφορους λόγους. Παραδείγματος χάρη, μερικές φορές λόγω περιορισμένης γνώσης

01 Ιανουαρίου 1981: Η Ελλάδα είναι πλέον πλήρες μέλος της ΕΟΚ. Η σχετική πράξη προσχώρησης υπογράφηκε στις 28 Μαΐου 1979. Η ενταξιακή διαδικασία και η συμμετοχή της χώρας μας στην ΕΟΚ εισάγουν νέο και όχι αμελητέο παράγοντα, τη διάδραση με τα κοινοτικά δρώμενα.

του αντικειμένου από το μεταφραστή, δεν χρησιμοποιούνται (οι) καθιερωμένες αποδόσεις αλλά προϊόντα αυτοσχεδιασμού. Τότε μερικοί όροι δεν είναι σωστοί ούτε ίδιοι με τους αντίστοιχους άλλων βιβλίων. Με ικανή συχνότητα επίσης απαντά το φαινόμενο να μένουν σε βιβλία ξένοι όροι όπως είναι στην ξένη γλώσσα, με τους ξένους χαρακτήρες.

Πρέπει πάντως να αναγνωριστεί ότι στους, περιορισμένου πλήθους, τομείς που καλύπτει η ελληνόγλωσση αεροπορική βιβλιογραφία το μεγαλύτερο ποσοστό έργων περιέχουν σωστή³ και εύστοχη ορολογία και βοηθούν τον ενδιαφερόμενο όταν ανατρέχει εκεί, ιδίως στις περιπτώσεις όπου μαζί με τον ελληνικό όρο δίδεται σε παρένθεση και ο αγγλικός.

Νομοθεσία (πλην διεθνών συμβάσεων και μόνο για την πολιτική αεροπορία)

Ο πρώτος βασικός νόμος για την πολιτική αεροπορική δραστηριότητα που βρίσκεται στον Κώδικα του Ραππάρχη είναι του έτους 1931 (Ν.5017/31 «Περί Πολιτικής Αεροπορίας»). Το ίδιο έτος ακολουθεί το Προεδρικό Διάταγμα 7/14 Αυγούστου 1931 «Περί κανονισμού της Εναερίου Κυκλοφορίας». Τα κείμενα αυτά με τις τροποποιήσεις τους ρύθμισαν τις σχετικές ανάγκες της χώρας για αρκετά χρόνια (ο πρώτος νόμος καταργήθηκε το 1988!).

Η θεματολογία της νομοθεσίας⁴ που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια μέχρι και σήμερα καλύπτει θέματα τεχνικά, εκμεταλλεύσεως, διοικητικά, δικαίου, περιβαλλοντικά κ.λπ.⁵

Η ελληνική νομοθεσία ελάχιστα ενδιαφέρεται για τη θεωρία της αεροδυναμικής, τις κατασκευαστικές λεπτομέρειες των κινητήρων, την περιγραφή των μερών των αεροσκαφών

³ Πχ με βάση το κριτήριο συμμόρφωσης προς την ορολογία της νομοθεσίας, στις περιπτώσεις όπου ενδιαφέρει το κριτήριο αυτό, ή με άλλα κριτήρια.

⁴ Κείμενα Αναγκαστικών Νόμων, Βασιλικών Διαταγμάτων, Νόμων, Κωδίκων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Υπουργικών Αποφάσεων.

⁵ Τα κυριότερα από τα θέματα αυτά είναι: «Κίνηση αεροσκαφών υπεράνω της Ελληνικής Επικρατείας», «Σήματα εθνικότητας και νηολόγησις αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας», «Κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας αερολιμένων», «Αεροναυτική μετεωρολογία», «Κανόνες εναερίου κυκλοφορίας», «Τεχνική εκμετάλλευση μεταφορικών αεροπλάνων δημοσίας χρήσεως», «Κύρωση κανονισμού εργασίας προσωπικού της Ολυμπιακής αεροπορίας», «Αεροπορικά ατυχήματα πολιτικών αεροσκαφών», «Αεροναυτικές πληροφορίες», «Διαδικασίες αεροναυτικών επικοινωνιών», «Ιδιωτική επιχείρηση ασφαλίσεως πλοίων και αεροσκαφών», «Πτητική ικανότητα (πλωϊμότητα) πολιτικών αεροσκαφών και πιστοποίηση αεροπορικών προϊόντων εν γένει», «Κύρωση κανονισμού εργασίας προσωπικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας», «Συντήρηση πολιτικών αεροσκαφών», «Τεχνική εκμετάλλευση ελαφρών αεροπλάνων δημοσίας χρήσεως», «Πτυχία και άδειες πολιτικής αεροπορίας», «Ιδιωτική αεροπορία», «Διευκολύνσεις αεροπορικών μεταφορών», «Μέτρηση και έλεγχος του θορύβου των (υποχητικών) αεροσκαφών», «Μέτρηση και έλεγχος των αερίων εκπομπών και εκπομπών καπνού των αεροσκαφών», «Κώδικας αεροπορικού δικαίου», «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)...», «Υφανπαγή αεροσκαφών», «Επίγεια εξυπηρέτηση», «Κρίση πτητικής καταλληλότητας πληρωμάτων αέρος», «Εγχειρίδιο διαδικασιών επιθεώρησης εργασιών συντήρησης», «Κανονισμός πυρασφαλείας και διάσωσης αεροσκαφών στα αεροδρόμια», «Κανονισμός ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας», «Έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας», «Πτυχία προσωπικού πιστοποίησης συντήρησης αεροσκαφών», «Επιθεωρητές ασφαλείας πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» κ.λπ.

