

Czy Unia Europejska zobowiąże maszynistów do mówienia po angielsku?

Pierre Dieumegard

1 Chronologia

20 maja 2023 r. „The Telegraph” opublikował artykuł [„Unia Europejska zmusi swoich maszynistów do mówienia po angielsku”](#).

Wstęp brzmi:

„Bruksela zmusi unijnych maszynistów do mówienia po angielsku zgodnie z przepisami mającymi na celu zacieśnienie więzi między państwami członkowskimi.

Przepisy, które zostaną ogłoszone jesienią w ramach europejskiej dyrektywy w sprawie maszynistów, będą wymagały stosowania jednego wspólnego języka.

Źródła twierdzą, że angielski powinien zostać wybrany pomimo niechęci ze strony niektórych państw członkowskich UE po brexicie.

...

Brukselskie źródła potwierdziły, że aktualizacja dyrektywy w sprawie maszynistów jest planowana na jesień tego roku. Ostrzegła jednak, że decyzja może być opóźniona. »

Niniejszy artykuł jest zgodny z Dzienniku [Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 17 maja 2023r.](#)¹ rezolucją Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. (posiedzenie plenarne w Strasburgu) pt. „Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnego i transgranicznego transportu pasażerskiego”.

38. [Parlament Europejski] podkreśla ponadto potrzebę promowania jednolitego języka roboczego na szczeblu UE, a mianowicie języka angielskiego, dla maszynistów, którzy przewożą pasażerów na trasach transgranicznych dalekobieżnych i którzy nie znają języków państw członkowskich przekraczanych podczas podróży.

Odniesienia do początku niniejszej rezolucji obejmują [badanie Komisji z października 2021 r.](#) (478 stron w języku angielskim) zatytułowane „Transgraniczne przewozy kolejowe na dalekie odległości”. Przeprowadzono wywiady z wieloma osobami („zainteresowanymi stronami”) zajmującymi się transportem międzynarodowym, aby wyrazić swoją opinię.

Wydaje się, że problem języków maszynistów jest rozwiązany dwukrotnie:

— s. 73: *Zainteresowane strony podkreśliły również, że koleje europejskie korzystają z szerokiej gamy systemów i języków technicznych i operacyjnych. Z drugiej strony w lotnictwie wspólne normy i jeden język oznaczają, że przeszkolona załoga może startować, latać między i lądować na prawie wszystkich lotniskach w Europie i na świecie bez dalszego szkolenia.*

— s. 413: *Koleje działają w różnych językach. Aby spełnić wymogi bezpieczeństwa, maszyniści mogą potrzebować posługiwania się odpowiednim językiem lokalnym. Inni pracownicy pociągu mogą potrzebować posługiwania się jednym lub większą liczbą lokalnych języków, aby reklamować i dbać o pasażerów.*

Wydaje się, że problem językowy nie został rozwiązany w ramach potencjalnych środków mających na celu usunięcie barier dla dalekobieżnego transportu kolejowego (strona xiii = s. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; dostępne we wszystkich językach urzędowych Unii Europejskiej, zastępujące dwa litery wskazujące język innym językiem, na przykład zastąpienie „FR” wyrazem „ES” na język hiszpański.

2 Różnice między transportem lotniczym a kolejowym

Jeden samolot jedzie z jednego lotniska na drugie bez dotykania lądu, więc bez kontaktu z przelatującym krajem, a zatem bez interakcji z ludnością kraju przeleciał. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, załoga ma kontakt tylko z profesjonalistami (kontrolerami ruchu lotniczego). Nawet w przypadku trudności nie ma kontaktu z ludnością kraju, ponieważ samolot może wylądować tylko na lotnisku (jeśli nie, ogólnie rzecz biorąc, wypadek jest bardzo poważny, z wieloma ofiarami śmiertelnymi).

Przeciwnie, pociąg kursuje na linii kolejowej na poziomie gruntu. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, między dwoma stacjami, maszyniści (i kontrolerzy i reszta załogi) nie mają więcej kontaktu z ludnością niż do transportu lotniczego. W przypadku incydentów, należy zachować ostrożność, aby zatrzymać pociąg, a istnieją częste wymiany z ludnością kraju.

