

Velvoittaako Euroopan unioni veturinkuljettajat puhumaan englantia?

Pierre Dieumegard

1 Kronologia

The Telegraph julkaisi 2023 artikkelin [”Euroopan unioni pakottaa veturinkuljettajansa puhumaan englantia”](#).

Johdanto kuuluu seuraavasti:

”Bryssel pakottaa EU:n veturinkuljettajat puhumaan englantia sellaisten sääntöjen mukaisesti, joiden tarkoituksena on lähentää jäsenvaltioiden välisiä yhteyksiä.

Säännöt, jotka on määrä julkistaa tänä syksynä osana eurooppalaista junankuljettajadirektiiviä, edellyttävät yhteisen kielen soveltamista.

Lähteet sanovat, että Englanti olisi valittava, vaikka jotkut EU:n jäsenvaltiot ovat vastahakoisia brexitin jälkeen.

...

Brysselin lähteet ovat vahvistaneet, että junankuljettajadirektiiviä on tarkoitus päivittää tämän vuoden syksyllä. He kuitenkin varoittivat, että päätöstä voidaan edelleen lykätä.”

Tämä artikkeli seuraa [Euroopan parlamentin 13. joulukuuta 2022](#) antaman päätöslauselman julkaisemista Euroopan unionin virallisessa lehdessä 17. toukokuuta 2023. (Strasbourgin täysistunto) ”Toimintasuunnitelma pitkän matkan ja rajat ylittävän henkilöliikenteen kehittämiseksi”.

38. [Euroopan parlamentti] korostaa lisäksi tarvetta edistää EU:n tasolla yhtenäistä työkieltä eli englantia veturinkuljettajille, jotka kuljettavat matkustajia rajanylittävillä pitkän matkanreiteillä ja jotka eivät puhujäsenvaltioiden kieliä matkan aikana.

Viittaukset tämän päätöslauselman alkuun sisältävät [komission lokakuussa 2021 tekemän tutkimuksen](#) (478 sivua englanniksi), jonka otsikkona on ”Long distance cross-border passenger rail services”. Monia kansainvälisiä kuljetuksia harjoittavia henkilöitä (”osallistajat”) haastateltiin antamaan mielipiteensä.

Vaikuttaa siltä, että veturinkuljettajien kieliongelmaa käsitellään kahdesti:

— s. 73: *Sidosryhmät korostivat myös, että Euroopan rautatiet käyttävät monenlaisia teknisiä ja toiminnallisia järjestelmiä ja kieliä. Ilmailussa yhteiset standardit ja yksi kieli tarkoittavat sitä, että koulutettu lentomiestistö voi nousta, lentää ja laskeutua lähes kaikilla Euroopan tai maailman lentoasemilla ilman lisäkoulutusta.*

— s. 413: *Rautatiet toimivat eri kielillä. Junankuljettajien on ehkä puhuttava asiaankuuluvaa paikallista kieltä noudattaakseen turvallisuusvaatimuksia. Toisen junahenkilökunnan on ehkä puhuttava yhtä tai useampaa paikallista kieltä mainostaakseen ja huolehtiakseen matkustajista.*

Kieliongelmaa ei ilmeisesti käsitellä mahdollisissa pitkän matkan rautatieliikenteen esteiden poistamiseksi toteutettavissa toimenpiteissä (sivu xiii = s. 25).

2 Lento- ja rautatieliikenteen erot

Yksi kone kulkee lentokentältä toiseen koskettamatta maata, joten ilman yhteyttä ylilentomaahan, ja siksi ilman vuorovaikutusta maan väestön kanssa lensi. Jos kaikki menee hyvin, lentomiestistö on

yhteydessä vain ammattilaisiin (lennonjohtajiin). Vaikeuksissakaan ei ole yhteyttä maan väestöön, koska ilma-alus voi laskeutua vain lentokentälle (josei yleensä, onnettomuus on erittäin vakava, monien kuolemantapausten vuoksi).

Päinvastoin, juna kulkee rautatiellä maanpinnan tasolla. Jos kaikki menee hyvin, kahden aseman välillä junankuljettajat (ja lennonjohtajat ja muu miehistö) eivät ole enempää yhteydessä väestöön kuin lentoliikenteessä. Tapahtumien sattuessa on varovaisia käskyjä junan pysäyttämiseksi, ja maan väestön kanssa käydään usein vaihtoja.

