

# Θα υποχρεώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τους οδηγούς τρένων να μιλούν αγγλικά;

Pierre Dieumegard

## 1 Χρονολόγηση

Στις 20 Μαΐου 2023, η «Τηλέγραφος» δημοσιεύει άρθρο με τίτλο [«Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αναγκάσει τους οδηγούς τρένων της να μιλούν αγγλικά»](#).

Η εισαγωγή έχει ως εξής:

*«Οι Βρυξέλλες θα υποχρεώσουν τους οδηγούς τρένων της ΕΕ να μιλούν αγγλικά βάσει κανόνων που αποσκοπούν στην ενίσχυση των δεσμών μεταξύ των κρατών μελών.*

*Οι κανόνες που θα ανακοινωθούν το φθινόπωρο στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής οδηγίας για τους οδηγούς αμαξοστοιχιών θα απαιτήσουν την εφαρμογή μιας ενιαίας κοινής γλώσσας.*

*Πηγές αναφέρουν ότι θα πρέπει να επιλεγούν αγγλικά, παρά την απροθυμία ορισμένων κρατών μελών της ΕΕ μετά το Brexit.*

...

*Πηγές των Βρυξελλών επιβεβαίωσαν ότι η επικαιροποίηση της οδηγίας για τους οδηγούς αμαξοστοιχιών έχει προγραμματιστεί για το φθινόπωρο του τρέχοντος έτους. Ωστόσο, προειδοποιούν ότι η απόφαση μπορεί να καθυστερήσει. »*

Αυτό το άρθρο ακολουθεί τη δημοσίευση στην Επίσημη [Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 17 Μαΐου 2023](#) με ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 2022 (Ολομέλεια του Στρασβούργου) με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη των μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων και των διασυνοριακών μεταφορών επιβατών».

38. [Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο] τονίζει περαιτέρω την ανάγκη προώθησης μιας ενιαίας γλώσσας εργασίας σε επίπεδο ΕΕ, δηλαδή της αγγλικής, για τους οδηγούς τρένων που μεταφέρουν επιβάτες σε διασυνοριακές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων και οι οποίοι δεν μιλούν τις γλώσσες των κρατών μελών που διέρχονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

Οι αναφορές στην αρχή του παρόντος ψηφίσματος περιλαμβάνουν [τη μελέτη της Επιτροπής του Οκτωβρίου 2021](#) (478 σελίδες στα αγγλικά) με τίτλο «Διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων». Πολλοί («ενδιαφερόμενοι») που ασχολούνται με τις διεθνείς μεταφορές ερωτήθηκαν για να διατυπώσουν τη γνώμη τους.

Φαίνεται ότι το πρόβλημα των γλωσσών των μηχανοδηγών αντιμετωπίζεται δύο φορές:

— σ. 73: Τα ενδιαφερόμενα μέρη τόνισαν επίσης ότι οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι χρησιμοποιούν ευρύ φάσμα τεχνικών και επιχειρησιακών συστημάτων και γλωσσών. Στην αεροπορία, από την άλλη πλευρά, τα κοινά πρότυπα και μια ενιαία γλώσσα σημαίνουν ότι τα εκπαιδευμένα ιπτάμενα πληρώματα μπορούν να απογειωθούν, να πετάξουν μεταξύ και να προσγειωθούν σε όλα σχεδόν τα αεροδρόμια της Ευρώπης ή του κόσμου χωρίς περαιτέρω εκπαίδευση.

— σ. 413: Οι σιδηρόδρομοι λειτουργούν σε διάφορες γλώσσες. Οι μηχανοδηγοί ενδέχεται να χρειαστεί να μιλήσουν μια σχετική τοπική γλώσσα για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις ασφάλειας. Άλλο προσωπικό των τρένων μπορεί να χρειαστεί να ομιλήσει μία ή περισσότερες τοπικές γλώσσες για να διαφημίσει και να φροντίσει τους επιβάτες.

Το γλωσσικό πρόβλημα δεν φαίνεται να αντιμετωπίζεται στα πιθανά μέτρα για την άρση των εμποδίων στις σιδηροδρομικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (σελίδα xiii = σ. 25).