Na przykład, w przypadku pęknięcia tras, upadku drzewa na torze lub ruchu zwierząt gospodarskich na drodze, muszą być zaangażowani miejscowi profesjonalniści i istnieje potrzeba wymiany informacji z nimi. W przypadku samobójstwa lub wypadku osobistego personel ratunkowy, policja i organy sądowe w kraju muszą interweniować na miejscu, a tym samym wymieniać informacje ze stewardesami.

W związku z tym w przypadku transportu kolejowego „jeden język roboczy na szczeblu UE” nie wystarczy, trzeba móc rozmawiać z mieszkańcami kraju, którzy niekoniecznie znają „jeden język roboczy”. Należy przypomnieć, że w sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego z września 2022 r. pt. [„Podejście Unii Europejskiej do wielojęzyczności we własnej polityce komunikacyjnej”](#) większość mieszkańców Unii Europejskiej nie rozumie języka angielskiego.

3 Problem demokratycznego funkcjonowania w procesie decyzyjnym

Formalnie zasada wydaje się respektowana. Parlament Europejski, (częściowy) organ ustawodawczy Unii Europejskiej, wydał (niewiązącą) rezolucję w następstwie prac przygotowawczych przeprowadzonych przez Komisję (badanie z października 2021 r.). Po drugie, Komisja, która jest organem wykonawczym Unii Europejskiej, pracuje nad wdrożeniem przedmiotowej rezolucji i przygotowuje (wiązącą) dyrektywę, która następnie będzie musiała zostać transponowana do prawa krajowego.

3.1 Wydaje się, że nie zasięgnięto opinii osób najbardziej dotkniętych językami w transporcie kolejowym.

Badanie Komisji Europejskiej zostało poparte odpowiedziami wielu zainteresowanych stron w transporcie kolejowym (tabela R.2): zarządcy infrastruktury, stare lub nowe koleje, przedstawiciele pasażerów, biura podróży itp. Nie wydaje się jednak, aby konsultowano się z pracownikami za pośrednictwem ich związków zawodowych. Lista osób lub organizacji, z którymi przeprowadzono wywiad, znajduje się na stronach 87 (113) i 94 (120).

Warto jednak skonsultować się z maszynistami w sprawie ich potrzeb w zakresie komunikacji, nawet jeśli to władze polityczne muszą podjąć decyzję.

3.2 Pojawienie się języka angielskiego w rezolucji z grudnia 2022 r. wydaje się być dodatkiem bez większego uzasadnienia.

Ustęp opowiadający się za nałożeniem języka angielskiego jest jednym z dwóch innych ustępów dotyczących znaczenia kwestii językowej:

37. [Parlament Europejski] uznaje znaczenie kwestii językowej dla maszynistów podróżujących ponad granicami i wzywa Komisję do promowania rozwoju cyfrowych

narzędzi językowych, które mogłyby być przystępnym cenowo rozwiązaniem, które pomoże przezwyciężyć bariery językowe i wypełnić istniejące luki;

38. [Parlament Europejski] podkreśla ponadto potrzebę promowania jednolitego ogólnounijnego języka roboczego, a mianowicie angielskiego, dla maszynistów, którzy przewożą pasażerów na trasach transgranicznych dalekobieżnych i którzy nie znają języków państw członkowskich przekraczanych podczas podróży;

39. [Parlament Europejski] popiera szkolenie językowe personelu kolejowego, tak aby mogli oni odpowiednio reagować na potrzeby wszystkich pasażerów

Pkt 37 i 39 dotyczą ogólnie znaczenia kwestii językowej. Jest to zgodne z ogólną polityką Unii Europejskiej, która promuje wielojęzyczność. Z drugiej strony pkt 38 mówi o nałożeniu na maszynistów pociągów pasażerskich po angielsku: można się zastanawiać „dlaczego angielski”, ale także „dlaczego pociągi pasażerskie?”, ponieważ pożądanym jest rozwijanie kolejowego transportu towarowego w celu ekologicznej transformacji transportu.

