

# Ĉu Eŭropa Unio devigos trajnoŝoforojn paroli la anglan?

Pierre Dieumegard

## 1 Kronologio

La 20-an de majo 2023, "La Telegrafo" publikigas artikolon "[La Eŭropa Unio devigos siajn trajnoŝoforojn paroli la anglan](#)"

La enkonduko diras:

*"Bruselo devigos EU-trajnoŝoforojn paroli la anglan laŭ reguloj destinitaj por kreskigi pli proksimajn ligojn inter membroŝtatoj.*

*Reguloj anoncotaj ĉi-aŭtune laŭ la Direktivo pri Trajnoŝoforoj de EU postulos la aplikon de ununura komuna lingvo.*

*Fontoj diras, ke la angla devus esti elektita, malgraŭ malemo de iuj membroŝtatoj de EU post Brexit.*

...

*Fontoj en Bruselo konfirmis, ke ĝisdatigo de la Direktivo pri Trajnoŝoforoj estas planita por la aŭtuno de ĉi tiu jaro. Ili avertis, tamen, ke la decido ankoraŭ povas esti prokrastita. »*

Ĉi tiu artikolo sekvas la publikigon en la [Oficiala Ĵurnalo de Eŭropa Unio, la 17-an de majo 2023](#),<sup>1</sup> de rezolucio de la Eŭropa Parlamento de la 13-a de decembro 2022 (plena kunsido en Strasburgo) "Agadplano celanta disvolvi longdistancan fervojan transporton kaj translimaj vojaĝantoj".

*38. [Eŭropa Parlamento] plue substrekas la bezonon antaŭenigi unuopan tut EU-laboran lingvon, nome la anglan, por trajnoŝoforoj transportantaj pasaĝerojn sur longdistancaj translimaj itineroj kaj kiuj ne parolas la lingvojn de la membroŝtatoj. transiris dum la vojaĝo*

Inter la referencoj komence de ĉi tiu rezolucio estas la [Komisiona studo de oktobro 2021](#) (478 paĝoj, en la angla) titolita 'Longdistancaj translimaj pasaĝeraj fervojaj Servoj'. Multaj homoj ("Stakeholders" = "Koncernatoj") implikitaj en internacia transporto estis intervjuitaj por doni sian opinion.

Ŝajnas, ke la problemo de lingvoj por trajnoŝoforoj estas traktita dufoje:

- p. 73: *Koncernatoj ankaŭ atentigis, ke eŭropaj fervojoj uzas ampleksan gamon de teknikaj kaj operaciaj sistemoj kaj lingvoj. En aviado, aliflanke, komunaj normoj kaj ununura lingvo signifas ke trejnita flugpersonaro povas ekflugi, flugi inter kaj surteriĝi en preskaŭ ajna flughaveno en Eŭropo aŭ la mondo sen plia trejnado.*

- p. 413: *Fervojoj funkcias en malsamaj lingvoj. Trajnoŝoforoj eble bezonos paroli koncernan lokan lingvon por plenumi sekurecajn postulojn. Aliaj trajnaj dungitoj eble bezonos paroli unu aŭ plurajn lokajn lingvojn por fari anoncojn kaj trakti pasaĝerojn.*

La lingva afero ŝajnas ne esti traktita en la eventualaj rimedoj por forigi barojn al longdistanca fervoja vojaĝo (paĝo xiii = p. 25).

## 2 Diferencoj inter aertransporto kaj fervoja transporto

Aviadilo iras de unu flughaveno al alia sen tuŝi la grundon, do sen kontakti kun la lando transflugita, kaj do sen interagado kun la loĝantaro de la lando transflugita. Se ĉio iras bone,

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; disponebla en ĉiuj oficialaj lingvoj de la Eŭropa Unio, anstataŭigante la du literojn indikantajn la lingvon per tiu de alia lingvo, ekzemple anstataŭigante "FR" per "ES" por havi la hispanan.

flugpersonaro nur havas kontakton kun profesiuloj (aertrafikaj regiloj). Eĉ en okazo de malfacilaĵoj, ne ekzistas kontakto kun la loĝantaro de la lando, ĉar la aviadilo povas alteriĝi nur ĉe flughaveno (alie, ĝenerale, la akcidento estas tre grava, kun multaj mortoj).

