

Ar Europos Sąjunga įpareigos traukinių mašinistus kalbėti angliškai?

Pierre Dieumegard

1 Chronologija

2023 m. gegužės 20 d. „The Telegraph“ paskelbė straipsnį [„Europos Sąjunga privers traukinių mašinistus kalbėti angliškai“](#).

Įvade rašoma:

„Briuselis privers ES traukinių mašinistus kalbėti anglų kalba pagal taisykles, skirtas glaudesniems valstybių narių ryšiams skatinti.

Taisyklės, kurios bus paskelbtos šį rudenį kaip Europos traukinių mašinistų direktyvos dalis, turės būti taikomos viena bendra kalba.

Šaltiniai sako, kad turėtų būti pasirinkta anglų kalba, nepaisant kai kurių ES valstybių narių nenoro po „Brexit’o“.

...

*Briuselio šaltiniai patvirtino, kad šių metų rudenį planuojama atnaujinti Traukinių mašinistų direktyvą. Tačiau jie perspėjo, kad sprendimas vis dar gali būti atidėtas. **

Šis straipsnis yra po 2023 m. gegužės 17 d. Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje paskelbto 2022 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento rezoliucijos¹ (Strasbūro plenarinė sesija) „Veiksmų planas tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinio keleivinio transporto plėtrai“.

38. [Europos Parlamentas] taip pat pabrėžia, kad reikia skatinti bendrą darbo kalbą ES lygmeniu, t. y. anglų kalbą, skirtą traukinių mašinistams, kurie veža keleivius tolimojo susisiekimotarptvalstybiniais maršrutais ir kurie kelionės metu nemokavalstybių nariųkalbų.

Nuorodos į šios rezoliucijos pradžią apima [2021 m. spalio mėn. Komisijos tyrimą](#) (478 puslapiai anglų kalba) „Ilgo nuotolio tarpvalstybinės keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos“. Daug asmenų („suinteresuotųjų subjektų“), susijusių su tarptautiniu transportu, buvo apklausti, kad pateiktų savo nuomonę.

Atrodo, kad traukinių mašinistų kalbų problema sprendžiama du kartus:

– p. 73: *Suinteresuotosios šalys taip pat pabrėžė, kad Europos geležinkeliai naudoja įvairias technines ir veiklos sistemas ir kalbas. Kita vertus, aviacijos srityje bendri standartai ir bendra kalba reiškia, kad apmokyti orlaivių įgulos nariai gali pakilti, kristi ir nusileisti beveik visuose Europos ar pasaulio oro uostuose be tolesnio mokymo.*

– p. 413: *Geležinkeliai veikia skirtingomis kalbomis. Traukinių mašinistams gali tekti kalbėti atitinkama vietos kalba, kad jie atitiktų saugos reikalavimus. Kitiems traukinio darbuotojams gali tekti kalbėti viena ar keliomis vietinėmis kalbomis, kad reklamuotų keleivius ir jais rūpintųsi.*

Neatrodo, kadkalbos problema būtų sprendžiama imantis galimų priemonių tolimojo susisiekimo geležinkelių transporto kliūtims šalinti (xiii = p. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; galima rasti visomis oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, kuriomis dvi raidės, nurodančios kalbą, pakeičiamos kita kalba, pavyzdžiui, žodis „FR“ pakeičiamas žodžiu „ES“ ispanų kalba.

2 Oro ir geležinkelių transporto skirtumai

Vienas lėktuvas skrenda iš vieno oro uosto į kitą neliesdamas žemės, taigi be kontakto su viršskrydžiu skrendančia šalimi, todėl be sąveikos su šalies gyventojais skrido. Jei viskas klostosi gerai, orlaivio įgula turi kontaktą tik su specialistais (oro eismo vadovais). Net ir iškilus sunkumams, nėra kontakto su šalies gyventojais, nes orlaivis gali nusileisti tik oro uoste (jeine, apskritai, avarija yra labai rimta, su daug mirčių).

Priešingai, traukinys važiuoja geležinkeliu ant žemės. Jei viskas klostosi gerai, tarp dviejų stočių traukinio mašinistai (ir kontrolieriai bei kiti įgulos nariai) neturi daugiau ryšių su gyventojais nei oro transportu. Įvykus incidentams, išpėjamos komandos sustabdyti traukinį ir dažnai keičiamasi su šalies gyventojais.

