

Vil EU forpligte lokomotivførere til at tale engelsk?

Pierre Dieumegard

1 Kronologi

Den 20. maj 2023 offentliggør "The Telegraph" en artikel ["Den Europæiske Union vil tvinge sine lokomotivførere til at tale engelsk"](#)

Indledningen lyder således:

"Bruxelles vil tvinge EU's lokomotivførere til at tale engelsk i henhold til regler, der har til formål at skabe tættere bånd mellem medlemsstaterne.

De regler, der skal bekendtgøres i efteråret som en del af det europæiske lokomotivførerdirektiv, vil kræve, at der anvendes et fælles sprog.

Kilder siger, at engelsk bør vælges, på trods af modvilje fra nogle EU-medlemsstater efter brexit.

...

Kilder fra Bruxelles har bekræftet, at der er planlagt en ajourføring af lokomotivførerdirektivet til efteråret i år. Men de advarede om, at beslutningen stadig kunne blive forsinket. "

Denne artikel følger offentliggørelsen i [Den Europæiske Unions Tidende den 17. maj 2023](#) ved Europa-Parlamentets¹ beslutning af 13. december 2022 (Strasbourgs plenarforsamling) "Handlingsplan for udvikling af personbefordring over lange afstande og på tværs af grænserne".

38. [Europa-Parlamentet] understreger endvidere behovet for at fremme et fælles arbejdsprog på EU-plan, nemlig engelsk, for lokomotivførere, der transporterer passagerer på grænseoverskridende langdistanceruter, og som ikke taler medlemsstaternes sprog, der krydses under rejsen.

Henvisninger til begyndelsen af denne beslutning omfatter [Kommissionens undersøgelse fra oktober 2021](#) (478 sider på engelsk) med titlen "Lang distance grænseoverskridende personbefordring med jernbane". Mange personer ("interessenter"), der beskæftiger sig med international transport, blev interviewet for at give deres mening til kende.

Det ser ud til, at problemet med sprog for lokomotivførere behandles to gange:

— s. 73: *Interessenterne understregede også, at de europæiske jernbaner anvender en bred vifte af tekniske og driftsmæssige systemer og sprog. Inden for luftfarten betyder fælles standarder og et enkelt sprog, at uddannet flybesætning kan lette, flyve mellem og lande i næsten alle lufthavne i Europa eller verden uden yderligere uddannelse.*

— s. 413: *Jernbanerne kører på forskellige sprog. Lokomotivførere kan være nødt til at tale et relevant lokalt sprog for at overholde sikkerhedskravene. Andre togpersonale kan være nødt til at tale et eller flere lokale sprog for at reklamere og tage sig af passagererne.*

Sprogproblemet synes ikke at blive taget op i forbindelse med de mulige foranstaltninger til fjernelse af hindringer for jernbanetransport over lange afstande (side xiii = s. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57> findes på alle Den Europæiske Unions officielle sprog og erstatter de to bogstaver, der angiver sproget, med et andet sprog, f.eks. ved at erstatte "FR" med "ES" for at få spansk.

2 Forskelle mellem luft- og jernbanetransport

Et fly går fra en lufthavn til en anden uden at røre land, så uden at tage kontakt med det overflyvende land, og derfor uden interaktion med befolkningen i landet overflew. Hvis alt går godt, har flybesætningen kun kontakt med fagfolk (lufttrafikledere). Selv i tilfælde af vanskeligheder er der ingen kontakt med landets befolkning, fordi flyet kun kan lande i en lufthavn (hvisikke, generelt er ulykken meget alvorlig, med mange dødsfald).

Tværtimod kører et tog på en jernbane på jordniveau. Hvis alt går godt mellem to stationer, har lokomotivførerne (og controllerne og resten af besætningen) ikke mere kontakt med befolkningen end for lufttransport. I tilfælde af hændelser, forsigtighed kommandoer til at stoppe toget, og der er hyppige udvekslinger med befolkningen i landet.

For eksempel i tilfælde af et køreledningsbrud, et fald af et træ på sporet eller flytning af husdyr på vejene, skal lokale fagfolk inddrages, og der er behov for at udveksle oplysninger med dem. I tilfælde af selvmord eller personulykke skal beredskabspersonale, politi og retslige myndigheder i landet gribe ind på stedet og derfor udveksle oplysninger med flypersonalet.

For jernbanetransport er "et enkelt arbejdsprog på EU-plan" derfor ikke nok, det er nødvendigt at kunne tale med landets indbyggere, som ikke nødvendigvis kender det "fælles arbejdsprog". Det kan erindres, at flertallet af EU's indbyggere i en rapport [til Europa-Parlamentet fra september 2022 "Den Europæiske Unions tilgang](#) til flersprogethed i sin egen kommunikationspolitik " ikke forstår engelsk.

3 Problemet med demokratisk funktion i beslutningsprocessen

Formelt ser reglen ud til at være overholdt. Europa-Parlamentet, Den Europæiske Unions (delvise) lovgivende organ, udstedte en (ikkebindende) beslutning efter Kommissionens forberedende arbejde (undersøgelsen fra oktober 2021). For det andet arbejder Kommissionen, som er EU's udøvende organ, på gennemførelsen af denne beslutning og er i færd med at udarbejde et (bindende) direktiv, som derefter skal gennemføres i national lovgivning.

3.1 De sprog, der er mest berørt af jernbanetransport, synes ikke at være blevet hørt.

Europa-Kommissionens undersøgelse blev baseret på svarene fra mange interessenter inden for jernbanetransport (tabel R.2): infrastrukturforvaltere, gamle eller nye jernbaner, passagerrepræsentanter, rejsebureauer osv. Men det ser ikke ud til, at personalet selv er blevet hørt gennem deres fagforeninger. Listen over personer eller organisationer, der interviewes, er mellem side 87 (113) og 94 (120).