και τη λειτουργία τους. Η τεχνική ορολογία την οποία χρησιμοποιεί υπηρετεί τους βασικούς της στόχους που είναι συγκεκριμένες ρυθμιστικές παρεμβάσεις, όπως προκύπτουν από τη θεματολογία που περιγράφηκε.

Ως ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της αεροπορικής ορολογίας στην ελληνική νομοθεσία θα μπορούσε να αναφερθεί η εξελικτικότητά της. Πρόκειται για μετάβαση από ορολογία απλή, για περιορισμένες ανάγκες στα πρώτα νομοθετικά κείμενα⁶, προς ορολογία με εξειδίκευση και σημαντικά εμπλουτισμένη με την πάροδο των ετών και των δεκαετιών. Έτσι στη νομοθεσία περιλαμβάνονται πλέον σώματα εξειδικευμένης ορολογίας για τους αντίστοιχους τομείς. Άλλο χαρακτηριστικό είναι πως, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση των βιβλίων, η ορολογία της νομοθεσίας είναι μονόγλωσση και δεν προσφέρεται για αποδελτίωση. Ενδιαφέρουσα εξαίρεση αποτελούν κάποια νομοθετικά κείμενα όπου, τουλάχιστον στο αρχικό τους μέρος, στους ορισμούς, παραθέτουν σε παρένθεση και τον αντίστοιχο αγγλικό όρο (το φαινόμενο δεν είναι μόνο πρόσφατο: εντοπίστηκε νομοθέτημα του έτους 1963 με το αγγλικό λεξιλόγιο). Τρίτο χαρακτηριστικό της ορολογίας αυτής είναι η κάποιου βαθμού ασυνέπιά της, δηλαδή πολυμορφία αποδόσεων. Έτσι σε μερικά κείμενα ο γνωστός στους σχετικούς με το θέμα διεθνής οργανισμός αναφέρεται ως «ICAO», σε άλλα ως «ΔΟΠΑ» αλλά και ως «ΟΔΠΑ» (ΒΔ αριθ. 324/1968). Αλλού, ακόμη και σε πρόσφατα κείμενα, γίνεται χρήση των παλαιότερων όρων «Πλωιμότητα» και «Αεροπλωιμότητα» αντί «Πτητική ικανότητα» (Airworthiness). Επίσης σε ορισμένα νομοθετικά κείμενα αναφέρεται ο όρος «Αερομεταφορέας» ενώ σε άλλα "Αεροπορικός μεταφορέας», προφανώς αντίστοιχοι και οι δύο του αγγλικού «Air carrier». Εντυπωσιάζει πάντως η συνεπής χρήση των όρων «Αεροδρόμιο» και «Αερολιμένας», αντίστοιχα προς τα αγγλικά «Aerodrome» και «Airport».

Διεθνείς συμβάσεις⁷

⁶ Χωρίς να λείπουν και οι «γραφικότητες» σε μερικές περιπτώσεις. Έτσι, στο νόμο του 1931 πχ γίνεται λόγος για «οδηγούς αεροπόρους» στο άρθρο 26 ενώ αλλού το αεροσκάφος «προσγειούται» αλλά και «προσεδαφίζεται». Στο ΠΔ πάλι του 1931 τα αεροπλάνα «απεδαφίζονται» ενώ τα υδροπλάνα «αφουδατώνται» και «προσυδατώνται» ή «αποτίθενται μετά την πτήσιν».

