

Bude Európska únia zaviazať rušňovodičov, aby hovorili po anglicky?

Pierre Dieumegard

1 Chronológia

20. mája 2023 „The Telegraph“ publikoval článok [„Európska únia prinúti svojich rušňovodičov, aby hovorili po anglicky“](#).

Úvod znie:

„Brusel prinúti rušňovodičov EÚ, aby hovorili po anglicky podľa pravidiel určených na podporu užších väzieb medzi členskými štátmi.

Pravidlá, ktoré sa majú oznámiť na jeseň ako súčasť európskej smernice o rušňovodičoch, si budú vyžadovať uplatňovanie jednotného spoločného jazyka.

Zdroje hovoria, že by sa mala vybrať angličtina napriek neochote niektorých členských štátov EÚ po brexite.

...

Zdroje z Bruselu potvrdili, že aktualizácia smernice o rušňovodičoch je naplánovaná na jeseň tohto roka. Varovali však, že rozhodnutie sa môže odložiť. , ‘

Tento článok nasleduje po uverejnení v Úradnom [vestníku Európskej únie zo 17. mája 2023¹](#) uznesením Európskeho parlamentu z 13. decembra 2022 (plénum v Štrasburgu) „Akčný plán na rozvoj diaľkovej a cezhraničnej osobnej dopravy“.

38. [Európsky parlament] ďalej zdôrazňuje potrebu podporovať jednotný pracovný jazyk na úrovni EÚ, konkrétne angličtinu, pre rušňovodičov, ktorí prepravujú cestujúcich na diaľkovýchcezhraničných trasách a ktorí nehovoria jazykmi členských štátov, ktoré počas cesty prekročili

Odkazy na začiatok tohto uznesenia zahŕňajú [štúdiu Komisie z októbra 2021](#) (478 strán v angličtine) s názvom „Cezhraničné služby osobnej železničnej dopravy na dlhé vzdialenosti“. S cieľom vyjadriť svoj názor sa uskutočnili rozhovory s mnohými ľuďmi (ďalej len „zainteresovaných strán“), ktorí sa zaoberajú medzinárodnou dopravou.

Zdá sa, že problém jazykov pre rušňovodičov sa rieši dvakrát:

— s. 73: *Zainteresované strany tiež zdôraznili, že európske železnice používajú širokú škálu technických a prevádzkových systémov a jazykov. Na druhej strane v leteckej doprave spoločné normy a jeden jazyk znamenajú, že vyškolená posádka lietadla môže vzlietnuť, lietať medzi a pristáť takmer na všetkých letiskách v Európe alebo vo svete bez ďalšieho výcviku.*

s. 413: *Železnice fungujú v rôznych jazykoch. Rušňovodiči možno budú musieť hovoriť príslušným miestnym jazykom, aby splnili bezpečnostné požiadavky. Iný vlakový personál môže potrebovať hovoriť jedným alebo viacerými miestnymi jazykmi, aby mohol inzerovať cestujúcich a starať sa o nich.*

Zdá sa, že jazykový problém sa nerieši v potenciálnych opatreniach na odstránenie prekážok diaľkovej železničnej dopravy (strana xiii = s. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; k dispozícii vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, pričom obe písmená označujúce jazyk sa nahrádzajú písmenami iného jazyka, napríklad nahradením slova „FR“ výrazom „ES“ za španielčinu.

2 Rozdiely medzi leteckou a železničnou dopravou

Jedno lietadlo ide z jedného letiska na druhé bez toho, aby sa dotklo pevniny, takže bez kontaktu s nadlietajúcou krajinou, a preto bez interakcie s obyvateľmi krajiny preleteli. Ak všetko pôjde dobre, posádka má kontakt len s odborníkmi (riadiacimi letovej prevádzky). Dokonca aj v prípade ťažkostí nie je kontakt s obyvateľmi krajiny, pretože lietadlo môže pristáť len na letisku (aknie, vo všeobecnosti je nehoda veľmi vážna, s mnohými úmrtiami).