Det ville imidlertid være nyttigt at høre lokomotivførerne om deres kommunikationsbehov, selv om det er de politiske myndigheder, der skal træffe beslutningen.

3.2 Udseendet af engelsk i beslutningen fra december 2022 synes at være en tilføjelse uden megen begrundelse

Det afsnit, der går ind for pålæggelse af engelsk, er blandt to andre punkter, der omhandler betydningen af det sproglige spørgsmål:

37. [Europa-Parlamentet] anerkender betydningen af sprogspørgsmålet for lokomotivførere, der rejser på tværs af grænserne, og opfordrer Kommissionen til at fremme udviklingen af digitale sprogværktøjer, som kan være en overkommelig løsning for at hjælpe med at overvinde sprogbarrierer og udfylde eksisterende huller;

38. [Europa-Parlamentet] understreger endvidere behovet for at fremme et fælles arbejdssprog i hele EU, nemlig engelsk, for lokomotivførere, der transporterer passagerer på grænseoverskridende langdistanceruter, og som ikke taler medlemsstaternes sprog, der krydses under rejsen;

39. [Europa-Parlamentet] støtter jernbanepersonalets sprogundervisning, så de på passende vis kan imødekomme alle passagerers krav

Punkt 37 og 39 omhandler betydningen af spørgsmålet om sprog generelt. Dette er i overensstemmelse med EU's generelle politik, som fremmer flersprogethed. På den anden side taler punkt 38 om at pålægge førere af passagertog engelsk: man kan undre sig over "hvorfor engelsk", men også "hvorfor passagertog?", da det er ønskeligt at udvikle jernbanegodstransport med henblik på en økologisk omstilling af transporten.

Fremme af engelsk som et enkelt sprog synes ikke at være en logisk konsekvens af de foregående punkter: hvis en sådan afgørelse skulle træffes, skulle den begrundes med foreløbige argumenter, hvilket ikke synes at være tilfældet i den foreliggende sag. "Yderligere" er normalt et udtryk, der angiver, at det, der beskrives, ikke er en del af hoveddiskursen: betyder det, at ønsket om at fremme engelsk blev tilføjet uden nogen direkte forbindelse til hovedtale?

3.3 Kronologien af publikationer er ikke befordrende for demokratisk debat

En institutions demokratiske funktion måles ikke udelukkende ved afstemning med større eller mindre flertal. Demokratisk funktion kræver klar information og debat for at kunne træffe informerede beslutninger.

Europa-Kommissionens undersøgelse er dateret oktober 2021, og Parlamentets beslutning blev vedtaget under mødeperioden i december 2022. Det er håbet, at parlamentarikere i denne periode har været i stand til at drøfte indholdet af denne beslutning.

Men offentliggørelsen i EU-Tidende stammer fra maj 2023: der er gået næsten seks måneder. Dette er meget langt, og okan ikke retfærdiggøre dette interval med forsinkelser i oversættelsen. Hvorfor sådan en forsinkelse?

Artiklen i "The Telegraph" dukkede først op tre dage senere, med angivelse af et direktiv, der skulle udstedes i efteråret (kun fire måneder senere). Det ser derfor ud til, at udarbejdelsen af direktivet er langt fremme, mens teksten til beslutningsforslaget netop er blevet offentliggjort. Da artiklen kun siger "Kilde hævder, at...", kan vi ikke vide, hvor udarbejdelsen af direktivet er. Dette giver derfor kun ringe mulighed for, at de erhvervsdrivende eller de forskellige berørte personer kan udtale sig.

Det er derfor muligt/sandsynligt, at det direktiv, der skal offentliggøres, kun vil være udarbejdet af teknokrater uden at tage hensyn til de vigtigste berørte personers holdninger. Det er en skam.

Vi kan drømme bedre som Den Europæiske Unions demokratiske funktion.

4 Bilag: den nuværende situation

4.1 Ifølge den franske fagforening CGT (www.cheminotcgt.fr)

I en artikel fra maj 2021² var Unionen allerede bekymret over trusler fra engelsk, hvilket ville bringe jernbanesikkerheden i fare.

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

Siden 2007 er der i punkt 8 i bilag VI til EU-direktiv 2007/59/EF fastsat minimumsstandarder for sprogkrav. For at køre et tog på det europæiske netværk skal en mekaniker have et B1 - niveau af sprogkundskaber i hvert land, hvor han kører.

4.2 I henhold til Den Europæiske Unions Tidende

Ovennævnte EU-direktiv³ angiver ikke klart niveau B1, men angiver direkte, hvilke kompetencer der forventes.

8. SPROGPRØVER

Den lokomotivfører, der skal kommunikere med infrastrukturforvalteren om sikkerhedsbestemmende spørgsmål, skal have sprogkundskaber på det sprog, som den pågældende infrastrukturforvalter har angivet. Denne viden skal sætte den i stand til at kommunikere aktivt og effektivt i rutinemæssige, problematiske og nødsituationer.

Lokomotivføreren skal kunne anvende de meddelelser og kommunikationsmetoder, der er specificeret i TSI'erne for drift. Den skal kunne kommunikere i overensstemmelse med niveau 3 i følgende tabel:

3 — kan håndtere praktiske situationer, der involverer et uforudset element

— kan lave en beskrivelse

kan deltage i en simpel samtale

Den mindste hyppighed af undersøgelser er som følger: a) sprogkundskaber (kun hvis sproget ikke er personens modersmål): hvert tredje år eller efter fravær på mere end et år



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