

Vai Eiropas Savienība liks vilcienu vadītājiem runāt angļu valodā?

Pierre Dieumegard Sistēmas Prasības

1 Hronoloģija

2023. gada 20. maijā “The Telegraph” publicē rakstu [“Eiropas Savienība piespiedīs vilcienu vadītājus runāt angļu valodā”](#)

Ievadā teikts:

“Brisele piespiedīs ES vilcienu vadītājus runāt angļu valodā saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti, lai veicinātu ciešākas saiknes starp dalībvalstīm.

Noteikumi, kas tiks paziņoti šoruden kā daļa no Eiropas Vilcienu vadītāju direktīvas, prasīs piemērot vienotu kopīgu valodu.

Avoti norāda, ka būtu jāizvēlas angļu valoda, neraugoties uz dažu ES dalībvalstu nevēlēšanos pēc Brexit.

...

Briseles avoti ir apstiprinājuši, ka šā gada rudenī ir plānots atjaunināt Vilcienu vadītāju direktīvu. Tomēr viņi brīdināja, ka lēmums joprojām var tikt atlikts.”

Šis pants seko prutio [nEiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī 2023. gada 17. maijā](#) ar Eiropas Parlamenta 2022. gada 13. decembra¹ rezolūciju (Strasbūras plenārsēde) “Rīcības plāns tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru pārvadājumu attīstībai”.

38. [Eiropas Parlaments] turklāt uzsver nepieciešamību ES līmenī veicināt vienotu darba valodu, proti, angļu valodu, vilciena vadītājiem, kuri pārvadā pasažierus tālsatiksmepārrobežu maršrutos un kuri nerunā totalībvalstu valodās, kuras šķērsojabrauciena laikā.

Atsauces uz šīs rezolūcijas sākumu ietver [Komisijas 2021. gada oktobra pētījumu](#) (478 lappuses angļu valodā) “Long distances pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi”. Lai paustu savu viedokli, tika intervēti daudzi cilvēki (“ieinteresētās personas”), kas nodarbojas ar starptautiskajiem pārvadājumiem.

Šķiet, ka valodu problēma vilcienu vadītājiem tiek risināta divreiz:

— 73. lpp.: *Ieinteresētās personas arī uzsvēra, ka Eiropas dzelzceļi izmanto plašu tehnisko un operatīvo sistēmu un valodu klāstu. Savukārt aviācijas nozarē kopīgi standarti un viena valoda nozīmē, ka apmācīts gaisa kuģa apkalpe var pacelties, lidot starp tām un nolaisties gandrīz visās Eiropas vai pasaules lidostās bez tālākas apmācības.*

— 413. lpp.: *Dzelzceļš darbojas dažādās valodās. Vilcienu vadītājiem var būt jārunā attiecīgā vietējā valodā, lai ievērotu drošības prasības. Citam vilciena personālam, iespējams, vajadzēs runāt vienā vai vairākās vietējās valodās, lai reklamētu pasažierus un rūpētos par tiem.*

Šķiet, kavalodas problēma nav risināta iespējamajos pasākumos, lai likvidētu šķēršļus tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumiem (lapu xiii = 25. lpp.).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; pieejams visās Eiropas Savienības oficiālajās valodās, aizstājot divus burtus, kas norāda valodu ar citas valodas valodu, piemēram, aizstājot “FR” ar “ES”, lai būtu spāņu valoda.

2 Gaisa un dzelzceļa transporta atšķirības

Viena lidmašīna dodas no vienas lidostas uz otru, nepieskaroties zemei, tāpēc nesaskaroties ar pārlidojošo valsti un līdz ar to bez mijiedarbības ar valsts iedzīvotājiem. Ja viss iet labi, gaisa kuģa apkalpe sazinās tikai ar profesionāļiem (gaisa satiksmes vadības dispečeriem). Pat grūtību gadījumā nav kontakta ar valsts iedzīvotājiem, jo gaisa kuģis var nolaisties tikai lidostā (jane, parasti negadījums ir ļoti nopietns, ar daudziem nāves gadījumiem).

Gluži pretēji, vilciens pārvietojas pa dzelzceļu zemes līmenī. Ja viss notiek labi, starp divām stacijām vilciena vadītājiem (un dispečeriem un pārējai apkalpei) nav vairāk kontakta ar iedzīvotājiem nekā gaisa transportam. Incidentu gadījumā piesardzīgas komandas apturēt vilcienu, un notiek bieža apmaiņa ar valsts iedzīvotājiem.