Naopak, vlak jazdí po železnici na úrovni zeme. Ak všetko pôjde dobre, medzi dvoma stanicami, rušňovodiči (a kontrolóri a zvyšok posádky) nemajú žiadny kontakt s obyvateľmi viacako v leteckej doprave. V prípade incidentov, opatrnosť príkazy zastaviť vlak, a tam sú časté výmeny s obyvateľmi krajiny.

Napríklad v prípade prasknutia trolejového vedenia, pádu stromu na trati alebo pohybu hospodárskych zvierat na ceste musia byť zapojení miestni odborníci a je potrebné s nimi vymieňať informácie. V prípade samovraždy alebo osobnej nehody musia pohotovostní pracovníci, polícia a súdne orgány v krajine zasiahnuť priamo na mieste, a preto si musia vymieňať informácie s letcami.

V prípade železničnej dopravy preto „jednotný pracovný jazyk na úrovni EÚ“ nestačí, je potrebné, aby sme mohli hovoriť s obyvateľmi krajiny, ktorí nevyhnutne nepoznajú „jednotný pracovný jazyk“. Možno pripomenúť, že v správe pre Európsky parlament zo septembra 2022 [„Prístup Európskej únie k viacjazyčnosti vo svojej vlastnej komunikačnej politike“](#) väčšina obyvateľov Európskej únie nerozumie angličtine.

3 Problém demokratického fungovania v rozhodovacom procese

Formálne sa zdá, že pravidlo je rešpektované. Európsky parlament, (čiastočný) legislatívny orgán Európskej únie, vydal po prípravných prácach Komisie (štúdia z októbra 2021) (nezáväzný) uznesenie. Po druhé, Komisia, ktorá je výkonným orgánom Európskej únie, pracuje na vykonávaní tohto uznesenia a pripravuje (záväznú) smernicu, ktorá sa potom bude musieť transponovať do vnútroštátnych právnych predpisov.

3.1 S tými, ktorých sa jazyky v železničnej doprave najviac týkajú, sa zrejme nekonzultovalo.

Štúdia Európskej komisie bola založená na odpovediach mnohých zainteresovaných strán v železničnej doprave (tabuľka R.2): manažéri infraštruktúry, staré alebo nové železnice, zástupcovia cestujúcich, cestovné kancelárie atď. Zdá sa však, že samotný personál bol konzultovaný prostredníctvom ich odborových zväzov. Zoznam osôb alebo organizácií, s ktorými sa uskutočnili rozhovory, sa nachádza medzi stranami 87 (113) a 94 (120).

Bolo by však užitočné konzultovať rušňovodičov o ich komunikačných potrebách, aj keď rozhodnutie musia prijať politické orgány.

3.2 Vzhľad angličtiny v uznesení z decembra 2022 sa zdá byť doplnkom bez veľkého odôvodnenia.

Bod v prospech uloženia angličtiny sa nachádza medzi dvoma ďalšími odsekmi, ktoré sa zaoberajú významom jazykovej otázky:

37. [Európsky parlament] uznáva význam jazykovej otázky pre rušňovodičov, ktorí cestujú cez hranice, a vyzýva Komisiu, aby podporovala rozvoj digitálnych jazykových nástrojov, ktoré by mohli byť cenovo dostupným riešením, ktoré by pomohlo prekonať jazykové bariéry a vyplniť existujúce medzery;

38. [Európsky parlament] *d'alej zdôrazňuje potrebu podporovať jednotný pracovný jazyk v celej EÚ, a to angličtinu, pre rušňovodičov, ktorí prepravujú cestujúcich na diaľkových cezhraničných trasách a ktorí počas cesty nehovoria jazykmi členských štátov;*

39. [Európsky parlament] *podporuje jazykové vzdelávanie železničných zamestnancov, aby mohli primerane reagovať na požiadavky všetkých cestujúcich*

Body 37 a 39 sa týkajú významu jazykovej otázky vo všeobecnosti. Je to v súlade so všeobecnou politikou Európskej únie, ktorá podporuje viacjazyčnosť. Na druhej strane odsek 38 hovorí o uložení angličtiny vodičom osobných vlakov: možno sa čudovať „prečo angličtina“, ale aj „prečo osobné vlaky?“, pretože je žiaduce rozvíjať železničnú nákladnú dopravu v záujme ekologickej transformácie dopravy.

