

Ще задължи ли Европейският съюз машинистите да говорят английски език?

Пиер Диумгард

1 Хронология

На 20 май 2023 г. „The Telegraph“ публикува статия, озаглавена [„Европейският съюз ще принуди своите машинисти да говорят английски език“](#).

Въведението гласи:

„Брюксел ще принуди машинистите на влакове в ЕС да говорят английски език съгласно правила, предназначени да насърчат по-тесните връзки между държавите членки.

Правилата, които ще бъдат обявени тази есен като част от Европейската директива за машинистите на влакове, ще изискват прилагането на единен общ език.

Източници казват, че английският трябва да бъде избран, въпреки нежеланието на някои държави членки на ЕС след Брекзит.

...

Източници от Брюксел потвърдиха, че за есента на тази година е планирано актуализиране на Директивата за машинистите. Те обаче предупредиха, че решението все още може да бъде забавено. »

Този член следва публикацията в Официален [вестник на Европейския съюз от 17 май 2023 г.](#)¹ с резолюция на Европейския парламент от 13 декември 2022 г. (План за действие за развитие на трансграничния пътнически транспорт на далечни разстояния).

38. [Европейският парламент] подчертава освен това необходимостта от насърчаване на единен работен език на равнището на ЕС, а именно английски, за машинисти, които превозват пътници по трансгранични маршрути на дълги разстояния и които не говорят езиците на държавите членки, преминали време на пътуването.

Позоваванията на началото на настоящата резолюция включват [проучването на Комисията от октомври 2021 г.](#) (478 страници на английски език), озаглавено „Трансгранични пътнически железопътни услуги на дълги разстояния“. Много хора („заинтересовани страни“), занимаващи се с международния транспорт, бяха интервюирани, за да дадат своето мнение.

Изглежда, че проблемът с езиците за машинистите се разглежда два пъти:

— стр. 73: *Заинтересованите страни също така подчертаха, че европейските железници използват широк спектър от технически и оперативни системи и езици. В авиацията, от друга страна, общите стандарти и един език означават, че обучените екипажи могат да излитат, да летят между и да кацат на почти всички летища в Европа или по света без допълнително обучение.*

— стр. 413: *Железниците работят на различни езици. Може да се наложи машинистите да говорят съответния местен език, за да отговарят на изискванията за безопасност. Друг влаков персонал може да се наложи да говори един или повече местни езици, за да рекламира и да се грижи за пътниците.*

¹ [категория:Автомобили](#); предлага се на всички официални езици на Европейския съюз, като двете букви, указващи езика, се заменят с тези на друг език, например замяната на „FR,с „ES“ с испански език.

Езиковият проблем изглежда не е разгледан в потенциалните мерки за премахване на пречките пред железопътния транспорт на дълги разстояния (страница xiii = стр. 25).

2 Разлики между въздушния и железопътния транспорт

Един самолет пътува от едно летище на друго, без да докосва земя, така че без да осъществява контакт с прелитащата страна и следователно без взаимодействие с населението на страната прелита. Ако всичко върви добре, екипажът има контакт само с професионалисти (контролери на въздушното движение). Дори и в случай на трудности, няма контакт с населението на страната, тъй като самолетът може да кацне само на летище (аконе и, като цяло произшествието е много сериозно, с много смъртни случаи).

Напротив, влакът се движи на жп линия на приземно ниво. Ако всичко върви добре, между две гари машинистите (и контролорите и останалата част от екипажа) нямат повече контакт с населението, отколкото с въздушния транспорт. В случай на инциденти, предупредителни команди за спиране на влака и има чести обмени с населението на страната.

Например, в случай на разкъсване на контактната мрежа, падане на дърво на пистата или движение на добитък по пътя, трябва да участват местни специалисти и е необходимо да се обменя информация с тях. В случай на самоубийство или лично произшествие персоналетът за спешна помощ, полицейските и съдебните органи в страната трябва да се намесят на място и следователно да обменят информация със стюардесите.

Следователно за железопътния транспорт „един работен език на равнище ЕС„ не е достатъчен, необходимо е да може да се говори с жителите на страната, които не знаят непременно „единния работен език“. Може да се припомни, че в доклад до Европейския парламент от септември 2022 г. „[Подходът на Европейския съюз към многоезичието в собствената му комуникационна политика](#)“ мнозинството от жителите на Европейския съюз не разбират английски език.

3 Проблем с демократичното функциониране при вземането на решения

Формално, правилото изглежда спазвано. Европейският парламент, (частичният) законодателен орган на Европейския съюз, издаде (необвързваща) резолюция след подготвителната работа на Комисията (проучването от октомври 2021 г.). Второ, Комисията, която е изпълнителният орган на Европейския съюз, работи по прилагането на настоящата резолюция и подготвя (обвързваща) директива, която след това ще трябва да бъде транспонирана в националното законодателство.

3.1 Тези, които са най-засегнати от езиците в железопътния транспорт, изглежда не са били консултирани.

Проучването на Европейската комисия беше информирано от отговорите на много заинтересовани страни в железопътния транспорт (таблица R.2): управители на инфраструктура, стари или нови железопътни линии, представители на пътниците, туристически агенции и т.н. Но не изглежда, че самите служители са били консултирани чрез техните профсъюзи. Списъкът на интервюираните лица или организации е между страници 87 (113) и 94 (120).