Piemēram, kontakttīkla pārrāvuma, koka krišanas uz sliežu ceļa vai lauksaimniecības dzīvnieku kustības uz ceļa gadījumā ir jāiesaista vietējie profesionāļi, un ar viņiem ir jāapmainās ar informāciju. Pašnāvības vai personiska negadījuma gadījumā valsts neatliekamās palīdzības personālam, policijai un tiesu iestādēm ir jāiejaucas uz vietas un tādēļ jāapmainās ar informāciju ar lidojuma pavadoniem.

Tāpēc dzelzceļa transporta jomā nepietiek ar “vienotu darba valodu ES līmenī”, tāpēc ir jāprot runāt ar valsts iedzīvotājiem, kuri ne vienmēr zina “vienoto darba valodu”. Jāatgādina, ka 2022. gada septembra ziņojumā Eiropas Parlamentam “[Eiropas Savienības pieeja daudzvalodībai savā komunikācijas politikā](#)” lielākā daļa Eiropas Savienības iedzīvotāju nesaprot angļu valodu.

3 Demokrātiskas darbības problēma lēmumu pieņemšanā

Formāli šķiet, ka šis noteikums tiek ievērots. Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības (daļēja) likumdošanas struktūra, pēc Komisijas veiktā sagatavošanas darba (2021. gada oktobra pētījums) izdeva (nesaistošu) rezolūciju. Otrkārt, Komisija, kas ir Eiropas Savienības izpildinstitūcija, strādā pie šīs rezolūcijas īstenošanas un gatavo (saistošu) direktīvu, kas pēc tam būs jātransponē valstu tiesību aktos.

3.1 Šķiet, ka nav notikusi apspriešanās ar tiem, kurus visvairāk skar valodas dzelzceļa transportā.

Eiropas Komisijas pētījumā tika ņemtas vērā daudzu dzelzceļa transporta jomā ieinteresēto personu atbildes (R.2. tabula): infrastruktūras pārvaldītāji, vecie vai jaunie dzelzceļi, pasažieru pārstāvji, ceļojumu aģentūras u. c. Tomēr nešķiet, ka ar pašiem darbiniekiem būtu notikusi apspriešanās ar viņu arodbiedrībām. Intervēto personu vai organizāciju saraksts ir no 87. lpp. 113. līdz 94. lpp. (120).

Tomēr būtu lietderīgi apspriesties ar vilcienu vadītājiem par viņu saziņas vajadzībām, pat ja lēmums ir jāpieņem politiskajām iestādēm.

3.2 Šķiet, ka angļu valodas parādīšanās 2022. gada decembra rezolūcijā ir papildinājums bez liela pamatojuma.

Punkts par labu angļu valodas uzlikšanai ir viens no diviem punktiem, kas attiecas uz lingvistiskā jautājuma nozīmīgumu:

37. [Eiropas Parlaments] atzīst valodas jautājuma nozīmi vilcienu vadītājiem, kas ceļo pāri robežām, un aicina Komisiju veicināt digitālo valodas rīku izstrādi, kas varētu būt izmaksu ziņā pieņemams risinājums, lai palīdzētu pārvarēt valodas barjeras un novērst esošās nepilnības;

38. [Eiropas Parlaments] turklāt uzsver, ka ir jāveicina vienota ES mēroga darba valoda, proti, angļu valoda, vilciena vadītājiem, kuri pārvadā pasažierus lielos pārrobežu maršrutos un kuri nerunā to dalībvalstu valodās, kuras šķērso brauciena laikā;

39. [Eiropas Parlaments] atbalsta dzelzceļa darbinieku valodu apmācību, lai viņi varētu pienācīgi reaģēt uz visu pasažieru prasībām.

Un 39. punktā vispārīgi ir aplūkota valodas jautājuma nozīme. Tas atbilst Eiropas Savienības vispārējai politikai, kas veicina daudzvalodību. No otras puses, 38. punktā ir noteikts, ka angļu valodā pasažieru vilcieniem ir noteikts: var rasties jautājums “kāpēc angļu valoda”, bet arī “kāpēc pasažieru vilcieni?”, jo ir vēlams attīstīt dzelzceļa kravu pārvadājumus, lai nodrošinātu transporta ekoloģisko pāreju.

