Annexe IV
Tableaux contenant un résumé des interviews

Interviews avec Commandants non-espagnols (grec et hollandais)

Interview	1. Rang/Expérience	2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports étrangers ?	3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?
1	- Commandant de frégate avec plus de 15 ans d'expérience sur des dragueurs de mines et porte-avions. - A commandé deux navires.	- Oui.	- Oui.
2	- Commandant de frégate.	- Oui, à bord de navires français, allemands et espagnols.	- Oui.
3	- Commandant de frégate qui ne navigue plus.	- Oui, il a beaucoup participé aux opérations de l'OTAN.	- Oui.
4	- Commandant de frégate.	- Oui beaucoup.	- Oui et toujours en anglais.
5	- Commandant de la marine avec plus de 40 ans d'expérience	- Oui.	
6	- Commandant de la marine avec plus de 11 ans d'expérience.	- Oui.	
7	- Commandant de frégate.	- Oui.	- Oui, de façon habituelle et toujours en anglais.
8	- Commandant de frégate avec 10 ans d'expérience. A commandé deux navires.	- Oui.	- Oui.
9	- Commandant de frégate avec 25 ans d'expérience.	- Oui.	- Oui.
10	- Commandant de frégate.	- Oui, par tout au monde.	- Oui, surtout au début de sa carrière, en tant que commandant il s'est moins occupé des communications.
11	- Commandant de frégate avec 20 ans d'expérience	- Oui, il a visité autant de ports nationaux comme étrangers.	- Oui.

Tableau 28 Résumé des interviews. Questions 1 à 3
Interviews 1 à 11

Interview	4. Comment est-ce que vous communiquiez avec les ports hispanophones ?	5. Avez-vous eu des problèmes de communication dû aux barrières linguistiques ?
1	- Normalement ça se passe en espagnol.	- Non, les officiers de la marine espagnole ont généralement assez de connaissances d'anglais que pour pouvoir communiquer. - En plus l'AIS aide beaucoup à communiquer. - A eu des difficultés pour communiquer avec certains travailleurs du port lors du ravitaillement. - A déjà utilisé des interprètes pour communiquer. - A eu des problèmes lors des opérations contre la piraterie dans la côte Est de l'Afrique.
2		- Dit avoir eu des problèmes en étant à bord du navire français. - Selon lui, l'équipage français avait tendance à utiliser le français au lieu de l'anglais pour communiquer, malgré le fait d'avoir 4 étrangers parmi l'équipage. - Il affirme que ceci n'avait pas été le cas à bord du navire allemand. - A été témoin d'un accident où le message de détresse n'avait pas été lancé parce que les officiers ne parlaient pas l'anglais.
3	- D'abord en anglais s'ils ne savent pas qui tu es, puis ils passent à l'espagnol.	- A eu des difficultés surtout lors du ravitaillement dans les ports de l'Afrique de l'Est. - Souvent c'était lié aux différents accents des anglophones natifs.
4	- Avec les pilotes de l'Amérique du Sud tu commences toujours en anglais. - L'espagnol est seulement utilisé par commodité. - Il y a beaucoup de mots en espagnol qui ont une signification différente dépendant de l'endroit où l'on se trouve. Pour ça c'est mieux d'utiliser l'anglais.	- Non, seulement des difficultés de compréhension. - Par contre il constate une mauvaise utilisation du canal 16 du VHF. - A eu beaucoup de soucis avec les pêcheurs parce qu'ils ne sont pas attentifs à la radio. - Dit que l'entrée dans les ports des pays asiatiques est très compliquée.

Tableau 29 Résumé des interviews. Questions 4 à 5
Interviews 1 à 4

Interview	4. Comment est-ce que vous communiquiez avec les ports hispanophones ?	5. Avez-vous eu des problèmes de communication dû aux barrières linguistiques ?
5	- Normalement c'est en anglais. - Il a travaillé quelques jours à bord d'un navire espagnol et là-bas la langue de travail n'était clairement pas l'anglais.	- Oui, et non seulement lors de la navigation mais aussi pour d'autres tâches.
6	- En anglais	- Aucun problème même si par radio c'est plus difficile de se faire comprendre.
7	- D'habitude tu les contacte directement en espagnol.	- Beaucoup de problèmes avec des petits navires, surtout les navires pécheurs près de la côte africaine. - Selon lui, là-bas le niveau d'anglais est très limité et les capitaines savent à peine répondre. - Surtout lié à l'accent. - Avec les navires de plus de 500 GT il n'y a jamais eu de soucis.
8	- Toujours en anglais, une fois que la communication est établie il passe à l'espagnol.	- Oui. - Lors de la navigation il n'y a pas de problèmes pour communiquer. - Les problèmes apparaissent quand il faut interroger l'équipage (lors de conversations informelles). - C'est généralement avec des navires de moins de 500 GT.
9	- Fait le premier contact en anglais, puis passe à l'espagnol.	- Non, les gens savent parler l'anglais. - A plus de difficultés avec des navires de petite taille.
10	- En espagnol.	- Non, généralement si l'officier ne comprend pas l'anglais, il va aller appeler le capitaine. - Souvent eu des problèmes dans l'Océan Indiens avec des navires pécheurs.
11	- En espagnol.	- Non, juste des malentendus qui ont été résolus en utilisant la logique et le sens commun. - A été témoin d'innombrables situations où l'équipage n'avait pas la capacité d'utiliser des langues étrangères. - C'était surtout dû au fait de ne pas se faire comprendre ou de n'avoir pas d'intérêt à se faire comprendre.

