

Kas Euroopa Liit kohustab vedurijuhte inglise keelt rääkima?

Pierre Dieumegard

1 Kronoloogia

20. mail 2023 avaldas The Telegraph artikli [„Euroopa Liit sunnib oma vedurijuhte inglise keelt rääkima“](#).

Sissejuhatuses on kirjas:

„Brüssel sunnib ELi rongijuhte rääkima inglise keelt eeskirjade alusel, mille eesmärk on tugevdada liikmesriikidevahelisi sidemeid.

Eeskirjad, mis sel sügisel kuulutatakse välja Euroopa rongijuhtide direktiivi osana, nõuavad ühtse ühise keele kasutamist.

Allikate sõnul tuleks valida inglise keel, vaatamata mõnede ELi liikmesriikide vastumeelsusele pärast Brexitiit.

...

Brüsseli allikad on kinnitanud, et rongijuhtide direktiivi ajakohastamine on kavandatud käesoleva aasta sügiseks. Kuid nad hoiatasid, et otsus võib siiski edasi lükata. „

Selles artiklis järgitakse Euroopa Liidu [Teatajas 17. mail 2023 avaldatud Euroopa Parlamendi 13. detsembri 2022. aasta¹ resolutsiooni](#) (Strasbourgis täiskogu) „Tegevuskava pikamaa- ja piiriülese reisijateveo arendamiseks“.

38. [Euroopa Parlament] rõhutab lisaks vajadust edendada ELi tasandil ühtset töökeelt, nimelt inglise keelt vedurijuhtide jaoks, kes veavad reisijaid pikkadepiiriülestel marsruutidel ja kes ei räägi reisi ajalläbitud liikmesriikidekeeli.

Viited käesoleva resolutsiooni algusele hõlmavad [komisjoni 2021. aasta oktoobri uuringut](#) (478 lehekülge inglise keeles) „Long distance cross-border rail services“. Paljud rahvusvahelise transpordiga seotud isikud (edaspidi „sidusrühmad“) intervjueriti oma arvamuse avaldamiseks.

Näib, et vedurijuhtide keelteprobleemiga tegeletakse kaks korda:

– lk 73: *Sidusrühmad rõhutasid ka, et Euroopa raudteed kasutavad mitmesuguseid tehnilisi ja operatiivseid süsteeme ja keeli. Lennunduses aga tähendavad ühised standardid ja ühtne keel seda, et koolitatud õhusõiduki meeskonnad saavad õhku tõusta, lennata ja maanduda peaaegu kõigis Euroopa või maailma lennujaamades ilma täiendkoolituseta.*

– lk 413: *Raudteed töötavad erinevates keeltes. Vedurijuhtidel võib ohutusnõuete täitmiseks olla vaja rääkida asjakohast kohalikku keelt. Teised rongitöötajad võivad reisijate reklaamimiseks ja nende eest hoolitsemiseks vajada üht või mitut kohalikku keelt.*

Näib, et keeleprobleemi ei käsitleta võimalikes meetmetes, milleeesmärk on kõrvaldada pikamaa raudteetranspordi takistused (lk xiii = lk 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; kättesaadav kõigis Euroopa Liidu ametlikes keeltes, asendades kaks tähte, mis näitavad keelt, teise keele omaga, näiteks asendatakse sõna „FR“ hispaania keelega „ES“.

2 Lennu- ja raudteetranspordi erinevused

Üks lennuk läheb ühest lennujaamast teise ilma maad puudutamata, nii et ilma kontaktita ülelennuriigiga ja seega ilma suhtlemiseta riigi elanikkonnaga ületas see. Kui kõik läheb hästi, on lennumeeskonnal kontakt ainult spetsialistidega (lennujuhtidega). Isegi raskuste korral puudub kontakt riigi elanikkonnaga, sest lennuk saab maanduda ainult lennujaamas (kuumitte, siis on õnnetus üldiselt väga tõsine, kus hukkab palju inimesi).

