

# Ali bo Evropska unija prisilila strojevodje, da govorijo angleško?

Pierre Dieumegard

## 1 Kronologija

„The Telegraph“ je 20. maja 2023 objavil članek [„Evropska unija bo prisilila svoje strojevodje, da govorijo angleško“](#).

Uvod se glasi:

*„Bruselj bo strojevodje EU prisilil, da govorijo angleško v skladu s pravili, ki spodbujajo tesnejše vezi med državami članicami.*

*Pravila, ki bodo objavljena to jesen v okviru evropske direktive o strojevodjih, bodo zahtevala uporabo enotnega skupnega jezika.*

*Viri pravijo, da bi bilo treba izbrati angleščino kljub nenaklonjenosti nekaterih držav članic EU po brexitu.*

...

*Viri iz Bruslja so potrdili, da je za letošnjo jesen načrtovana posodobitev direktive o strojevodjih. Vendar so opozorili, da je odločitev še vedno lahko odložena. KAJ SE DOGAJA?*

Ta člen sledi poročilu iz [Uradnega lista Evropske unije z dne 17. maja 2023 z<sup>1</sup> resolucijo Evropskega parlamenta z dne 13. decembra 2022 \(naplenarnem zasedanju v Strasbourgu\)](#) „Aksijski načrt za razvoj prevoza potnikov na dolge razdalje in čezmejnega potniškega prometa“.

*38. [Evropski parlament] nadalje poudarja, da je treba spodbujati enoten delovni jezik na ravni EU, in sicer angleščino, za strojevodje, ki prevažajo potnike na čezmejnih progah na dolge razdalje in ne govorijo jezikov držav članic, ki se prečkajomed potovanjem.*

Sklicevanja na začetek te resolucije vključujejo [študijo Komisije iz oktobra 2021](#) (478 strani v angleščini) z naslovom „Long distance cross-border passenger Railway services“. Za mnenje so bili opravljeni razgovori s številnimi ljudmi („zainteresiranimi stranmi“), ki so se ukvarjali z mednarodnim prevozom.

Zdi se, da se problem jezikov za strojevodje obravnava dvakrat:

— str. 73: *Zainteresirane strani so poudarile tudi, da evropske železnice uporabljajo širok nabor tehničnih in operativnih sistemov in jezikov. V letalstvu pa skupni standardi in en sam jezik pomenijo, da lahko usposobljeno letalsko osebje vzleti, leti med in pristane na skoraj vseh letališčih v Evropi ali po svetu brez nadaljnega usposabljanja.*

— str. 413: *Železnice delujejo v različnih jezikih. Strojvodje bodo morda morali govoriti ustrezen lokalni jezik, da bodo izpolnjevali varnostne zahteve. Drugo vlakovno osebje bo morda moralo govoriti enega ali več lokalnih jezikov za oglaševanje in skrb za potnike.*

Zdi se, da jezikovni problem ni obravnavan v morebitnih ukrepih za odpravo ovir za železniški prevoz na dolge razdalje (stran xiii = str. 25).

## 2 Razlike med zračnim in železniškim prevozom

Eno letalo gre z enega letališča na drugo, ne da bi se dotaknilo zemljišča, zato brez stika z državo, ki prelete, in zato brez interakcije s prebivalstvom države. Če je vse v redu, ima letalska posadka le stik s strokovnjaki (nadzorniki zračnega prometa). Tudi v primeru težav ni stika s prebivalstvom

---

1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; na voljo v vseh uradnih jezikih Evropske unije, namesto dveh črk, ki označujeta jezik, s črkami drugega jezika, na primer namesto „FR“ s „ES“ za španščino.

države, saj lahko letalo pristane le na letališču (čene na splošno, je nesreča zelo resna, s številnimi smrtnimi žrtvami).