## 2 Διαφορές μεταξύ αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών

Το ένα αεροπλάνο πηγαίνει από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο χωρίς να αγγίξει τη γη, έτσι χωρίς να έρθει σε επαφή με την υπερπήδηση της χώρας, και ως εκ τούτου χωρίς αλληλεπίδραση με τον πληθυσμό της χώρας υπερέβη. Αν όλα πάνε καλά, το ιπτάμενο πλήρωμα έχει μόνο επαφή με επαγγελματίες (ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας). Ακόμη και σε περίπτωση δυσκολιών, δεν υπάρχει επαφή με τον πληθυσμό της χώρας, διότι το αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί μόνο σε αεροδρόμιο (ανόχι, γενικά, το ατύχημα είναι πολύ σοβαρό, με πολλούς θανάτους).

Αντίθετα, ένα τρένο κινείται σε σιδηρόδρομο στο επίπεδο του εδάφους. Αν όλα πάνε καλά, μεταξύ δύο σταθμών, οι οδηγοί τρένων (και οι ελεγκτές και το υπόλοιπο πλήρωμα) δεν έχουν περισσότερες επαφές με τον πληθυσμό από ό, τι για τις αεροπορικές μεταφορές. Σε περίπτωση συμβάντων, η προσοχή διατάζει να σταματήσει το τρένο, και υπάρχουν συχνές ανταλλαγές με τον πληθυσμό της χώρας.

Για παράδειγμα, σε περίπτωση ρήξης αλυσοειδούς, πτώσης δένδρου στην πίστα ή μετακίνησης ζώων στο δρόμο, πρέπει να συμμετέχουν τοπικοί επαγγελματίες και υπάρχει ανάγκη ανταλλαγής πληροφοριών μαζί τους. Σε περίπτωση αυτοκτονίας ή προσωπικού ατυχήματος, το προσωπικό έκτακτης ανάγκης, οι αστυνομικές και δικαστικές αρχές της χώρας πρέπει να παρεμβαίνουν επιτόπου και, ως εκ τούτου, να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τους αεροσυνοδούς.

Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η «ενιαία γλώσσα εργασίας σε επίπεδο ΕΕ» δεν αρκεί, είναι απαραίτητο να είναι δυνατή η επικοινωνία με τους κατοίκους της χώρας, οι οποίοι δεν γνωρίζουν απαραίτητα την «ενιαία γλώσσα εργασίας». Υπενθυμίζεται ότι σε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο του Σεπτεμβρίου 2022 με τίτλο « [Ηπροσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην πολυγλωσσία στη δική της επικοινωνιακή πολιτική](#) » η πλειονότητα των κατοίκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν κατανοεί τα αγγλικά.

## 3 Το πρόβλημα της δημοκρατικής λειτουργίας στη λήψη αποφάσεων

Τυπικά, ο κανόνας φαίνεται να τηρείται. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το (μερικό) νομοθετικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξέδωσε (μη δεσμευτικό) ψήφισμα μετά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της Επιτροπής (μελέτη του Οκτωβρίου 2021). Δεύτερον, η Επιτροπή, η οποία είναι το εκτελεστικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εργάζεται για την εφαρμογή του παρόντος ψηφίσματος και προετοιμάζει μια (δεσμευτική) οδηγία η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο.

### 3.1 Δεν φαίνεται να ζητήθηκε η γνώμη όσων επηρεάζονται περισσότερο από τις γλώσσες των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ενημερώθηκε από τις απαντήσεις πολλών ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών (πίνακας R.2): διαχειριστές υποδομής, παλαιοί ή νέοι σιδηρόδρομοι, εκπρόσωποι επιβατών, ταξιδιωτικά γραφεία κ.λπ. Ωστόσο, δεν φαίνεται να ζητήθηκε η γνώμη του ίδιου του προσωπικού μέσω των συνδικάτων τους. Ο κατάλογος των προσώπων ή των οργανισμών που ερωτήθηκαν είναι μεταξύ των σελίδων 87 (113) και 94 (120).