Podpora angličtiny ako jedného jazyka sa nezdá byť logickým dôsledkom predchádzajúcich odsekov: ak by sa takéto rozhodnutie prijalo, muselo by byť odôvodnené predbežnými tvrdeniami, čo sa nezdá byť v prejednávanej veci. „Ďalšie“ je zvyčajne výraz, ktorý naznačuje, že to, čo je opísané, nie je súčasťou hlavného diskurzu: znamená to, že želanie propagovať angličtinu bolo pridané bez akéhokolvek priameho spojenia s hlavným prejavom?

3.3 Chronológia publikácií neprispieva k demokratickej diskusii

Demokratické fungovanie inštitúcie sa nemeria len hlasovaním s väčšou alebo menšou väčšinou. Demokratické fungovanie si vyžaduje jasné informácie a diskusiu, aby bolo možné prijímať informované rozhodnutia.

Štúdia Európskej komisie je z októbra 2021 a o uznesení Parlamentu sa hlasovalo na schôdzi v decembri 2022. Dúfame, že v tomto období poslanci mohli diskutovať o obsahu tohto uznesenia.

Uverejnenie v úradnom vestníku však pochádza z mája 2023: uplynulo už takmer šesť mesiacov. Je to veľmi dlhé a onemôže odôvodniť tento interval oneskorením prekladu. Prečo také oneskorenie?

Článok v „The Telegraph“ sa objavil až o tri dni neskôr, s uvedením smernice, ktorá sa má vydať na jeseň (len o štyri mesiace neskôr). Zdá sa preto, že vypracovanie smernice je v pokročilom štádiu, zatiaľ čo text uznesenia bol práve uverejnený. Keďže článok hovorí len „Zdroje tvrdia, že...“, nemôžeme vedieť, kde je príprava smernice. To preto ponecháva odborníkom alebo rôznym dotknutým osobám len málo príležitostí vyjadriť sa.

Je teda možné/pravdepodobne, že smernicu, ktorá sa má uverejniť, vypracovali len technokrati bez zohľadnenia stanovísk dotknutých hlavných osôb. Je to hanba.

Môžeme lepšie snívať ako demokratické fungovanie Európskej únie.

4 Príloha: súčasná situácia

4.1 Podľa francúzskeho odborového zväzu CGT (www.cheminotcgt.fr)

V článku z mája²2021 bola Únia už znepokojená hrozbami z anglického jazyka, ktoré by ohrozili bezpečnosť železníc.

Od roku 2007 sa v bode 8 prílohy VI k európskej smernici 2007/59/ES stanovujú minimálne normy pre jazykové požiadavky. Na vedenie vlaku v európskej sieti musí mať mechanik úroveň B1 jazykových zručností v každej krajine, v ktorej jazdí.

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

4.2 Podľa Úradného vestníka Európskej únie

Uvedené znenie európskej smernice jasne³ neuvádza úroveň B1, ale poskytuje priame údaje o očakávaných kompetenciách.

8. JAZYKOVÉ TESTY

Rušňovodič, ktorý musí komunikovať s manažérom infraštruktúry o otázkach určujúcich bezpečnosť, musí mať jazykové znalosti v jazyku určenom príslušným manažérom infraštruktúry. Tieto znalosti mu musia umožniť aktívnu a účinnú komunikáciu v bežných, problematických a núdzových situáciách.

Rušňovodič musí byť schopný používať správu a komunikačnú metódu špecifikovanú v TSI Prevádzka. Musí byť schopný komunikovať v súlade s úrovňou 3 tejto tabuľky:

3 — môže sa zaoberať praktickými situáciami, ktoré zahŕňajú nepredvídaný prvok

— môže urobiť opis

môže sa zúčastniť jednoduchej konverzácie

Minimálna frekvencia skúšok je takáto: a) jazykové znalosti (len v prípade, že jazyk nie je materinským jazykom osoby): každé tri roky alebo po absencii dlhšej ako jeden rok



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