Nasprotno, vlak vozi po železnici na tleh. Če je vse v redu, med dvema postajama, strojevodje (in kontrolorji in ostali člani posadke) nimajo več stikov s prebivalstvom kot pri zračnem prevozu. V primeru incidentov, previdnost ukazi za ustavitev vlaka, in obstajajo pogoste izmenjave s prebivalstvom v državi.

Na primer, v primeru zloma vozne mreže, padca drevesa na stezi ali premikanja živine po cesti morajo biti vključen lokalni strokovnjaki, z njimi pa je treba izmenjati informacije. V primeru samomora ali osebne nesreče morajo nujno osebje, policija in pravosodni organi v državi posredovati na kraju samem in s tem izmenjati informacije s spremljevalci letal.

Zato za železniški promet „en sam delovni jezik na ravni EU“ ne zadostuje, zato je treba biti sposoben govoriti s prebivalci države, ki ne poznajo nujno „enotnega delovnega jezika“. Opozoriti je treba, da v poročilu Evropskemu parlamentu iz septembra 2022 „[Pristop Evropske unije k večjezičnosti v svoji komunikacijski politiki](#)“ večina prebivalcev Evropske unije ne razume angleščine.

### **3 Problem demokratičnega delovanja pri odločanju**

Formalno se zdi, da je pravilo spoštovano. Evropski parlament, (delni) zakonodajni organ Evropske unije, je na podlagi pripravljalnega dela Komisije (študija iz oktobra 2021) izdal (nezavezujočo) resolucijo. Drugič, Komisija, ki je izvršilni organ Evropske unije, se ukvarja z izvajanjem te resolucije in pripravlja (zavezujočo) direktivo, ki jo bo nato treba prenesti v nacionalno zakonodajo.

#### **3.1 Zdi se, da ni bilo opravljeno posvetovanje s tistimi, ki jih jeziki v železniškem prometu najbolj prizadenejo.**

Študija Evropske komisije je temeljila na odgovorih številnih zainteresiranih strani v železniškem prometu (preglednica R.2): upravljavci infrastrukture, stare ali nove železnice, predstavniki potnikov, potovalne agencije itd. Vendar ni videti, da bi se s samim osebjem posvetovali prek njihovih sindikatov. Seznam oseb ali organizacij, za katere so bili opravljeni razgovori, je med stranmi 87 (113) in 94 (120).

**Vendar bi se bilo koristno posvetovati z strojevodji o njihovih komunikacijskih potrebah, čeprav se morajo o tem odločiti politični organi.**

#### **3.2 Zdise, da je pojav angleščine v resoluciji iz decembra 2022 dodatek brez velike utemeljitve.**

Odstavek, ki podpira naložitev angleškega jezika, je med drugim še dva odstavka, ki obravnavata pomen jezikovnega vprašanja:

*37. [Evropski parlament] priznava pomen vprašanja jezika za strojevodje, ki potujejo prek meja, in poziva Komisijo, naj spodbuja razvoj digitalnih jezikovnih orodij, ki bi lahko bila cenovno dostopna rešitev za premagovanje jezikovnih ovir in zapolnitev obstoječih vrzeli;*

*38. [Evropski parlament] nadalje poudarja, da je treba spodbujati enoten delovni jezik na ravni EU, in sicer angleščino, za strojevodje, ki prevažajo potnike na čezmejnih progah na dolge razdalje in ne govorijo jezikov držav članic, prečkanih med potovanjem;*

*39. [Evropski parlament] podpira jezikovno usposabljanje železniškega osebja, da bi se lahko ustrezno odzvali na zahteve vseh potnikov.*

Točki 37 in 39 obravnavata pomen vprašanja jezika na splošno. To je v skladu s splošno politiko Evropske unije, ki spodbuja večjezičnost. Po drugi strani pa odstavek 38 govori o uvedbi angleškega jezika za strojevodje potniških vlakov: morda se sprašujemo „zakaj angleščina“, pa tudi

„zakaj potniški vlaki?“, saj je zaželeno razviti železniški tovorni promet za ekološki prehod prometa.

