

Hoće li Europska unija obvezati strojovođe da govore engleski?

Pierre Dieumegard

1 Kronologija

Dana 20. svibnja 2023. „Telegraf” objavljuje članak [„Europska unija prisilit će svoje strojovođe da govore engleski”](#)

Uvod glasi:

„Bruxelles će prisiliti strojovođe u EU-u da govore engleski u skladu s pravilima osmišljenima za jačanje bliskijih veza među državama članicama.

Pravila koja će biti najavljena ove jeseni kao dio europske direktive za strojovođe zahtijevat će primjenu jedinstvenog zajedničkog jezika.

Izvori kažu da bi engleski trebao biti odabran unatoč nevoljkosti nekih država članica EU-a nakon Brexita.

...

Izvori iz Bruxellesa potvrdili su da je ažuriranje Direktive o strojovođama planirano za jesen ove godine. Međutim, upozorili su da bi odluka mogla biti odgođena. ♪

Ovaj članak slijedi prijedlog iz Službenog [lista Europske unije od 17. svibnja 2023. rezolucijom](#)¹ Europskog parlamenta od 13. prosinca 2022. (sjednica u Strasbourgu) „Aksijski plan za razvoj prekograničnog i prijevoza putnika na velike udaljenosti”.

38. [Europski parlament] nadalje naglašava potrebu za promicanjem jedinstvenog radnog jezika na razini EU-a, odnosno engleskog, za strojovođe koji prevoze putnike naprekgograničnim rutama na velike udaljenosti i koji ne govore jezikom država članica koje su prešletijekom putovanja

Upućivanja na početak ove Rezolucije uključuju [studiju Komisije iz listopada 2021.](#) (478 stranica na engleskom jeziku) naslovljenu „Usluge prekograničnog željezničkog prijevoza putnika na dugim udaljenostima”. Mnogi ljudi („dionici”) koji se bave međunarodnim prijevozom ispitani su kako bi izrazili svoje mišljenje.

Čini se da se problem jezika strojovođa rješava dva puta:

— str. 73.: *Dionici su također naglasili da se europske željeznice koriste širokim rasponom tehničkih i operativnih sustava i jezika. U zrakoplovstvu, s druge strane, zajednički standardi i jedan jezik znače da osposobljeni zrakoplovni posada može poletjeti, letjeti između i sletjeti u gotovo svim zračnim lukama u Europi ili svijetu bez daljnjeg osposobljavanja.*

— str. 413.: *Željeznice rade na različitim jezicima. Strojovođe će možda morati govoriti relevantnim lokalnim jezikom kako bi ispunili sigurnosne zahtjeve. Ostalo osoblje vlaka možda će morati govoriti jedan ili više lokalnih jezika kako bi se oglašavalo i brinulo o putnicima.*

Činise da se jezični problem ne rješava mogućim mjerama za uklanjanje prepreka željezničkom prijevozu na velike udaljenosti (stranica xiii = str. 25.).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; dostupno na svim službenim jezicima Europske unije, zamjenjujući dva slova koja označavaju jezik drugim jezikom, na primjer, zamjenjujući riječ „FR” riječju „ES” kako bi imala španjolski.

2 Razlike između zračnog i željezničkog prijevoza

Jedan zrakoplov ide iz jedne zračne luke u drugu bez dodirivanja zemlje, tako da bez kontakta s preletećom zemljom, a time i bez interakcije sa stanovništvom zemlje. Ako sve ide dobro, zrakoplovna posada ima kontakt samo s profesionalcima (kontrolorima zračnog prometa). Čak i u slučaju poteškoća, nema kontakta sa stanovništvom zemlje, jer zrakoplov može sletjeti samo u zračnu luku (akone, općenito, nesreća je vrlo ozbiljna, s mnogo smrtnih slučajeva).

Naprotiv, vlak vozi željeznicom na razini tla. Ako sve ide dobro, između dvije postaje, strojovođe (i kontrolori i ostatak posade) nemaju više kontakta sa stanovništvom nego za zračni prijevoz. U slučaju incidenata, oprez zapovijeda da se zaustavi vlak, a postoje česte razmjene sa stanovništvom zemlje.

Na primjer, u slučaju puknuća čvora, pada stabla na stazu ili kretanja stoke na cesti, moraju biti uključeni lokalni stručnjaci i s njima je potrebno razmjenjivati informacije. U slučaju samoubojstva ili osobne nesreće, osoblje hitne pomoći, policija i pravosudna tijela u zemlji moraju intervenirati na licu mjesta i stoga razmjenjivati informacije sa stjuardesom.

Stoga za željeznički prijevoz „jedinostveni radni jezik na razini EU-a” nije dovoljan, potrebno je moći razgovarati s stanovnicima zemlje koji ne poznaju nužno „jedinostveni radni jezik”. Može se podsjetiti da u izvješću Europskom parlamentu iz rujna 2022. „[Pristup Europske unije višejezičnosti u svojoj komunikacijskoj politici](#)” većina stanovnika Europske unije ne razumije engleski jezik.

3 Problem demokratskog funkcioniranja u donošenju odluka

Formalno, pravilo se čini poštovanim. Europski parlament, (djelomično) zakonodavno tijelo Europske unije, objavio je (neobvezujuću) rezoluciju nakon pripremnog rada Komisije (studija iz listopada 2021.). Drugo, Komisija, izvršno tijelo Europske unije, radi na provedbi ove rezolucije i priprema (obvezujuću) direktivu koja će se zatim morati prenijeti u nacionalno zakonodavstvo.

3.1 Čini se da nisu konzultirani jezici koji su najviše pogođeni željezničkim prijevozom.