⁷ Από τις παλαιότερες διεθνείς συμβάσεις, από τις οποίες οι περισσότερες έχουν κυρωθεί, θα μπορούσε να αναφερθούν: η Σύμβαση του Παρισιού (1919). Το αντικείμενό της ήταν η αρχή της κρατικής κυριαρχίας στον εναέριο χώρο. Ίσχυσε μέχρι την υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγου· η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929). Διέπει, μέχρι σήμερα, τα σχετικά με το είσιτήριο του επιβάτη, τις αποσκευές και το δηλωτικό αεροπορικής μεταφοράς· η Σύμβαση του Σικάγου, (1944). Το αντικείμενό της είναι τα δικαιώματα των κρατών στον εναέριο χώρο τους, τα σχετικά με την είσοδο και την έξοδο των αεροσκαφών από το χώρο αυτό, τα σχετικά με τη νηολόγηση και τις άδειες αεροσκαφών και τις άδειες των πληρωμάτων τους. Δύο συμβάσεις που υπογράφηκαν ταυτόχρονα ρυθμίζουν τα σχετικά με τις δύο "ελευθερίες αέρος" και τις πέντε «ελευθερίες αέρος» αντίστοιχα: η Σύμβαση της Γενεύης (1948). Αφορά τη διεθνή αναγνώριση ιδιωτικών δικαιωμάτων (κυριότητα, υποθήκη κ.λπ.) στα αεροσκάφη· η Σύμβαση της Ρώμης (1952). Αφορά την ευθύνη του

Δεδομένου ότι για την κύρωση τους απαιτείται η ταυτόχρονη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου, οι διεθνείς συμβάσεις περιέχουν σημαντικής ποσότητας και αξίας ορολογία. Βέβαια δεν είναι όλες οι συμβάσεις το ίδιο πλούσιες σε ορολογία με τις πολύ ενδιαφέρουσες από την άποψη αυτή συμβάσεις της Βαρσοβίας και του Σικάγου (που έφθασε να μετράει 18 παραρτήματα μέχρι σήμερα). Εξάλλου, αν και γενικά στις συμβάσεις χρησιμοποιείται ευρέως η ορολογία των εθνικών νομοθετικών κειμένων που ρυθμίζουν αντίστοιχα θέματα, παρατηρούνται και διάφορες αποκλίσεις. Παραδείγματος χάρη, στη Σύμβαση του Σικάγου έχουμε «Expected approach time = Αναμενόμενη ώρα προσέγγισης» αντί «Αναμενόμενος χρόνος προσέγγισης» σε σχετικό ελληνικό νόμο, «Instrument Approach Procedure = Διαδικασία Ενόργανης Προσέγγισης» αντί «Διαδικασία προσεγγίσεως δι οργάνων», «Taxiway = Τροχόδρομος» αντί «Διάδρομος τροχοδρομήσεως», «Runway = Διάδρομος» αντί «Διάδρομος προσγειώσεως».

Άλλες πηγές

Ενδιαφέρον είναι πως υπάρχει σειρά σημαντικού πλήθους προτύπων ΕΛΟΤ με την ένδειξη «Αεροδιαστημική σειρά». Τα πρότυπα αυτά αφορούν διάφορα μηχανικά ή ηλεκτρολογικά υλικά αλλά η (τεχνικότητα) ορολογία τους δεν φαίνεται πως έχει σχέση με την καθαρά αεροπορική ορολογία. Αυτό όμως δεν επαληθεύτηκε.

Επίσης δεν βρέθηκαν λεξιλόγια στο Διαδίκτυο, πηγή που αναπτύσσεται τελευταία και πολλές φορές κρύβει εκπλήξεις.

Τέλος, δεν βρέθηκε καμία ειδική βάση δεδομένων αεροπορικής ορολογίας.

Σύνοψη

Σαν αίτια ανασχετικά της εξέλιξης της ελληνικής αεροπορικής ορολογίας θα μπορούσε να αναφερθούν: πρώτα πρώτα η μάλλον περιορισμένη ζήτηση, αφού η ελληνική αγορά στον τομέα αυτό είναι περιορισμένη. Άλλωστε οι τεχνολογικές και άλλες εξελίξεις συμβαίνουν αλλού και κυρίως στην αγγλική γλώσσα. Αυτό ενθαρρύνει την απευθείας προσφυγή των

εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος για ζημίες που προκαλούνται από αυτό σε πρόσωπα ή πράγματα που βρίσκονται στην επιφάνεια· το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955). Αφορά την ευθύνη του αερομεταφορέα προς τους επιβάτες, αποστολείς κ.λπ· η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας (1961). Το αντικείμενό της είναι μεταφορές που συμφωνούνται από έναν μεταφορέα και εκτελούνται από άλλο· η Σύμβαση του Τόκιο (1963). Αφορά τα αδικήματα επί αεροσκαφών και την αεροπειρατεία· το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας (1971)· το πρωτόκολλο του Μοντρεαλ (1975). Φυσικά ακολουθούν και άλλες.

ενδιαφερομένων, που είναι σχεδόν πάντοτε γνώστες τουλάχιστον της αγγλικής, απευθείας σε ξενόγλωσσα (αγγλικά) συγγράμματα και βοηθήματα.