Esimerkiksi ajoradan repeytyessä, puun kaatuessa radalla tai karjan liikkeessä tiellä on oltava mukanapaikallisia ammattilaisia, ja heidän kanssaan on vaihdettava tietoja. Itsemurhan tai henkilökohtaisen onnettomuuden sattuessa maan hätähenkilöstön, poliisin ja oikeusviranomaisen on puututtava asiaan paikan päällä ja vaihdettava tietoja lentoemäntien kanssa.

Näin ollen rautatieliikenteen osalta ”yhtenäinen työkieli EU:n tasolla” ei riitä, vaan on voitava puhua maan asukkaiden kanssa, jotka eivät välttämättä tunne ”yhtenäistä työkieltä”. On muistettava, että Euroopan parlamentille syyskuussa 2022 [antamassaan raportissa ”Euroopan unionin lähestymistapa](#) monikielisyys on omassa viestintäpolitiikassaan” suurin osa Euroopan unionin asukkaista ei ymmärrä englantia.

3 Demokraattisen toiminnan ongelma päätöksenteossa

Virallisesti sääntö näyttää kunnioitetun. Euroopan parlamentti, Euroopan unionin (osittainen) lainsäädäntöelin, antoi (ei-sitovan) päätöslauselman komission valmistelutyön jälkeen (lokakuun 2021 tutkimus). Toiseksi komissio, joka on Euroopan unionin toimeenpaneva elin, työskentelee tämän päätöslauselman täytäntöönpanemiseksi ja valmistelee (sitovaa) direktiiviä, joka on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.

3.1 Vaikuttaa siltä, että niitä, joihin rautatieliikenteen kielet vaikuttavat eniten, ei ole kuultu.

Euroopan komission tutkimus sai tiedon monien rautatieliikenteen sidosryhmien vastauksista (taulukko R.2): infrastruktuurin haltijat, vanhat tai uudet rautatiet, matkustajien edustajat, matkatoimistot jne. Haastateltujen henkilöiden tai organisaatioiden luettelo on sivujen 87 (113) ja 94 (120) välillä.

Olisi kuitenkin hyödyllistä kuulla veturinkuljettajia heidän viestintätarpeistaan, vaikka poliittisten päättäjien on tehtävä päätös.

3.2 Englannin kielen esiintyminen joulukuussa 2022 annetussa päätöslauselmassa näyttää olevan lisäys ilman paljon perusteluja.

Englannin kieltämistä puoltava kohta kuuluu kahteen muuhun kohtaan, joissa käsitellään kielikysymyksen merkitystä:

37. [Euroopan parlamentti] tunnustaa kielikysymyksen merkityksen rajojen yli matkustaville veturinkuljettajille ja kehottaa komissiota edistämään sellaisten digitaalisten kielivälineiden kehittämistä, jotka voisivat olla kohtuuhintainen ratkaisu kieliesteiden poistamiseksi ja olemassa olevien puutteiden korjaamiseksi;

38. [Euroopan parlamentti] korostaa lisäksi tarvetta edistää yhtä EU:n laajuista työkieltä eli englantia veturinkuljettajille, jotka kuljettavat matkustajia rajanylittävillä pitkän matkan reiteillä ja jotka eivät puhu matkan aikana ylitettyjen jäsenvaltioiden kieliä;

39. [Euroopan parlamentti] tukee rautatiehenkilöstön kielikoulutusta, jotta he voivat vastata asianmukaisesti kaikkien matkustajien vaatimuksiin.

Tuomion 37 ja 39 kohdassa käsitellään yleisesti kielikysymyksen merkitystä. Tämä on linjassa monikielisyyttä edistävän Euroopan unionin yleisen politiikan kanssa. Sen sijaan 38 kohdassa puhutaan siitä, että matkustajajunien kuljettajien on noudatettava englantia: voidaan ihmetellä ”miksi englantia”, mutta myös ”miksi matkustajajunia?”, koska on toivottavaa kehittää rautateiden tavaraliikennettä liikenteen ekologisen siirtymän edistämiseksi.