Въпреки това би било полезно да се консултираме с машинистите относно техните комуникационни нужди, дори ако политическите органи трябва да вземат решението.

3.2 Появата на английски език в резолюцията от декември 2022 г. изглежда е допълнение без много основания.

Параграфът в полза на налагането на английски език е сред другите два параграфа, в които се разглежда значението на езиковия въпрос:

37. [Европейският парламент] признава значението на езиковия въпрос за машинистите, пътуващи през границите, и призовава Комисията да насърчава разработването на цифрови езикови инструменти, които биха могли да бъдат приемливо решение за преодоляване на езиковите бариери и запълване на съществуващите пропуски;

38. [Европейският парламент] подчертава освен това необходимостта от насърчаване на единен за целия ЕС работен език, а именно английски, за машинисти, които превозват пътници по трансгранични маршрути на дълги разстояния и които не говорят езиците на държавите членки, които преминават по време на пътуването;

39. [Европейският парламент] подкрепя езиковото обучение на железопътния персонал, така че те да могат да отговорят адекватно на изискванията на всички пътници

Точки 37 и 39 се отнасят до значението на въпроса за езика като цяло. Това е в съответствие с общата политика на Европейския съюз, която насърчава многоезичието. От друга страна, параграф 38 говори за налагане на английски език на машинистите на пътнически влакове: може да се запитаме „защо английски,“ но и „защо пътнически влакове?“, тъй като е желателно да се развие железопътният товарен транспорт за екологичен преход на транспорта.

Популяризирането на английския език като един език не изглежда логично следствие от предходните параграфи: ако такова решение бъде взето, то би трябвало да бъде обосновано с предварителни доводи, което изглежда не е така в настоящия случай. „Освен това“ обикновено е израз, който показва, че това, което е описано, не е част от основния дискурс: означава ли това, че желанието за популяризиране на английски език е добавено без пряка връзка с основната реч?

3.3 Хронологията на публикациите не води до демократичен дебат

Демократичното функциониране на дадена институция не се измерва единствено чрез гласуване с по-голямо или по-малко мнозинство. Демократичното функциониране изисква ясна информация и дебат, за да може да се вземат информирани решения.

Проучването на Европейската комисия е от октомври 2021 г., а резолюцията на Парламента беше гласувана на месечната сесия през декември 2022 г. Надяваме се, че през този период парламентаристите ще могат да обсъдят съдържанието на тази резолюция.

Публикуването в Официален вестник обаче датира от май 2023 г.: минаха почти шест месеца. Това е много дълго и оне може да оправдае този интервал със забавяне на превода. Защо е това забавяне?

Статията в „The Telegraph“ се появява едва три дни по-късно, като указанията за директива трябва да бъдат издадени през есента (само четири месеца по-късно). Ето защо изглежда, че изготвянето на директивата е доста напреднало, докато текстът на резолюцията току-що беше публикуван. Тъй като в статията се казва само „Източниците твърдят, че...“, не можем да знаем къде е подготовката на директивата. Следователно това не оставя никаква

възможностна специалистите или на различните заинтересовани лица да изразят мнението си.

Следователно е възможно/вероятно директивата, която ще бъде публикувана, да е изготвена само от технократи, без да се вземат предвид становищата на основните заинтересовани лица. Това е срамота.

Можем да мечтаем по-добре като демократичното функциониране на Европейския съюз.

4 Приложение: настоящата ситуация

4.1 Според френската синдикална организация CGT (www.cheminotcgt.fr)

В статия от май 2021²г. Съюзът вече беше обезпокоен от заплахите от страна на английски език, които биха застрашили безопасността на железопътния транспорт.

От 2007 г. насам точка 8 от приложение VI към Европейската Директива 2007/59/ЕО определя минимални стандарти за езиковите изисквания. За да управлява влак по европейската мрежа, механикът трябва да има ниво на езикови умения B1 във всяка страна, в която шофира.

4.2 Съгласно Официален вестник на Европейския съюз

Текстът на посочената³ по-горе европейска директива не посочва ясно ниво B1, но дава преки индикации за очакваните компетенции.

8. ЕЗИКОВИ ТЕСТОВЕ

Машинистът, който трябва да общува с управителя на инфраструктурата по въпроси, определящи безопасността, притежава езикови умения на езика, посочен от съответния управител на инфраструктура. Това знание трябва да му позволи да комуникира активно и ефективно в рутинни, проблемни и извънредни ситуации.

Машинистът трябва да може да използва съобщенията и комуникационния метод, посочени в ТСОС „Експлоатация“. Той трябва да може да комуникира в съответствие с ниво 3 от следната таблица:

3 — може да се занимава с практически ситуации, включващи непредвиден елемент

— може да направи описание

— може да участва в прост разговор



2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>

Ще принуди ли UE машинистите да говорят английски? 5/5

Минималната честота на изпитите е, както следва: а) езикови умения (само когато езикът не е майчин език на лицето): на всеки три години или след отсъствие от повече от една година