Studija Europske komisije temeljila se na odgovorima mnogih dionika u željezničkom prometu (tablica R.2): upravitelji infrastrukture, stare ili nove željeznice, predstavnici putnika, putničke agencije itd. Međutim, čini se da se sa samim osobljem nije savjetovalo preko njihovih sindikata. Popis osoba ili organizacija s kojima se intervjuira nalazi se između stranica 87. (113) i 94. (120).

Međutim, bilo bi korisno savjetovati se sa strojovođama o njihovim komunikacijskim potrebama, čak i ako politička tijela moraju donijeti odluku.

3.2 Čini se daje pojavljivanje engleskog jezika u rezoluciji iz prosinca 2022. dodatak bez puno opravdanja

Točka u korist nametanja engleskog jezika je, među ostalim, dva odlomka koji se odnose na važnost jezičnog pitanja:

37. [Europski parlament] priznaje važnost jezičnog pitanja za strojovođe koji putuju preko granica i poziva Komisiju da promiče razvoj digitalnih jezičnih alata, što bi moglo biti cjenovno pristupačno rješenje za prevladavanje jezičnih prepreka i popunjavanje postojećih praznina;

38. [Europski parlament] nadalje naglašava potrebu za promicanjem jedinostvenog radnog jezika na razini EU-a, odnosno engleskog, za strojovođe koji prevoze putnike na

prekograničnim rutama na velike udaljenosti i koji ne govore jezike država članica koje su prešle tijekom putovanja;

39. [Europski parlament] podupire jezičnu izobrazbu željezničkog osoblja kako bi mogli na odgovarajući način odgovoriti na zahtjeve svih putnika

Točke 37. i 39. odnose se općenito na važnost pitanja jezika. To je u skladu s općom politikom Europske unije kojom se promiče višejezičnost. S druge strane, u točki 38. govori se o uvođenju engleskog jezika strojovođama putničkih vlakova: može se zapitati „zašto engleski”, ali i „zašto putnički vlakovi?” jer je poželjno razviti željeznički prijevoz tereta za ekološku tranziciju prometa.

Ne čini se da promicanje engleskog kao jedinstvenog jezika nije logična posljedica prethodnih stavaka: ako bi se takva odluka donijela, ona bi trebala biti opravdana preliminarnim argumentima, što se ovdje ne čini. „Nadalje” je obično izraz koji pokazuje da ono što je opisano nije dio glavnog diskursa: znači li to da je želja za promicanjem engleskog jezika dodana bez ikakve izravne poveznice na glavni govor?

3.3 Kronologija publikacija ne pogoduje demokratskoj raspravi

Demokratsko funkcioniranje institucije ne mjeri se samo glasovanjem s većom ili manjom većinom. Demokratsko funkcioniranje zahtijeva jasne informacije i rasprave kako bi se mogle donositi utemeljene odluke.

Studija Europske komisije datira iz listopada 2021., a rezolucija Parlamenta izglasana je na sjednici u prosincu 2022. Nadamo se da su u tom razdoblju zastupnici bili u mogućnosti raspravljati o sadržaju ove rezolucije.

No, objava u Službenom listu datira iz svibnja 2023.: prošlo je gotovo šest mjeseci. To je vrlo dugo i ne može opravdati taj interval kašnjenjima u prijevodu. Zašto takva odgoda?

Članak pod naslovom „The Telegraph” pojavio se tek tri dana kasnije, s naznakama direktive koja će biti izdana u jesen (samo četiri mjeseca kasnije). Stoga se čini da je izrada direktive dobro napredna, dok je tekst rezolucije upravo objavljen. Kao što članak kaže samo „Izvori tvrde da...”, ne možemo znati gdje je priprema direktive. Time se stručnjacima ili različitim zainteresiranim osobama stoga ne ostavlja mogućnost da iznesu svoje mišljenje.

Stoga je moguće/vjerojatno da će direktivu koja će biti objavljena sastavljati samo tehokrati, ne uzimajući u obzir mišljenja glavnih dotičnih osoba. To je sramota.

Možemo sanjati bolje kao demokratsko funkcioniranje Europske unije.

4 Prilog: trenutačno stanje

4.1 Prema navodima francuskog sindikata CGT (www.cheminotcgt.fr)

U članku iz svibnja 2021². Unija je već bila zabrinuta zbog prijatnji s engleskog jezika koje bi ugrozile sigurnost željeznice.

*Od 2007. točkom 8. Priloga VI. Europskoj Direktivi 2007/59/EZ utvrđuju se minimalni standardi za jezične zahtjeve. Kako bi vozio vlak na europskoj mreži, mehaničar mora imati razinu znanja jezika **B1** u svakoj zemlji u kojoj vozi.*

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

4.2 Prema Službenom listu Europske unije

U³ gore navedenom tekstu Europske direktive ne navodi se jasno razina B1, već se daju izravne naznake očekivanih kompetencija.

8. JEZIČNI TESTOVI

Strojovođa koji mora komunicirati s upraviteljem infrastrukture o pitanjima utvrđivanja sigurnosti mora imati jezične vještine na jeziku koji je naveo dotični upravitelj infrastrukture. To znanje mora omogućiti aktivno i učinkovito komuniciranje u rutinskim, problematičnim i izvanrednim situacijama.

Strojovođa mora moći koristiti poruke i komunikacijsku metodu navedenu u TSI-jima za odvijanje i upravljanje prometom. Mora biti u stanju komunicirati u skladu s razinom 3 sljedeće tablice:

3 — može se baviti praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element

— može napraviti opis

može sudjelovati u jednostavnom razgovoru

Minimalna učestalost pregleda je sljedeća: a) jezične vještine (samo ako jezik nije materinski jezik osobe): svake tri godine ili nakon svake odsutnosti dulje od jedne godine