Άλλη αιτία που δυσχεραίνει τη διαμόρφωση συμπαγούς ορολογίας είναι ότι η ελληνική ορολογία έχει σε πολλές περιπτώσεις προκύψει από την αγγλική, όπου όμως υπάρχουν ήδη διαφορές στη σημασία του ίδιου αγγλικού όρου μεταξύ «αμερικανικής αγγλικής» και «αγγλικής αγγλικής». Επίσης ως σοβαρό πρόβλημα επισημαίνονται τα αντιδάνεια. Δηλαδή σε κάποιες περιπτώσεις αγγλόφωνοι τεχνικοί ονοματοδότησαν για πρώτη φορά με ελληνικής ρίζας λέξη, άστοχα όμως. Φυσικό είναι η κατά την αρχική σημασία της λέξης αυτής μετάφραση στα ελληνικά να οδηγεί σε εσφαλμένο ελληνικό όρο.

Πάντως υπάρχουν γνώστες των σχετικών με την αεροπορία θεμάτων και την ορολογία της. Επίσης υπάρχει υλικό ορολογικό σημαντικό ποσοτικά και με ευρύτατη κάλυψη θεμάτων αλλά διάσπαρτο και δύσκολα εντοπίσιμο και αξιοποιήσιμο. Είναι ακόμη γεγονός πως για την ίδια έννοια απαντούν πολλές αποδόσεις, μεταξύ των οποίων ο ενδιαφερόμενος πρέπει να επιλέξει.

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Την Κοινότητα δεν την ενδιέφεραν εξ αρχής όλα τα θέματα που αφορούν τις αεροπορικές μεταφορές. Ενδεικτικό είναι πως από τα 91 κείμενα για θέματα μεταφορών που μεταφράστηκαν στο πλαίσιο της ενταξιακής προετοιμασίας της Ελλάδας από το 1979 μέχρι την προσχώρησή της το 1981 και αφορούσαν τα μέχρι τότε μέτρα της Κοινότητας μόλις δύο (!) κείμενα αφορούσαν τις αεροπορικές μεταφορές⁸.

Τελικά, κοινή πολιτική αεροπορικών μεταφορών δρομολογείται ουσιαστικά μετά την προσχώρηση της χώρας μας και την πλήρη συμμετοχή της στην Κοινότητα/Ένωση. Σε επίπεδο ορολογίας αυτό σημαίνει πως όλα τα σχετικά κείμενα μεταφράστηκαν στη γλώσσα μας, από την έναρξη της σχετικής πολιτικής μέχρι τώρα.

Το έναυσμα για αλλαγές και για την ανάληψη κοινοτικών πρωτοβουλιών έδωσε η «απορρύθμιση» των αεροπορικών μεταφορών στις ΗΠΑ, σε συνδυασμό με πτώση των

⁸ Ένα στον τομέα των μεταφορών, κείμενο μιάμισης σελίδας, με μοναδικό ειδικό όρο το "Αεροπορικές μεταφορές", και ένα σχετικό με το θόρυβο από αεροσκάφη. Ο λόγος ήταν η χαμηλή προτεραιότητα που δινόταν τότε στον τομέα αυτό γιατί τα κράτη μέλη συμμετείχαν σε διεθνείς συμβάσεις που ρύθμιζαν όλα τα σχετικά θέματα βάσει διμερών συμφωνιών. Ακριβέστερα, το μόνο άρθρο της Συνθήκης που αναφέρει τις αεροπορικές μεταφορές είναι το άρθρο 84, κατά το οποίο «Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει ομοφώνως εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατόν να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές». Παρά τις δυνατότητες που παρέχει το άρθρο αυτό, η Κοινότητα έμεινε αδρανής επί κάποιες δεκαετίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80.

τιμών των ναύλων που κατέστησε προσιότερες στο ευρύ κοινό τις αεροπορικές μεταφορές. Σχετικό κίνητρο και εργαλείο απετέλεσε η Ενιαία Πράξη (Φεβρουάριος 1986), που πρόβλεπε την ενιαία κοινοτική αγορά.