Šķiet, ka angļu valodas kā vienas valodas popularizēšana nav loģiskas iepriekšējo punktu sekas: ja šāds lēmums tiktu pieņemts, tas būtu jāpamato ar sākotnējiem argumentiem, kas, šķiet, šajā gadījumā tā nav. “Turklāt” parasti ir izteiciens, kas norāda, ka aprakstītais nav galvenā diskursa daļa: vai tas nozīmē, ka vēlme veicināt angļu valodu tika pievienota bez tiešas saiknes ar galveno runu?

3.3 Publikāciju hronoloģija neveicina demokrātiskas debates

Iestādes demokrātisko darbību nevērtē, tikai balsojot ar lielāku vai mazāku balsu vairākumu. Demokrātiskai darbībai ir nepieciešama skaidra informācija un debates, lai varētu pieņemt uz informāciju balstītus lēmumus.

Eiropas Komisijas pētījums ir datēts ar 2021. gada oktobri, un par Parlamenta rezolūciju balsoja 2022. gada decembra sesijā. Cerams, ka šajā laikā parlamentārieši varēja apspriest šīs rezolūcijas saturu.

Bet publikācija Oficiālajā Vēstnesī datēta ar 2023. gada maiju: ir pagājuši gandrīz seši mēneši. Tas ir ļoti garš, un onevar attaisnot šo intervālu ar tulkošanas kavējumiem. Kāpēc šāda kavēšanās?

Raksts “Telegrāfs” parādījās tikai trīs dienas vēlāk, norādot, ka rudenī (tikai četrus mēnešus vēlāk) tiks izdota direktīva. Tāpēc šķiet, ka direktīvas izstrāde ir krietni paviszījusi uz priekšu, bet rezolūcijas teksts tikko ir publicēts. Tā kā pantā ir tikai teikts “Avoti apgalvo, ka...”, mēs nevaram zināt, kur ir direktīvas sagatavošana. Tādējādi profesionāliem vai dažādām ieinteresētajām personām ir maz iespējumaust savu viedokli.

Tāpēc ir iespējams/iespējams, ka publicējamo direktīvu būs izstrādājuši tikai tehnokrāti, neņemot vērā attiecīgo galveno personu viedokļus. Tas ir kauns.

Mēs varam labāk sapņot par Eiropas Savienības demokrātisku darbību.

4 Pielikums: pašreizējā situācija

4.1 Saskaņā ar Francijas arodbiedrību CGT (www.cheminotcgt.fr)

2021. gada maija rakstā²Savienība jau bija nobažījiesies par draudiemno angļu valodas, kas apdraudētu dzelzceļa drošību.

Kopš 2007. gada Eiropas Direktīvas 2007/59/EK VI pielikuma 8. punktā ir noteikti minimālie standarti attiecībā uz valodas prasībām. Lai vadītu vilcienus Eiropas tīklā, mehāniķim jābūt B1 valodas prasmes līmenim katrā valstī, kurā viņš brauc.

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

4.2 Saskaņā ar Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi

Iepriekš minētajā Eiropas direktīvas tekstā³ nav skaidri norādīts B1 līmenis, bet gan sniegtas tiešas norādes par paredzamajām kompetencēm.

8. VALODAS PĀRBAUDĪJUMI

Mašīnistam, kuram ir jāsažinās ar infrastruktūras pārvaldītāju par drošību noteicošiem jautājumiem, ir valodas zināšanas attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja norādītajā valodā. Šīm zināšanām ir jāļauj tai aktīvi un efektīvi sazināties parastās, problemātiskās un ārkārtas situācijās.

Mašīnistam jāspēj izmantot satiksmes nodrošināšanas SITS norādīto ziņojumu un saziņas metodi. Tā var sazināties saskaņā ar šīs tabulas 3. līmeni:

3 var risināt praktiskas situācijas, kas saistītas ar neparedzētu elementu

— *var veikt aprakstu*

— *var piedalīties vienkāršā sarunā*

Minimālais pārbaužu biežums ir šāds: a) valodu prasmes (tikai tad, ja valoda nav personas dzimtā valoda): reizi trijos gados vai pēc tam, kad prombūtne ir ilgāka par vienu gadu



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