Vastupidi, rong sõidab raudteel maapinnal. Kui kõik läheb hästi, siis kahe jaama vahel ei ole rongijuhtidel (ja lennujuhtidel ja ülejäänud meeskonnaliikmetel) rohkem kontakte elanikkonnagaku õhustranspordi puhul. Vahejuhtumite korral on rongi peatamiseks vaja ettevaatusabinõusid ja riigi elanikega toimub sagedasi vahetusi.

Näiteks tuleb kaasata kohalikud spetsialistid, kui tekib kontakt, puu kukkumine rööbasteel või kariloomade liikumine teedel ning nendega on vaja vahetada teavet. Enesetapu või isikliku õnnetuse korral peavad riigi hädaabitöötajad, politsei- ja õigusasutused kohapeal sekkuma ja seetõttu vahetama teavet lennusaatjatega.

Seetõttu ei piisa raudteetranspordi puhul „ühtsest töökeelest ELi tasandil“, mistõttu on vaja rääkida riigi elanikega, kes tingimata ei oska „ühtset töökeelt“. Võib meenutada, et 2022. aasta septembris Euroopa Parlamendile esitatud raportis „[Euroopa Liidu lähenemisviis mitmekeelsusele oma kommunikatsioonipoliitikas](#)“ ei mõista enamik Euroopa Liidu elanikke inglise keelt.

3 Demokraatliku toimimise probleem otsuste tegemisel

Formaalselt tundub see reegel olevat kinni peetud. Euroopa Parlament, Euroopa Liidu (osaline) seadusandlik organ, esitas pärast komisjoni ettevalmistavat tööd (2021. aasta oktoobri uuring) (mittesiduv) resolutsiooni. Teiseks, komisjon, kes on Euroopa Liidu täitevorgan, tegeleb selle resolutsiooni rakendamise ja valmistab ette (siduvat) direktiivi, mis tuleb seejärel siseriiklikku õigusesse üle võtta.

3.1 Näib, et nendega, keda raudteetranspordi keeled kõige rohkem mõjutavad, ei ole konsulteeritud.

Euroopa Komisjoni uuringut teavitati paljude raudteetranspordi sidusrühmade vastustest (tabel R.2): raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, vanad või uued raudteed, reisijate esindajad, reisibürood jne, kuid tundub, et töötajatega ei ole nende ametiühingute kaudu konsulteeritud. Küsitatud isikute ja organisatsioonide nimekiri on vahemikus 87 (113) kuni 94 (120).

Siiski oleks kasulik konsulteerida vedurijuhtidega nende kommunikatsioonivajaduste üle, isegi kui otsuse peavad tegema poliitilised võimud.

3.2 Inglise keeleilmumine 2022. aasta detsembri resolutsioonis näib olevat täiendus ilma igasuguse põhjendusega.

Inglise keele kehtestamist pooldav lõik on üks kahest teisest lõigust, mis käsitlevad keelelise küsimuse tähtsust:

37. [Euroopa Parlament] tunnistab keeleprobleemi tähtsust piiriülevalt liikuvate vedurijuhtide jaoks ja kutsub komisjoni üles edendama digitaalsete keelevahendite väljatöötamist, mis võiksid olla taskukohaseks lahenduseks keelebarjääri ületamisel ja olemasolevate lünkade täitmisel;

38. [Euroopa Parlament] rõhutab lisaks vajadust edendada kogu ELi hõlmavat ühtset töökeelt, nimelt inglise keelt vedurijuhtide jaoks, kes veavad reisijaid piiriülestel pikamaa marsruutidel ja kes ei räägi reisi ajal läbitud liikmesriikide keeli;

39. [Euroopa Parlament] toetab raudteetöötajate keeleõpet, et nad saaksid asjakohaselt vastata kõigi reisijate nõudmistele.

Punktid 37 ja 39 käsitlevad keeleküsimumise tähtsust üldiselt. See on kooskõlas Euroopa Liidu üldise poliitikaga, mis edendab mitmekeelsust. Teiselt poolt räägib punkt 38 sellest, et reisirongide juhtidele kehtestatakse inglise keel: võib küsida, miks inglise keel, aga ka „miks reisirongid?“, kuna on soovitatav arendada raudtee-kaubavedu transpordi ökoloogiliseks üleminekuks.