Έτσι, μεταξύ 1987 και 1993 το Συμβούλιο εκδίδει τρεις δέσμες νομοθετικών μέτρων με σκοπό ακριβώς τη δημιουργία ενιαίας αγοράς στον τομέα, που έγινε πραγματικότητα σε νομοθετικό επίπεδο την 1^η Ιανουαρίου 1993 με τη θέσπιση της τρίτης δέσμης αυτών των μέτρων. Το αντικείμενο ήταν ο ανταγωνισμός, οι άδειες εκμετάλλευσης για τους αερομεταφορείς, η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, η ελευθέρωση των τιμών. Τα σχετικά βασικά κείμενα ακολούθησαν κείμενα για συνοδευτικά μέτρα και διάφορες αναγκαίες ρυθμιστικές παρεμβάσεις σε σχέση με το περιεχόμενο των ιδίων των μέτρων καθώς και για θέματα κρατικών ενισχύσεων, συμπράξεων, υπερατλαντικών συμπράξεων, δεσπόζουσας θέσης και άλλα. Για τη φάση αυτή και με το συγκεκριμένο στόχο που αναφέρθηκε, η βασική ορολογία των σχετικών κειμένων είναι η συνήθης ορολογία του ανταγωνισμού καθώς και ορισμένοι οικονομικοί και τελωνειακοί όροι. Όσον αφορά την αεροπορική ορολογία, χρησιμοποιούνται μάλλον συνήθεις όροι, όχι τεχνικοεπιστημονικοί (πχ «Air carrier = Αερομεταφορέας», «Flight number = Αριθμός πτήσεως», «Capacity = Μεταφορική ικανότητα», αλλά και άλλοι που επινοήθηκαν για τις νέες ανάγκες και τις νέες έννοιες, όπως: «Cabotage = Δικαίωμα ενδομεταφοράς», «Coordinated airport = Συντονισμένες αερολιμένες», «Airport user = Χρήστης αερολιμένα», «Self-handling = Εξυπηρέτηση δι'ιδίων μέσω/Αυτοεξυπηρέτηση», «Air transport product = Υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς», «Parent carrier = Μητρικός μεταφορέας», «Computerized reservation system = Ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης (θέσεων)», «Unbundled air transport product = Απλή υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς», «Bundled air transport product = Συνδυασμένη υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς» και αρκετοί άλλοι.

Το 1996 πραγματοποιείται ο πρώτος απολογισμός για τα μέχρι τότε πεπραγμένα που βασικό στόχο είχαν την ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, οπότε διαπιστώνεται η μικρή επίδραση των μέτρων που είχαν ληφθεί μέχρι τότε και εντοπίζονται τα αρνητικά σημεία. Ακολουθούν νέα μέτρα, με ευρύτερο πεδίο κάλυψης αυτή τη φορά: σε επίπεδο

ανταγωνισμού για τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης⁹, τη βοήθεια σε σημείο στάθμευσης, τα πληροφορικά συστήματα κράτησης σε επίπεδο προστασίας καταναλωτών και περιβάλλοντος για την άρνηση επιβίβασης σε περίπτωση υπεράριθμων κρατήσεων, για τους κανόνες σχετικά με την ευθύνη των αερομεταφορέων, για τους κανόνες σχετικά με τις ηχητικές εκπομπές από αεροσκάφη. Και για τα θέματα αυτά εμφανίζεται σχετική ορολογία, εν μέρει ήδη γνωστή, όπως πχ «By-pass ratio = Λόγος παρακάμψεως», «Noise certificate = Πιστοποιητικό θορύβου», «Subsonic jet aeroplane = Αεριοθούμενο υποχητικό αεροπλάνο» αλλά και νέα ορολογία. Ιδού μικρό δείγμα: «Re-certificated aeroplane = Επαναπιστοποιημένο αεροπλάνο», «Integrated air traffic services system = Ολοκληρωμένο σύστημα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας», «Discount zone = Ζώνη έκπτωσης».

Ενώ όμως εξελισσόταν η πραγματοποίηση της ενιαίας αγοράς, παρέμεναν παραμελημένοι, χωρίς σοβαρά και συστηματικά μέτρα, τρεις τομείς:

Ο ένας είναι ο τομέας της αεροπορικής ασφάλειας. Η μοναδική σχετική υποδομή ήταν κάποια άτυπη συνεργασία διάφορων κρατών μελών σε διοικητικό επίπεδο, στις JAA (Joint Aviation Authorities)¹⁰. Αυτές εκπονούσαν τις JAR (Joint Aviation Requirements), δηλαδή κανόνες (που δεν καλύπτουν όλες τις παραμέτρους της αεροπορικής ασφάλειας) με αντικείμενο θέματα τεχνικά, δηλαδή μελέτη και κατασκευή αεροσκαφών, εκμετάλλευση και συντήρηση καθώς και πιστοποιήσεις. Στόχος ήταν η προώθηση ευρωπαϊκών προδιαγραφών για την ασφάλεια καθώς και την ανάπτυξη του κλάδου απέναντι στον ανταγωνισμό των ΗΠΑ. Αρχικά, σε τεχνικό επίπεδο η Κοινότητα δεν προχώρησε τότε πέρα από τις JAA. Απλώς χρησιμοποίησε μέρος των προδιαγραφών JAR σαν βάση κάποιας πολιτικής στον τομέα της ασφάλειας αλλά αρκετά δύσκαμπτης και όχι πλήρους. Βήματα αποφασιστικά έγιναν το 1994 και ιδίως το 1996, μετά το δυστύχημα στη Δομινικανή Δημοκρατία με 176 θύματα πολίτες της ΕΕ. Το αντικείμενο των σχετικών κειμένων ήταν οι αρχές διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων με βάση τους κανόνες του ΔΟΠΑ, ο έλεγχος τήρησης των κανόνων ασφαλείας του ΔΟΠΑ, η διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικά αεροδρόμια. Στα κείμενα αυτά χρησιμοποιείται ορολογία ίδια με εκείνη των αντίστοιχων ελληνικών νομοθετικών κειμένων αλλά σε πιο περιορισμένη έκταση καθώς για τεχνικά θέματα τα