Englannin kielen edistäminen yhtenä kielenä ei vaikuta olevan looginen seuraus edellisistä kohdista: jos tällainen päätös tehtäisiin, se olisi perusteltava alustavilla perusteluilla, mikä ei näytä olevan näin käsiteltävässä asiassa. ’Lisäksi’ on yleensä ilmaus, joka osoittaa, että se, mitä kuvataan, ei kuulu pääkeskusteluun: tarkoittaako tämä sitä, että halu edistää englantia lisättiin ilman suoraa yhteyttä pääpuheeseen?

3.3 Julkaisujen kronologia ei edistä demokraattista keskustelua

Toimielimen demokraattista toimintaa ei mitata pelkästään äänestämällä suuremmalla tai pienemmällä enemmistöllä. Demokraattinen toiminta edellyttää selkeää tietoa ja keskustelua, jotta voidaan tehdä tietoon perustuvia päätöksiä.

Euroopan komission tutkimus on päivätty lokakuussa 2021, ja parlamentin päätöslauselmasta äänestettiin joulukuun 2022 istuntojaksolla. Toivotaan, että parlamentin jäsenet ovat tänä aikana voineet keskustella tämän päätöslauselman sisällöstä.

Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistiin kuitenkin toukokuusta 2023 alkaen: lähes kuusi kuukautta on kulunut. Tämä on hyvin pitkä, eikätätä aikaväliä voida perustella käännösviiveillä. Miksi tällainen viivästys?

The Telegraphin artikkeli ilmestyi vasta kolme päivää myöhemmin, ja siinä viitattiin syksyllä annettavaan direktiiviin (vain neljä kuukautta myöhemmin). Näin ollen vaikuttaa siltä, että direktiivin laatiminen on edennyt pitkälle, kun taas päätöslauselman teksti on juuri julkaistu. Koska artiklassa sanotaan vain ”Lähteet väittävät, että...”, emme voi tietää, missä direktiivin valmistelu on. Näin ollen ammattihenkilöillä tai asianomaisilla henkilöillä ei ole juurikaan mahdollisuuttaesittää mielipidettään.

Näin ollen on mahdollista/todennäköistä, että vain teknokraatit laativat julkaistavan direktiivin ottamatta huomioon tärkeimpien asianosaisten mielipiteitä. Se on sääli.

Voimme unelmoida paremmin Euroopan unionin demokraattisesta toiminnasta.

4 Liite: nykyinen tilanne

4.1 Ranskan ammattiliiton CGT:n mukaan (www.cheminotcgt.fr)

Toukokuussa 2021 julkaistussa¹ artikkelissa unioni oli jo huolissaan yleisenglannista aiheutuvista uhista, jotka vaarantaisivat rautateiden turvallisuuden.

Vuodesta 2007 alkaen EU:n direktiivin 2007/59/EY liitteessä VI olevassa 8 kohdassa vahvistetaan kielivaatimuksia koskevat vähimmäisvaatimukset. Voidakseen ajaa junaa eurooppalaisella verkolla mekaanikolla on oltava B1- tasoinen kielitaito kussakin maassa, jossa hän ajaa.

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

4.2 Euroopan unionin virallisen lehden mukaan

Edellä mainitusta EU:n direktiivin tekstistä² ei käy selvästi ilmi tasoa B1, vaan se antaa suoria viitteitä odotetusta toimivallasta.

8. KIELITESTIT

Kuljettajalla, jonka on oltava yhteydessä rataverkon haltijaan turvallisuutta määrittävistä kysymyksistä, on oltava kielitaito kyseisen rataverkon haltijan ilmoittamalla kielellä. Tämän tietämyksen on mahdollistettava se, että se voi viestiä aktiivisesti ja tehokkaasti rutiini-, ongelma- ja hätätilanteissa.

Kuljettajan on kyettävä käyttämään käyttötoimintaa koskevissa määritellyjä viestejä ja viestintämenetelmiä. Sen on kyettävä kommunikoimaan seuraavan taulukon tason 3 mukaisesti:

3 — voidaan käsitellä käytännön tilanteita, joihin liittyy ennalta arvaamaton tekijä.

— voi tehdä kuvauksen

voi osallistua yksinkertaiseen keskusteluun

Tutkimusten vähimmäistiheys on seuraava: a) kielitaito (vain silloin, kun kieli ei ole henkilön äidinkieli): joka kolmas vuosi tai yli vuoden poissaolon jälkeen



² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>