Male, trajno veturas sur fervoja trako, surgrunde. Se ĉio iras bone, inter du stacidomoj, trajnoŝoforoj (kaj regiloj, kaj aliaj profesiuloj) ne havas pli da kontakto kun la loĝantaro ol por aertransporto. Okaze de incidentoj, singardemo diktas, ke la trajno estu haltigita, kaj estas oftaj interŝanĝoj kun la loĝantaro de la lando.

Ekzemple, en okazo de kateno rompiĝo, falo de arbo sur la trakon, aŭ brutaro vaganta sur la trako, lokaj profesiuloj devas esti implikitaj, kaj ekzistas bezono interŝanĝi informojn kun ili. Okaze de memmortigo aŭ persona akcidento, la akutpersonaro, la polico kaj la juĝaj aŭtoritatoj de la lando devas interveni surloke, kaj tial interŝanĝi informojn kun la surtrajna laboristaro.

Do por fervoja transporto, "unuopa laborlingvo je Unia nivelo" ne sufiĉas, oni devas povi paroli kun la loĝantoj de la lando, kiuj ne nepre konas la "ununura laborlingvo". Oni povas memori, ke en raporto al la Eŭropa Parlamento de septembro 2022 “ [La aliro de la Eŭropa Unio al plurlingvismo en sia propra komunika politiko](#) ”, la plimulto de la loĝantoj de la Eŭropa Unio ne komprenas la anglan.

### **3 Problemo de demokratia funkciado en decidofarado**

Formale, la regulo ŝajnas esti respektata. La Eŭropa Parlamento, la (parte) leĝdona organo de Eŭropa Unio, publikigis (nedevidan) rezolucion post prepara laboro de la Komisiono (la studo de oktobro 2021). Poste, la Komisiono, kiu estas la plenuma organo de Eŭropa Unio, laboras pri la efektivigo de ĉi tiu rezolucio, kaj preparas (devigan) direktivon, kiu poste devos esti transmetita en naciajn leĝojn.

#### **3.1 La homoj plej tuŝitaj de lingvoj en fervoja transporto ŝajnas ne esti konsultitaj.**

La studo de la Eŭropa Komisiono informiĝis de la respondoj de multaj homoj, koncernatoj pri fervoja transporto (tabelo R.2): administrantoj de infrastrukturoj, malnovaj aŭ novaj fervojaj kompanioj, reprezentantoj de pasaĝeroj, agentejoj de vojaĝoj ktp. Sed ne ŝajnas, ke la dungitaro mem estis konsultita per siaj sindikatoj. La listo de homoj aŭ organizoj intervjuitaj estas inter paĝoj 87 (113) kaj 94 (120).

**Tamen, estus utile konsulti trajnoŝoforojn pri iliaj komunikaj bezonoj, eĉ se la politikaj aŭtoritatoj devas fari la decidon.**

#### **3.2 La apero de la angla en la rezolucio de decembro 2022 ŝajnas aldono kun malmulte da pravigo**

La alineo favore al la altrudo de la angla estas inter du aliaj paragrafoj traktantaj la gravecon de la lingva demando:

*37. [La Eŭropa Parlamento] agnoskas la gravecon de la lingva problemo por trajnoŝoforoj farantaj translimajn vojaĝojn kaj alvokas la Komisionon antaŭenigi la disvolviĝon de ciferecaj lingvaj iloj, kiuj povus esti pagebla solvo por helpi venki lingvajn barojn kaj plenigi ekzistantajn breĉojn;*

*38. [Eŭropa Parlamento] plue substrekas la bezonon antaŭenigi unuopan tut EU-laboran lingvon, nome la anglan, por trajnoŝoforoj transportantaj pasaĝerojn sur longdistancaj translimaj itineroj kaj kiuj ne parolas la lingvojn de la membroŝtatoj.*

*39. [Eŭropa Parlamento] estas favora al lingvotrejnado por fervojistaj dungitoj, por ke ili povu ĝuste respondi al la petoj de ĉiuj pasaĝeroj.*

Paragrafoj 37 kaj 39 diskutas la gravecon de la lingva afero ĝenerale. Tio konformas al la ĝenerala politiko de Eŭropa Unio, kiu antaŭenigas plurlingvecon. Aliflanke, paragrafo 38 parolas pri trudado de la angla por ŝoforoj de persontrajnoj: oni povas demandi “kial la angla”, sed ankaŭ “kial persontrajnoj? », ĉar estas dezirinde disvolvi la fervojan transporton de varoj por ekologia transiro de transporto.