⁹ Πρόκειται για τα περίφημα «Slots». Αντί για «Διαθέσιμος χρόνος» ή «Διαθέσιμος χρόνος χρήσης» που χρησιμοποιούνται, έχει προταθεί, και έχει χρησιμοποιηθεί ήδη σε κάποιο βαθμό, η απόδοση «Χρονοθυρίδα», δάνειο από τις τηλεπικοινωνίες, που θα μπορούσε να θεωρηθεί ευστοχότερη.

κείμενα αυτά παραπέμπουν σε συναφείς JAR. Οι JAR είναι κείμενα πολύ τεχνικά και εξειδικευμένα και, τουλάχιστον κάποιες σειρές τους, μεταφράζονται στα ελληνικά. Έχει μάλιστα δημιουργηθεί από συνάδελφο ένα πολύ ενδιαφέρον λεξιλόγιο. Ίδου μικρό σχετικό δείγμα της ορολογίας τους: «Airspeed at threshold = Ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο κατώφλι», «Correct flight path = Ορθό ίχνος πτήσης», «Failure of the critical engine = Βλάβη του κρίσιμου κινητήρα», «Ferry flight = Πτήση αυτομεταφοράς», «Landing gear extended = Σύστημα προσγείωσης σε θέση έκτασης», «Rate of climb = Βαθμός ανόδου», «Steep approach = Προσέγγιση μεγάλης γωνίας», «Trim = Αντιστάθμιση». Πάντως η ορολογία που χρησιμοποιείται στις JAR αποκλίνει σε κάποιο βαθμό, πιθανότατα σημαντικό, από τη διαμορφωμένη αεροπορική ορολογία στην ελληνική νομοθεσία. Μερικά σχετικά παραδείγματα: «Controlled airspace = Εναέριος χώρος υπό έλεγχο» σε JAR αντί «Ελεγχόμενος εναέριος χώρος» σε ελληνικό νομοθετικό κείμενο, «Flight simulator = Εξομοιωτής πτήσεων» αντί «Απομιμητής πτήσεων», «Cargo manifest = Ονομαστική κατάσταση φορτίου» αντί «Δηλωτικό φορτίου», «Restricted area = Ζώνη στην οποία ισχύουν περιοριστικά μέτρα» αντί «Περιορισμένη περιοχή». Το επόμενο σημαντικό βήμα για την ασφάλεια ήταν η πρωτοβουλία για την ίδρυση του νέου ευρωπαϊκού (αλλά με μέλη όχι μόνο χώρες της ΕΕ) οργανισμού για την ασφάλεια, του EASA (European Aviation Safety Agency = Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας), που συγκροτήθηκε το Σεπτέμβριο έτους 2003 με κανονισμό του Ιουλίου 2002. Ο οργανισμός αυτός ήδη υπάρχει και έχει δραστηριοποιηθεί, αναλαμβάνοντας ουσιαστικά και τυπικά πια ρόλο για την αεροπορική ασφάλεια. Όσον αφορά τις JAA, διατηρούνται αλλά ο ρόλος τους περιορίστηκε και συνεργάζονται με την EASA βάσει μεταξύ τους συμφωνίας.

Ο δεύτερος τομέας είναι η διαχείριση του εναερίου χώρου. Και εδώ η Κοινότητα υιοθέτησε δύο αρχές, την αρχή για φορέα με εξουσία λήψης αποφάσεων και εξασφάλισης της εφαρμογής τους και την αρχή για λύση σε επίπεδο ευρωπαϊκό, ευρύτερο του κοινοτικού. Έτσι βασίστηκε στον Eurocontrol, που ήδη υπήρχε. Οι σχετικές διαδικασίες δρομολογήθηκαν τον Ιούνιο 1997 και ολοκληρώθηκαν κατά το τέλος του έτους με την υπογραφή σχετικού πρωτοκόλλου το έτος 1999. Ο Eurocontrol παράγει και μεταφράζει στα ελληνικά δικά του κείμενα, τα «Eurocontrol Standards» και άλλα. Οι μεταφραστές της υπηρεσίας αυτής χρησιμοποιούν τις συνηθισμένες ελληνικές πηγές και αξιοποιούν την πείρα ειδικών του Οργανισμού.