**Ωστόσο, θα ήταν χρήσιμο να ζητηθεί η γνώμη των μηχανοδηγών σχετικά με τις ανάγκες επικοινωνίας τους, ακόμη και αν οι πολιτικές αρχές πρέπει να λάβουν την απόφαση.**

## 3.2 Η εμφάνιση της αγγλικής γλώσσας στο ψήφισμα του Δεκεμβρίου 2022 φαίνεται να είναι μια προσθήκη χωρίς μεγάλη αιτιολόγηση

Η παράγραφος υπέρ της επιβολής της αγγλικής γλώσσας περιλαμβάνεται μεταξύ δύο άλλων παραγράφων σχετικά με τη σημασία του γλωσσικού ζητήματος:

37. *[Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο] αναγνωρίζει τη σημασία του γλωσσικού ζητήματος για τους οδηγούς τρένων που ταξιδεύουν διασυνοριακά και καλεί την Επιτροπή να προωθήσει την ανάπτυξη ψηφιακών γλωσσικών εργαλείων, τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν οικονομικά προσιτή λύση για την αντιμετώπιση των γλωσσικών φραγμών και την κάλυψη των υφιστάμενων κενών·*

38. *[Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο] τονίζει περαιτέρω την ανάγκη προώθησης μιας ενιαίας γλώσσας εργασίας σε επίπεδο ΕΕ, δηλαδή της αγγλικής, για τους οδηγούς τρένων που μεταφέρουν επιβάτες σε διασυνοριακές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων και οι οποίοι δεν μιλούν τις γλώσσες των κρατών μελών που διέρχονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού·*

39. *[Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο] υποστηρίζει τη γλωσσική κατάρτιση του προσωπικού των σιδηροδρόμων, ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται επαρκώς στις απαιτήσεις όλων των επιβατών.*

Οι σκέψεις 37 και 39 εξετάζουν τη σημασία του ζητήματος της γλώσσας, εν γένει. Αυτό συνάδει με τη γενική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία προωθεί την πολυγλωσσία. Από την άλλη πλευρά, η παράγραφος 38 αναφέρεται στην επιβολή της αγγλικής γλώσσας στους οδηγούς επιβατικών αμαξοστοιχιών: θα μπορούσε κανείς να αναρωτηθεί «γιατί αγγλικά», αλλά και «γιατί επιβατικές αμαξοστοιχίες;», δεδομένου ότι είναι επιθυμητό να αναπτυχθούν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές για μια οικολογική μετάβαση των μεταφορών.

Η προώθηση της αγγλικής ως ενιαίας γλώσσας δεν φαίνεται να αποτελεί λογική συνέπεια των προηγούμενων παραγράφων: αν επρόκειτο να ληφθεί μια τέτοια απόφαση, θα έπρεπε να δικαιολογηθεί με προκαταρκτικά επιχειρήματα, πράγμα που δεν φαίνεται να συμβαίνει εν προκειμένω. Το «περαιτέρω» είναι συνήθως μια έκφραση που δείχνει ότι αυτό που περιγράφεται δεν αποτελεί μέρος του κύριου λόγου: αυτό σημαίνει ότι η επιθυμία για προώθηση της αγγλικής γλώσσας προστέθηκε χωρίς άμεση σύνδεση με την κύρια ομιλία;

## 3.3 Η χρονολογία των δημοσιεύσεων δεν ευνοεί τον δημοκρατικό διάλογο

Η δημοκρατική λειτουργία ενός θεσμικού οργάνου δεν μετράται αποκλειστικά με ψηφοφορία με μεγαλύτερη ή μικρότερη πλειοψηφία. Η δημοκρατική λειτουργία απαιτεί σαφή ενημέρωση και συζήτηση προκειμένου να είναι σε θέση να λαμβάνει τεκμηριωμένες αποφάσεις.

Η μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει ημερομηνία Οκτωβρίου 2021 και το ψήφισμα του Κοινοβουλίου ψηφίστηκε κατά την περίοδο συνόδου του Δεκεμβρίου 2022. Ελπίζουμε ότι κατά την περίοδο αυτή οι βουλευτές μπόρεσαν να συζητήσουν το περιεχόμενο αυτού του ψηφίσματος.