Tableau 30 Résumé des interviews. Questions 4 à 5
Interviews 5 à 11

Interview	6. Quelles ont été les conséquences des problèmes de communication ?	7. Quel est votre avis sur les phrases SMCP ?	8. Quelles méthodes avez-vous utilisé pour résoudre les problèmes de communication ?
1	- Aucune conséquence grave. - Perte de temps. -Nécessité de manœuvrer pour éviter les autres navires (surtout dans le cas des pécheurs).		- Utilisation d'un interprète. - Messagerie par écrit.
2	- Sentiment de se sentir exclus. - Sentiment de désavantage lors des opérations internationales de l'OTAN.	- Trouve que c'est une très bonne idée même si le niveau est un peu plus bas que dans la réalité. - Peut s'avérer très utile pour des situations comme celles des Chinois.	- Il faut insister pour se faire comprendre. - L'utilisation d'images et dessins pour faire passer un message lui semble être une très bonne méthode. - Utilisation de message formatés.
3	- Aucune, ça prend seulement un peu plus de temps pour expliquer et s'assurer que l'autre personne a bien compris mais c'est tout.	- Très utile parce que ça permet de limiter les conversations à ce qui est essentiel.	- Utilisation de l'AIS facilite beaucoup la communication.
4	- En général ça se limite à une frayeur et une perte de temps.	- Très utile pour les non-natives. - On peut l'utiliser pour expliquer un problème de façon claire et précise.	- Quand on n'a pas de réponse, il faut essayer de capter l'attention de l'autre navire. - Sinon l'utilisation des drapeaux ou signaux lumineux.

Tableau 31 Résumé des interviews. Questions 6 à 8
Interviews 1 à 4

Interview	6. Quelles ont été les conséquences des problèmes de communication ?	7. Quel est votre avis sur les phrases SMCP ?	8. Quelles méthodes avez-vous utilisé pour résoudre les problèmes de communication ?
5	- Plus de temps mais c'est tout. - Les navires militaires sont plus manœuvrables et rapides que les marchands. - En plus l'équipage est plus grand du coup il y a toujours quelqu'un qui sait parler une autre langue.	- ça aide beaucoup. - ça permet de centrer la conversation sur ce qui est important. - C'est rapide et clair ce qui permet d'éviter des malentendus ou erreurs.	- Utiliser un membre d'équipage qui parle la langue locale. - Mais généralement on respecte plus les navires militaires et on les répond plus aussi. Même si la personne ne comprend pas tout. - Généralement il n'y a pas de traducteurs. Mais il y a beaucoup de gens des Caraïbes qui eux parlent l'espagnol. - Il est important de garder une même langue de travail. - Commencer à utiliser d'autres langues de travail n'est pas une bonne idée.
6	- Rien, il a simplement fallu un peu plus de temps éclaircir ce que t'as dit.	- Utiliser une terminologie spécifique aide beaucoup à éviter des problèmes de communication.	- Répéter de façon claire le message. - L'utilisation d'autre langues peut être utile.
7	- Non, ça a simplement pris plus de temps pour manœuvrer mais sans jamais arriver à des situations dangereuses.	- Tout le monde sait déjà parler plus ou moins l'anglais du coup ces phrases ont peu d'utilité. - Ce qui est très utile ce sont l'alphabet phonétique de l'OTAN et les marqueurs de phrase.	- En parlant un anglais plus clair.

Tableau 32 Résumé des interviews. Questions 6 à 8
Interviews 5 à 7

Interview	6. Quelles ont été les conséquences des problèmes de communication ?	7. Quel est votre avis sur les phrases SMCP ?	8. Quelles méthodes avez-vous utilisé pour résoudre les problèmes de communication ?
8	- Aucune conséquence.	- C'est très utile, ça l'a beaucoup aidé. - Mais seulement pour communiquer avec les navires de plus de 500 GT.	- En ce qui concerne la navigation, il a dû manœuvrer pour éviter les navires. -Sinon avec des gestes et le langage corporel.
9	- Des retards. - Manœuvres pour éviter l'autre navire.	- Il trouve que les phrases SMCP sont très utiles pour communiquer avec les autres navires.	- En parlant plus lentement. - En utilisant une autre langue (dans ce cas cette personne sait parler le français). - En utilisant des gestes.
10	- Aucune conséquence majeure, seulement des retards.	- Il trouve que c'est très utile, ça permet d'éviter les problèmes car t'es limité à utiliser une liste de phrases standard.	- Un interprète, mais il faut s'assurer que celui-ci parle aussi l'anglais.
11	- Effectuer des manœuvres d'évitement rapides.	- Très utile lors des procédures routinières. - Lors des situations d'urgences le plus important c'est d'avoir de l'expérience.	- En raisonnant de façon logique et en utilisant le sens commun et des procédures. - En utilisant le langage corporel et gestuel.

Tableau 33 Résumé des interviews. Questions 6 à 8
Interviews 8 à 11