¹⁰ Πρόκειται για άτυπη συνεργασία σε επίπεδο Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας που ξεκίνησε με την υπογραφή σχετικού εγγράφου στην Κύπρο το έτος 1990.

Ο τρίτος τομέας είναι οι εξωτερικές σχέσεις. Εδώ έχει πραγματοποιηθεί σημαντική πρόοδος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, παρά τις ποικίλες δυσχέρειες (βασικά ασυμφωνία μεταξύ κρατών μελών και απουσία, ακόμη, κοινής εξωτερικής πολιτικής). Παραμένουν εκκρεμότητες στις σχέσεις με τις ΗΠΑ. Από άποψη αεροπορικής ορολογίας δεν υπάρχει ενδιαφέρον υλικό στα κείμενα αυτά.

Πάντως σε εξέλιξη βρίσκονται διάφορες άλλες πολιτικές, που συνεπάγονται μάλιστα και σημαντικές επενδύσεις: η κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας (πρόταση της Επιτροπής τον Ιούλιο 2004, αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το έτος 2007)· το σύστημα πλοήγησης μέσω του δορυφορικού συστήματος Galileo που αφορά και τις αεροπορικές μεταφορές· το κοινό σύστημα καθορισμού τιμών για την παροχή υπηρεσιών· βελτιστοποίηση του εναερίου χώρου· πιστοποίηση παρόχων υπηρεσιών και ιδίως η δέσμη μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό που δρομολογήθηκε στις 20 Απριλίου 2004. Πάντως μπορεί να σημειωθεί ότι από άποψη ορολογίας οι τέσσερις κανονισμοί που εισάγουν τα μέτρα για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Όπως αναφέρθηκε, δεδομένου ότι περιγράφουν τη σχετική πολιτική, τα κοινοτικά νομοθετικά κείμενα για τις αεροπορικές μεταφορές καλύπτουν μέρος μόνο του συνόλου των σχετικών τομέων της εθνικής νομοθεσίας. Εκτός όμως από τους τομείς αυτούς καλύπτουν και άλλους, καθαρά κοινοτικού ενδιαφέροντος. Όσον αφορά το περιεχόμενό τους, είναι προσανατολισμένα προς τις συγκεκριμένες ανάγκες που εξυπηρετεί η κοινοτική πολιτική η οποία, όπως είναι φυσικό, εκτείνεται σε επίπεδο πέρα από το εθνικό.

Τα χαρακτηριστικά της αντίστοιχης ορολογίας ακολουθούν: οι τομείς της ορίζονται από τους τομείς πολιτικής ενώ αναπτύσσεται και ορολογία νέα, για έννοιες που δεν έχουν ποτέ μέχρι τώρα ξαναεμφανιστεί. Έτσι έχει δημιουργηθεί κάποιο κοινοτικό ιδιόλεκτο, ήδη αρκετά πλούσιο. Σχετικά δείγματα έχουν ήδη δοθεί.

Η αντιμετώπιση των αναγκών σε αεροπορική ορολογία στις κοινοτικές υπηρεσίες βασίζεται κατά κύριο λόγο στις εθνικές πηγές, που περιγράφηκαν στη σχετική παράγραφο, σε βοηθήματα κοινοτικά (βάση IATE, εσωτερικά λεξιλόγια) και στην αυτενέργεια, όταν πρόκειται για αντιμετώπιση όρων που εμφανίζονται για πρώτη φορά, πράγμα που, όπως φάνηκε παραπάνω, είναι συνηθισμένο. Η συνεργασία με εθνικές αρχές, όπως η ΥΠΑ, υπουργεία και