Antaŭenigi la anglan kiel solan lingvon ŝajnas ne esti logika sekvo de la antaŭaj alineoj: se tia decido estus prenita, ĝi devus esti pravigita per antaŭaj argumentoj, kio ŝajnas ne esti la kazo ĉi tie. 'Cetere' kutime estas esprimo indikanta, ke tio, kion oni priskribas, ne estas parto de la ĉefdiskurso: ĉu tio signifas, ke la deziro reklami la anglan aldoniĝis sen ia rekta ligo al la ĉefdiskurso?

### 3.3 La kronologio de publikaĵoj ne estas favora al demokrata debato

La demokratia funkciado de institucio ne estas mezurita nur per voĉdonado kun pli granda aŭ pli malgranda plimulto. Demokratia funkciado postulas klaran informon kaj rezonan debaton por povi fari informitajn decidojn.

La studo de la Eŭropa Komisiono estas datita de oktobro 2021, kaj la rezolucio de la Parlamento estis voĉdonita dum la sesio de decembro 2022. Estas esperinde, ke en tiu ĉi intervalo, la parlamentanoj povis diskuti la enhavon de ĉi tiu rezolucio.

Sed la publikigo en la Oficiala Revuo datiĝas de majo 2023: preskaŭ ses monatoj pasis. Ĝi estas tre longa, kaj ni ne povas pravigi ĉi tiun intervalon per tradukprokrastoj. Kial tia malfruo?

La Telegraph-artikolo aperis nur tri tagojn poste, kun indikoj de direktivo aperos en la aŭtuno (nur kvar monatojn poste). Ŝajnas do, ke la redaktado de la direktivo estas bone progresinta, dum la teksto de la rezolucio ĵus estas publikigita. Ĉar la artikolo nur diras "Fontoj diras tion...", ni ne povas scii la staton de la preparado de la direktivo. Tio do apenaŭ lasas eblecojn al profesiuloj aŭ al la diversaj koncernatoj doni sian opinion.

Estas do eble/verŝajne, ke la direktivo kiu estos publikigita estos ellaborita nur de teknokratoj, sen konsideri la opiniojn de la ĉefaj koncernatoj. Tio estas domaĝe.

**Ni povas revii pri pli bona demokratia funkciado de la Eŭropa Unio.**

## 4 Aneksaĵo: la nuna situacio

### 4.1 Laŭ la franca sindikato CGT ( [www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr) )

En artikolo de majo 2021 <sup>2</sup>, ĉi tiu sindikato jam zorgis pri minacoj de tute-angla, kiuj endanĝerigus fervojan sekurecon.

*Ekde 2007, punkto 8 de apendico VI de eŭropa direktivo 2007/59/EC difinis la minimumajn normojn por lingvaj postuloj. Por veturigi trajnon en la eŭropa reto, mekanikisto devas havi **B1-nivelon de lingvokapablo** en ĉiu lando, kie li veturas.*

### 4.2 Laŭ la Oficiala Ĵurnalo de la Eŭropa Unio

La teksto de la eŭropa direktivo citita supre <sup>3</sup> ne klare indikas la B1-nivelon, sed donas rektajn indikojn pri la atendataj kapabloj.

8. LINGVAJ TESTOJ

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> ; por aliaj lingvoj, anstataŭigu "FR" per la du literoj de la alia lingvo, ekzemple "DE" por la germana.

*La ŝoforo, kiu devas komuniki kun la infrastrukturadministranto pri aferoj decidaj por sekureco, devas havi lingvoscion en la lingvo indikita de la koncerna infrastrukturadministranto. Ĉi tiu scio devas ebligi al li komuniki aktive kaj efike en rutinaj situacioj, problemaj situacioj kaj krizaj situacioj.*

*La ŝoforo devas povi uzi la mesaĝojn kaj la metodojn de komunikado specifitaj en la "Operaciaj" TSIoj. Li devas povi komuniki laŭ la nivelo 3 de la sekva tabelo:*

*3 — kapablas trakti praktikajn situaciojn kun neatendita elemento*

*— povas priskribi*

*— povas partopreni en simpla konversacio*

*La minimuma ofteco de ekzamenoj estas jena: a) lingvokonoj (nur se ĝi ne estas la gepatra lingvo de la koncernato): ĉiujn tri jarojn aŭ post iu foresto de pli ol unu jaro.*