Pavyzdžiui, kontaktinio tinklo plyšimo, medžio kritimo ant bėgių arba gyvulių judėjimo kelyje atveju turi dalyvauti vietos specialistai ir su jais reikia keistis informacija. Savižudybės ar asmeninio nelaimingo atsitikimo atveju šalies skubios pagalbos personalas, policija ir teisminės institucijos turi įsikišti vietoje ir taip keistis informacija su skrydžių palydovais.

Todėl geležinkelių transporto srityje nepakanka vieningos darbo kalbos ES lygmeniu, būtina turėti galimybę kalbėti su šalies gyventojais, kurie nebūtinai moka „vieną darbo kalbą“. Galima priminti, kad 2022 m. rugsėjo mėn. ataskaitoje Europos Parlamentui [„Europos Sąjungos požiūris į daugiakalbystę savo komunikacijos politikoje“ dauguma Europos Sąjungos gyventojų nesupranta anglų kalbos.](#)

3 Demokratinio veikimo sprendimų priėmimo procese problema

Formaliai atrodo, kad šios taisyklės laikomasi. Europos Parlamentas, (dalinis) Europos Sąjungos teisėkūros organas, po Komisijos parengiamojo darbo (2021 m. spalio mėn. tyrimas) paskelbė (neprivalomą) rezoliuciją. Antra, Komisija, kuri yra Europos Sąjungos vykdomoji institucija, įgyvendina šią rezoliuciją ir rengia (privalomą) direktyvą, kuri vėliau turės būti perkelta į nacionalinę teisę.

3.1 Neatrodė, kad buvo konsultuotasi su labiausiai geležinkelių transporto kalbomis paveiktomis kalbomis.

Europos Komisijos tyrimas buvo pagrįstas daugelio geležinkelių transporto suinteresuotųjų subjektų atsakymais (R.2 lentelė): infrastruktūros valdytojai, seni ar nauji geležinkeliai, keleivių atstovai, kelionių agentūros ir kt. Tačiau neatrodė, kad su darbuotojais konsultuotasi per jų profesines sąjungas. Apklaustų asmenų arba organizacijų sąrašas yra tarp 87 (113) ir 94 (120) puslapių.

Tačiau būtų naudinga konsultuotis su traukinių mašinistais dėl jų bendravimo poreikių, net jei sprendimą turi priimti politinės valdžios institucijos.

3.2 Atrodė, kad anglų kalbos atsiradimas 2022 m. gruodžio mėn. rezoliucijoje yra papildymas be didelio pagrindimo.

Tarp kitų dviejų punktų, kuriuose kalbama apie kalbinio klausimo svarbą, pritariama anglų kalbos nustatymui:

37. [Europos Parlamentas] pripažįsta kalbos klausimo svarbą tarpvalstybinio mastu keliaujantiems traukinių mašinistams ir ragina Komisiją skatinti kurti skaitmenines kalbos priemones, kurios galėtų būti įperkamas sprendimas, padedantis įveikti kalbos barjerus ir užpildyti esamas spragas;

38. [Europos Parlamentas] taip pat pabrėžia, kad reikia skatinti bendrą ES darbo kalbą, t. y. anglų kalbą, skirtą traukinių mašinistams, vežantiems keleivius tolimojo susisiekimo tarpvalstybiniais maršrutais ir nekalbantiems kelionės metu kertančių valstybių narių kalbomis;

39. [Europos Parlamentas] remia geležinkelio darbuotojų kalbų mokymą, kad jie galėtų tinkamai reaguoti į visų keleivių poreikius

37 ir 39 punktuose bendrai kalbama apie kalbos klausimo svarbą. Tai atitinka bendrą Europos Sąjungos politiką, kuria skatinama daugiakalbystė. Kita vertus, 38 punkte kalbama apie tai, kad keleivinių traukinių mašinistams taikoma anglų kalba: gali kilti klausimas „kodėl anglų kalba“, bet ir „kodėl keleiviniai traukiniai?“, nes pageidautina plėtoti krovinių geležinkelių transportą ekologinei transporto pertvarkai.