ενδεχομένως και άλλες, είναι περιορισμένη για διάφορους λόγους (απουσία σημείων επαφής, οπότε η αναζήτηση προσώπου κατάλληλου για παροχή συμβουλών για θέματα αεροπορικής ορολογίας γίνεται δυσχερέστατη και χρονοβόρα, δισταγμός για λόγους ψυχολογικούς εφόσον δεν υπάρχει θεσμοθετημένη συνεργασία κ.λπ.). Το αποτέλεσμα αντικατοπτρίζει όλα τα μειονεκτήματα των εθνικών πηγών, εντεινόμενα από το γεγονός ότι κατά κανόνα στις κοινοτικές μεταφραστικές υπηρεσίες, σε όλες τις γλώσσες, υπερέχουν αριθμητικώς οι μεταφραστές από μεταφραστικές σχολές, γενικής, βασικά γλωσσικής, κατάρτισης. Έτσι πρέπει να θεωρηθούν απόλυτα φυσικό φαινόμενο οι όποιες ορολογικές αστοχίες και ασυνέπειες απαντούν στα κοινοτικά νομοθετικά κείμενα για αεροπορικές μεταφορές στην ελληνική γλώσσα καθώς και οι αποκλίσεις από την ελλαδική αεροπορική ορολογία. Άς παρατεθούν και μερικά τέτοια παραδείγματα: σε κάποια κείμενα δεν γίνεται η διάκριση μεταξύ «Αεροδρομίου» και «Αερολιμένα» που είναι σαφέστατη στο ΒΔ αριθ. 22 του 1964 άρθρο 1 ενώ αλλού είδαμε, πχ, «Self-handling = Εξυπηρέτηση δι'ιδίων μέσων» ή και «Αυτοεξυπηρέτηση», «Traffic right = Δικαίωμα μεταφορών» ή και «Μεταφορικό δικαίωμα», «Scheduled air service = Τακτική αεροπορική γραμμή» και παράλληλα «Direct air service = Απ'ευθείας αεροπορικό δρομολόγιο» και «Passenger air service = Αεροπορική μεταφορά επιβατών» (με το ερώτημα για τους τρεις τελευταίους όρους αν υπάρχει μοναδική απόδοση του «Air service»).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Υπάρχει ενδεχόμενο αυτά που αναφέρθηκαν για την αεροπορία και την ειδική ορολογία της να αφορούν και άλλους τομείς της κοινοτικής δράσης. Με αυτή την έννοια η παρούσα εργασία θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μελέτη περίπτωσης ενδεχομένως αντιπροσωπευτική και άλλων.

Για την προκειμένη, απ' όσα προηγήθηκαν προκύπτουν μερικές διαπιστώσεις όπως: η προϊούσα ανάπτυξη της κοινοτικής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών σε πλάτος και σε βάθος, που δημιουργεί σημαντικές ανάγκες μετάφρασης σχετικών κειμένων· οι ελλείψεις υποδομής που περιγράφηκαν για τον τομέα της ορολογίας αεροπορικών μεταφορών, που λειτουργούν αρνητικά ενόψει της έντασης των αναγκών· στις αεροπορικές μεταφορές δημιουργείται διαρκώς νέα ορολογία, την οποία οι έλληνες μεταφραστές των κοινοτικών οργάνων είναι υποχρεωμένοι να αποδώσουν για πρώτη φορά στη γλώσσα τους μόνιμοι, χωρίς να είναι ειδικοί, με ό,τι αυτό μπορεί να συνεπάγεται.

Αυτά και άλλα καθιστούν αναγκαία κάποια σχετική δράση. Κατά την άποψή μας το απλούστερο σήμερα θα ήταν η δημιουργία, ως βασικής υποδομής, μιας ξεχωριστής και

ειδικής βάσης δεδομένων αεροπορικής ορολογίας. Στόχος θα ήταν η συστηματική συλλογή, καταγραφή και ταξινόμηση της αεροπορικής ορολογίας και η επιλογή αποδόσεων μοναδικών και έγκυρων για ξένους όρους. Παράλληλα, το περιβάλλον της βάσης θα μπορούσε να αποτελέσει κάποιο σημείο επαφής για θέματα ορολογίας αεροπορικών μεταφορών. Ίσως η βέλτιστη λύση να ήταν μια βάση του τύπου της Teleterm.

Στη βάση θα έπρεπε να διασφαλίζεται συμμετοχή αφενός εθνική (Ελλάδα, Κύπρος) και αφετέρου κοινοτική, κατά το σύστημα των Σουηδών που προβλέπει συνεργασία των δύο αυτών παραγόντων για θέματα ορολογίας. Αν αναλαμβανόταν σχετική πρωτοβουλία, από εθνικό ή το κοινοτικό επίπεδο, βασικό θέμα θα ήταν να καθοριστεί ποίος θα ασκήσει το σχετικό εθνικό ρόλο (η ΥΠΑ, που διαθέτει ευρεία τεχνογνωσία με κάλυψη όλων των σχετικών με την αεροπορία τομέων αλλά και γνώση της σχετικής ορολογίας, το Υπουργείο Μεταφορών, η ΕΛΕΤΟ που θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη συνεργασία των φορέων αυτών, και ίσως και άλλων, προσθέτοντας τη γλωσσική ευαισθησία και την τεράστια πείρα της στο χειρισμό σχετικών θεμάτων)*.

* Βιβλιογραφία δεν παρατίθεται λόγω έκτασης του κειμένου.

Μιχάλης ΚΑΛΛΕΡΓΗΣ

Μεταφραστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
Ταχυδρομική διεύθυνση:
Michael Kallergis
Av. Orban 139, 1150 Bruxelles
BELGIQUE
Αρ. τηλεφώνου: 00322 29 60092
Ηλεκτρονική διεύθυνση: michael.kallergis@cec.eu.int