Ωστόσο, η δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα χρονολογείται από τον Μάιο του 2023: έχουν περάσει σχεδόν έξι μήνες. Αυτό είναι πολύ μεγάλο και δεν μπορεί να δικαιολογήσει αυτό το διάστημα με καθυστερήσεις στη μετάφραση. Γιατί μια τέτοια καθυστέρηση;

Το άρθρο στο «The Telegraph» εμφανίστηκε μόλις τρεις ημέρες αργότερα, με ενδείξεις για οδηγία που θα εκδοθεί το φθινόπωρο (μόνο τέσσερις μήνες αργότερα). Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι η διατύπωση της οδηγίας έχει προχωρήσει ικανοποιητικά, ενώ το κείμενο του ψηφίσματος μόλις δημοσιεύθηκε. Δεδομένου ότι το άρθρο λέει μόνο «Πηγές ισχυρίζονται ότι...», δεν μπορούμε να γνωρίζουμε πού είναι η προετοιμασία της οδηγίας. Ως εκ τούτου, οι επαγγελματίες ή οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν τη δυνατότητα να διατυπώσουν τη γνώμη τους.

Ως εκ τούτου, είναι δυνατόν/πιθανόν η προς δημοσίευση οδηγία να έχει συνταχθεί μόνο από τεχνοκράτες, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις των κυριότερων ενδιαφερομένων προσώπων. Είναι κρίμα.

Μπορούμε να ονειρευτούμε καλύτερα ως δημοκρατική λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## 4 Παράρτημα: η σημερινή κατάσταση

### 4.1 Σύμφωνα με τη γαλλική συνδικαλιστική οργάνωση CGT ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))

Σε άρθρο του Μαΐου 2021<sup>1</sup>, η Ένωση ανησυχούσε ήδη για απειλές από όλα τα αγγλικά, οι οποίες θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

*Από το 2007, το σημείο 8 του παραρτήματος VI της ευρωπαϊκής οδηγίας 2007/59/EK καθορίζει ελάχιστα πρότυπα για τις γλωσσικές απαιτήσεις. Για να οδηγήσει ένα τρένο στο ευρωπαϊκό δίκτυο, ένας μηχανικός πρέπει να έχει ένα επίπεδο γλωσσικών δεξιοτήτων B1 σε κάθε χώρα όπου οδηγεί.*

### 4.2 Σύμφωνα με την Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το κείμενο της ευρωπαϊκής οδηγίας που αναφέρεται<sup>2</sup> ανωτέρω δεν αναφέρει σαφώς το επίπεδο B1, αλλά παρέχει άμεσες ενδείξεις των αναμενόμενων αρμοδιοτήτων.

#### 8. ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

*Ο μηχανοδηγός που πρέπει να επικοινωνεί με τον διαχειριστή υποδομής για ζητήματα που καθορίζουν την ασφάλεια διαθέτει γλωσσικές δεξιότητες στη γλώσσα που υποδεικνύει ο οικείος διαχειριστής υποδομής. Αυτή η γνώση πρέπει να του επιτρέπει να επικοινωνεί ενεργά και αποτελεσματικά σε συνήθειες, προβληματικές και έκτακτες καταστάσεις.*

*Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιεί τα μηνύματα και τη μέθοδο επικοινωνίας που καθορίζονται στις ΤΠΔ λειτουργίας. Είναι σε θέση να επικοινωνεί σύμφωνα με το επίπεδο 3 του ακόλουθου πίνακα:*

3 — μπορεί να ασχολείται με πρακτικές καταστάσεις που αφορούν απρόβλεπτο στοιχείο

— μπορεί να κάνει μια περιγραφή

μπορεί να συμμετάσχει σε μια απλή συζήτηση



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

2 τύπος: #page=27

Θα αναγκάσει τους οδηγούς τρένων να μιλούν αγγλικά; 5/5

*Η ελάχιστη συχνότητα των εξετάσεων είναι η ακόλουθη: α) γλωσσικές δεξιότητες (μόνο όταν η γλώσσα δεν είναι η μητρική γλώσσα του ατόμου): κάθε τρία χρόνια ή μετά από απουσία άνω του ενός έτους*