Atrodo, kad anglų kalbos kaip vienos kalbos populiarinimas nėra logiška pirmesnių punktų pasekmė: jei toks sprendimas būtų priimtas, jis turėtų būti pagrįstas preliminariais argumentais, o šiuo atveju taip nėra. „Daugiau“ paprastai reiškia, kad tai, kas aprašyta, nėra pagrindinio diskurso dalis: ar tai reiškia, kad noras skatinti anglų kalbą buvo pridėtas be jokios tiesioginės nuorodos į pagrindinę kalbą?

3.3 Leidinių chronologija nepadedą demokratiniams debatams

Institucijos demokratinis veikimas vertinamas ne tik balsuojant didesne ar mažesne balsų dauguma. Demokratiniam veikimui reikalinga aiški informacija ir diskusijos, kad būtų galima priimti informacija pagrįstus sprendimus.

Europos Komisijos tyrimas parengtas 2021 m. spalio mėn., o dėl Parlamento rezoliucijos buvo balsuojama per 2022 m. gruodžio mėn. sesiją. Tikimasi, kad per šį laikotarpį parlamentarai galėjo aptarti šios rezoliucijos turinį.

Tačiau Oficialiajame leidinyje paskelbta 2023 m. gegužės mėn.: praėjo beveik šeši mėnesiai. Tai labai ilgas laikotarpis ir negalipateisinti šio intervalo vertimo vėlavimu. Kodėl toks vėlavimas?

Straipsnis „Telegrafas“ pasirodė tik po trijų dienų, nurodant direktyvą, kuri turi būti paskelbta rudenį (tik po keturių mėnesių). Todėl atrodo, kad direktyvos rengimas yra gerokai pažengęs, o rezoliucijos tekstas ką tik paskelbtas. Kadangi straipsnyje tik sakoma „Šaltiniai teigia, kad...“, negalime žinoti, kur yra direktyvos rengimas. Todėl specialistams ar įvairiems suinteresuotiesiems asmenims paliekama mažai galimybių pareikšti savo nuomonę.

Todėl galima ir (arba) tikėtina, kad direktyvą, kuri bus paskelbta, rengs tik technokratai, neatsižvelgdami į pagrindinių suinteresuotųjų asmenų nuomones. Gėda.

Galime geriau svajoti apie demokratinį Europos Sąjungos veikimą.

4 Priedas: dabartinė padėtis

4.1 Prancūzijos profesinė sąjunga CGT (www.cheminotcgt.fr)

2021 m. gegužės mėn. straipsnyje²Sąjunga jau buvo susirūpinusi dėl grasinimų, kuriuos kelia visos anglų kalbos, o tai keltų pavojų geležinkelių saugai.

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

Nuo 2007 m. Europos direktyvos 2007/59/EB VI priedo 8 punkte nustatyti būtinausi kalbos reikalavimų standartai. Kad galėtų vairuoti traukinį Europos tinkle, mechanikas turi turėti B1 kalbos įgūdžių lygį kiekvienoje šalyje, kurioje jis vairuoja.

4.2 Pagal Europos Sąjungos oficialųjį leidinį

Minėtame Europos direktyvos tekste³ nėra aiškiai nurodytas B1 lygis, bet tiesiogiai nurodoma, kokios kompetencijos tikimasi.

8. KALBOS TESTAI

Mašinistas, kuris turi bendrauti su infrastruktūros valdytoju saugos nustatymo klausimais, turi turėti kalbos įgūdžių atitinkamo infrastruktūros valdytojo nurodyta kalba. Šios žinios turi suteikti jai galimybę aktyviai ir veiksmingai bendrauti įprastomis, probleminėmis ir avarinėmis situacijomis.

Mašinistas turi galėti naudotis Eksploatacijos TSS nurodytais pranešimais ir ryšių metodu. Ji turi gebėti palaikyti ryšį pagal šios lentelės 3 lygį:

3 – gali spręsti praktines situacijas, susijusias su nenumatytais elementais

– gali padaryti aprašymą

gali dalyvauti paprastame pokalbyje

Minimalus egzaminų dažnumas yra toks: a) kalbos mokėjimas (tik tais atvejais, kai kalba nėra asmens gimtoji kalba): kas trejus metus arba po ilgesnio nei vieno metų nebuvimo



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