Spodbujanje angleščine kot enega jezika se ne zdi logična posledica prejšnjih odstavkov: če bi bila taka odločitev sprejeta, bi jo bilo treba utemeljiti s predhodnimi trditvami, kar se v obravnavanem primeru ne zdi tako. Izraz „poleg tega“ je običajno izraz, ki kaže, da to, kar je opisano, ni del glavnega diskurza: ali to pomeni, da je bila dodana želja po promociji angleščine brez neposredne povezave z glavnim govorom?

### 3.3 Kronologija publikacij ne prispeva k demokratični razpravi

Demokratično delovanje institucije se ne meri samo z glasovanjem z večjo ali manjšo večino. Demokratično delovanje zahteva jasne informacije in razpravo, da se lahko sprejemajo informirane odločitve.

Študija Evropske komisije je iz oktobra 2021, resolucija Parlamenta pa je bila izglasovana na delnem zasedanju decembra 2022. Upamo, da so v tem obdobju poslanci lahko razpravljali o vsebini te resolucije.

Vendar je objava v Uradnem listu iz maja 2023: minilo je skoraj šest mesecev. To je zelo dolgo in ne more upravičiti tega intervala z zamudami pri prevajanju. Zakaj takšna zamuda?

Članek v Telegraphu se je pojavil šele tri dni kasneje, z navedbami direktive, ki naj bi bila izdana jeseni (le štiri mesece pozneje). Zato se zdi, da je priprava direktive dobro napredovala, medtem ko je bilo besedilo resolucije pravkar objavljeno. Ker je v členu navedeno samo „viri trdijo, da...“, ne moremo vedeti, kje je priprava direktive. To torej strokovnjakom ali različnim zadevnim osebam pušča malo možnosti, da izrazijo svoje mnenje.

Zato je mogoče/verjetno, da so direktivo, ki jo je treba objaviti, pripravili le tehnokrati, ne da bi upoštevali mnenja glavnih zadevnih oseb. To je sramota.

**Bolje lahko sanjamo o demokratičnem delovanju Evropske unije.**

## 4 Priloga: trenutne razmere

### 4.1 Po mnenju francoskega sindikata CGT ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))

V članku iz maja 2021 je bila<sup>2</sup>Unija že zaskrbljena zaradi groženj iz vsega angleškega jezika, ki bi ogrozile varnost v železniškem prometu.

*Od leta 2007 točka 8 Priloge VI k Evropski direktivi 2007/59/ES določa minimalne standarde za jezikovne zahteve. Za vožnjo vlaka v evropskem omrežju mora imeti mehanik znanje jezika B1 v vsaki državi, v kateri vozi.*

### 4.2 V skladu z Uradnim listom Evropske unije

Zgoraj omenjeno besedilo evropske direktive<sup>3</sup> ne navaja jasno ravni B1, ampak neposredno kaže pričakovane pristojnosti.

8. JEZIKOVNI TESTI

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>

*Strojevodja, ki mora z upravljavcem infrastrukture komunicirati o vprašanjih, povezanih z varnostjo, mora imeti jezikovno znanje v jeziku, ki ga navede zadevni upravljavec infrastrukture. To znanje mu mora omogočiti aktivno in učinkovito komunikacijo v rutinskih, problematičnih in izrednih razmerah.*

*Strojevodja mora biti sposoben uporabljati sporočila in komunikacijske metode, določene v TSI za obratovanje. Zmožna je sporočati v skladu s stopnjo 3 naslednje tabele:*

*3 — lahko obravnava praktične situacije, ki vključujejo nepredviden element*

*— lahko naredite opis*

*lahko sodelujete v preprostem pogovoru*

*Najmanjša pogostost pregledov je naslednja: a) znanje jezikov (samo če jezik ni materni jezik osebe): vsaka tri leta ali po vsaki odsotnosti več kot enega leta*



<https://e-d-e.eu/>

*Eŭropo  
Demokratio  
Esperanto*