Inglise keele kui ühe keele edendamine ei tundu olevat eelmiste punktide loogiline tagajärg: kui selline otsus tehtaks, peaks see olema põhjendatud sissejuhatavate argumentidega, mis ei tundu käesoleval juhul nii olevat. „Lisaks“ on tavaliselt väljend, mis näitab, et kirjeldatud ei ole põhidiskursuse osa: kas see tähendab, et soov edendada inglise keelt lisati ilma otsese seoseta põhikõnega?

3.3 Väljaannete kronoloogia ei soodusta demokraatlikku arutelu

Institutsiooni demokraatlikku toimimist ei mõõdeta üksnes suurema või väiksema häälteenamusega hääletamise teel. Demokraatlik toimimine nõuab selget teavet ja arutelu, et oleks võimalik teha teadlikke otsuseid.

Euroopa Komisjoni uuring pärineb 2021. aasta oktoobrist ja Euroopa Parlamendi resolutsioon pandi hääletusele 2022. aasta detsembri osaistungjärgul. Loodetakse, et selle aja jooksul on parlamendiliikmed saanud arutada selle resolutsiooni sisu.

Kuid avaldamine Euroopa Liidu Teatajas pärineb 2023. aasta maist: peaaegu kuus kuud on möödas. See on väga pikk ja oei saa õigustada seda intervalli tõlke viivitustega. Milleks selline viivitus?

Artikkel „Telegraaf“ ilmus alles kolm päeva hiljem, märkides, et direktiiv tuleb välja anda sügisel (ainult neli kuud hiljem). Seetõttu tundub, et direktiivi koostamine on hästi edenenu, samal ajal kui resolutsiooni tekst on äsja avaldatud. Kuna artikkel ütleb ainult „Allikad väidavad, et...“, ei saa me teada, kus on direktiivi ettevalmistamine. Seega jätab see spetsialistidele või erinevatele asjaomastele isikutele vähe võimalusi oma arvamust avaldada.

Seega on võimalik/tõenäoline, et avaldamisele kuuluv direktiiv on koostatud ainult tehnokraatide poolt, võtmata arvesse peamiste asjaomaste isikute arvamusi. See on häbiväärne.

Me võime unistada paremini kui Euroopa Liidu demokraatlikust toimimisest.

4 Lisa: praegune olukord

4.1 Prantsuse ametiühingu CGT andmetel (www.cheminotcgt.fr)

2021. aasta mai²artiklis oli liit juba muresinglise keele ohtude pärast, mis seaksid ohtu raudteehutuse.

Alates 2007. aastast on Euroopa direktiivi 2007/59/EÜ VI lisa punktis 8 sätestatud keelenõuete miinimumnõuded. Euroopa võrgustikus rongiga sõitmiseks peab mehaanikul olema B1- tasemel keeleoskus igas riigis, kus ta sõidab.

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

4.2 Vastavalt Euroopa Liidu Teatajale

³Eespool nimetatud Euroopa direktiivi tekstis ei osutata selgelt B1-tasemele, vaid antakse otsene ülevaade eeldatavatest pädevustest.

8. KEELETESTID

Vedurijuhil, kes peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga ohutuse kindlaksmääramise küsimustes suhtlema, peab olema asjaomase raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja osutatud keeles keeleoskus. Need teadmised peavad võimaldama tal aktiivselt ja tõhusalt suhelda rutiinsetes, probleemsetes ja hädaolukordades.

Juht peab saama kasutada käitamise KTKdes sätestatud sõnumeid ja sidemeetodit. Ta peab suutma suhelda järgmise tabeli 3. taseme kohaselt:

3 – võib tegeleda praktiliste olukordadega, mis hõlmavad ettenägematuid asjaolusid;

– võib teha kirjelduse

võib osaleda lihtsas vestluses

Uuringute minimaalne sagedus on järgmine: a) keeleoskus (ainult juhul, kui keel ei ole isiku emakeel): iga kolme aasta tagant või pärast äraolekut üle ühe aasta