Promowanie języka angielskiego jako jednego języka nie wydaje się logiczną konsekwencją poprzednich ustępów: gdyby taka decyzja została podjęta, należałoby ją uzasadnić argumentami wstępnymi, co nie wydaje się mieć miejsca w niniejszej sprawie. „Ponadto” jest zwykle wyrażenie wskazujące, że to, co jest opisane nie jest częścią głównego dyskursu: czy oznacza to, że chęć promocji języka angielskiego została dodana bez bezpośredniego powiązania z głównym wystąpieniem?

3.3 Chronologia publikacji nie sprzyja demokratycznej debacie

Demokratyczne funkcjonowanie instytucji nie jest mierzone wyłącznie głosowaniem większą lub mniejszą większością głosów. Demokratyczne funkcjonowanie wymaga jasnych informacji i debaty, aby móc podejmować świadome decyzje.

Badanie Komisji Europejskiej zostało opublikowane w październiku 2021 r., a rezolucja Parlamentu została poddana pod głosowanie podczas sesji miesięcznej w grudniu 2022 r. Oczekuje się, że w tym okresie parlamentarzyści będą w stanie omówić treść tej rezolucji.

Publikacja w Dzienniku Urzędowym pochodzi z maja 2023 r.: minęło prawie sześć miesięcy. Jest to bardzo długie i nie może uzasadnić tego okresu opóźnieniami w tłumaczeniu. Dlaczego takie opóźnienie?

Artykuł w „The Telegraph” pojawił się dopiero trzy dni później, ze wskazaniem dyrektywy, która ma zostać wydana jesienią (jeszcze cztery miesiące później). Wydaje się zatem, że opracowanie dyrektywy jest bardzo zaawansowane, podczas gdy tekst rezolucji został właśnie opublikowany. Ponieważ artykuł mówi tylko „Źródła twierdzą, że...”, nie możemy wiedzieć, gdzie jest przygotowanie dyrektywy. W związku z tym nie pozostawia to fachowcom lub różnym zainteresowanym osobom możliwości wyrażenia opinii.

Jest zatem możliwe/prawdopodobne, że dyrektywa, która ma zostać opublikowana, została opracowana wyłącznie przez technokratów, bez uwzględnienia opinii głównych zainteresowanych osób. Szkoda.

Możemy marzyć lepiej jako demokratyczne funkcjonowanie Unii Europejskiej.

4 Załącznik: obecna sytuacja

4.1 Według francuskiego związku zawodowego CGT (www.cheminotcgt.fr)

W artykule z maja 2021²r. Unia była już zaniepokojona zagrożeniami ze strony całego języka angielskiego, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu kolei.

Od 2007 r. pkt 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE ustanawia minimalne normy dotyczące wymogów językowych. Aby prowadzić pociąg w sieci europejskiej, mechanik musi posiadać poziom umiejętności językowych B1 w każdym kraju, w którym prowadzi.

4.2 Według Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej

Tekst dyrektywy europejskiej, o którym mowa³ powyżej, nie wskazuje wyraźnie poziomu B1, ale daje bezpośrednie wskazówki co do oczekiwanych kompetencji.

8. TESTY JĘZYKOWE

Kierowca, który musi komunikować się z zarządcą infrastruktury w kwestiach związanych z określaniem bezpieczeństwa, posiada umiejętności językowe w języku wskazanym przez danego zarządcę infrastruktury. Wiedza ta musi umożliwiać aktywne i skuteczne komunikowanie się w rutynowych, problematycznych i nagłych sytuacjach.

Kierowca musi mieć możliwość korzystania z komunikatów i metod komunikacji określonych w TSI „Ruch kolejowy”. Musi być w stanie komunikować się zgodnie z poziomem 3 poniższej tabeli:

3 może radzić sobie z praktycznymi sytuacjami związanymi z nieprzewidzianym elementem

— może dokonać opisu

— mogą uczestniczyć w prostej rozmowie

Minimalna częstotliwość badań jest następująca: a) umiejętności językowych (tylko wtedy, gdy język nie jest językiem ojczystym danej osoby): co trzy lata lub po każdej nieobecności trwającej dłużej niż jeden rok



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>