Annexe II
Interviews avec les commandants militaires

Interview 1 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Oui, je suis commandant de frégate et en ce moment, j'ai été destiné au centre de commandement de l'armée européenne, qui se trouve à Mol. J'ai travaillé 3 ans dans un dragueur de mines. J'ai également été aux commandes de deux navires.

2. Lors de votre message vous m'avait dit que vous n'aviez eu aucun problème avec l'anglais maritime. Du coup je vais vous poser quelques questions supplémentaires qui sont survenues lors des interviews avec vos collègues.

D'accord, comme expliqué dans le courrier, dans l'armée espagnole il n'y a généralement pas de problèmes avec l'anglais. Depuis mon point de vue je trouve que les personnes qui font les gardes à la passerelle ont un niveau d'anglais suffisamment bon que pour pouvoir opérer la radio et tout. Et puis, quand moi j'ai commencé à naviguer il n'existait pas encore l'AIS. À ce moment-là on dépendait beaucoup plus des communications par radio. Aujourd'hui, l'AIS a amélioré beaucoup les communications.

3. Quel est votre avis sur la messagerie par écrit (chats) ?

Il y a eu beaucoup d'évolutions aux fils des années, et ce dernier temps les chats ont été beaucoup utilisé. Mais il a ses avantages et inconvénients. Du point de vue militaire il n'est pas très pratique parce qu'il faut toujours garder un œil sur les consoles et tout. En revanche, c'est plus pratique de le faire avec le clavier qu'avec la voix. Mais tout compte fait, il est vrai que l'implémentation du chat facilite énormément la compréhension. Premièrement parce tu ne dépends pas de l'intonation de l'émetteur. Et deuxièment parce que ça crée un registre d'appels. Ce qui peut être très utile quand il y a une collision. Mais en résumé c'est vrai que ça peut être très utile en ce qui concerne le trafic maritime, il n'y a pas de doutes là-dessus.

4. Avez-vous eu des expériences avec des équipages étrangers ?

Non, moi j'ai toujours travaillé sur des navires espagnols.

5. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Normalement ça se passait en espagnol. En sachant que tu es un navire espagnol ils vont te parler en espagnol. Il se peut, quand tu es très loin, que le premier contact se fasse en anglais, mais après tu passes à l'espagnol.

6. En ce qui concerne la communication avec les pilotes, généralement il n'y a aucun problème de communication. Par contre est-ce que vous avez déjà eu des problèmes avec les autres travailleurs du port ?

Oui, dans n'importe quel pays le pilote a généralement un bon niveau d'anglais. J'ai peut-être eu plus de problèmes avec un commandant qui ne parlait pas bien l'anglais qu'avec un pilote. Mais bon après comme il s'agit de la communication à la passerelle il n'y a pas de soucis. En règle générale tu arrives à comprendre et te faire comprendre.

Après, la communication dans le port est très limitée. Tu peux peut-être perdre un peu plus de temps avec les dockers et les gars du ravitaillement mais c'est tout. Je n'ai jamais eu des problèmes majeurs ni rien.

7. Avez-vous déjà eu des problèmes de communication avec des pécheurs ?

Oui, il m'est déjà arrivé d'avoir eu des soucis avec des navires pécheurs. Typiquement tu vas essayer de les appeler par radio, ils ne vont pas te répondre et tu vas devoir manœuvrer pour les éviter. Généralement ils n'ont même pas les radios bien accordées. C'est vrai qu'il est très difficile de se faire comprendre par un navire pécheur.

8. Avez-vous déjà dû utiliser un interprète pour communiquer avec d'autres navires ?

Oui, par exemple lors de l'opération Atalanta ou de l'opération Sofia. Lors de l'opération Sofia c'était plus lié à l'immigration. Mais pour l'opération Atalanta on utilisait tous un traducteur pour tout ce qui était les navires pirates. Parce là-bas la langue est un vrai problème. Dans la côte Est de l'Afrique il y a des déficiences d'anglais et tout.

Interview 2 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Je suis commandant de frégate J.M. J'ai participé à deux opérations internationales différentes. La première fois c'était pour l'opération Transmadera où j'étais d'abord sur un navire français et puis sur un navire allemand. Puis j'ai été à bord d'un dragueur de mines de l'OTAN.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui. Et a part de ce que j'ai déjà mentionné, j'ai travaillé aussi sur des navires espagnols.

3. Avez-vous eu des expériences avec des équipages étrangers ?

En général elle a été très positive, on apprend beaucoup dans ce genre d'occasion. Par contre, pour moi il y a eu une grande différence en ce qui concerne mon expérience avec l'état majeur français et avec l'état majeur hollandais, dans ce cas à bord d'un navire allemand. Comparé au navire allemand, mon expérience a été beaucoup plus facile que sur le navire français. Sur le navire allemand tout avait été beaucoup plus fluide (la communication) de ce que je pensais. En fait, je pensais que ça allait être très difficile dû aux différences culturelles ainsi qu'à la perception qu'ils ont de nous. Je pensais que tout ça allait être un handicap important. Mais au moment où ils ont vu comment je fonctionnais il n'y a plus aucun souci.

4. Donc avez-vous eu à un moment donné des problèmes de communication dû aux barrières linguistiques ?

Dans l'état majeur français oui. Malgré être commandé par des amiraux de l'armée, l'anglais n'a été à aucun moment la langue prédominante. D'ailleurs ils parlaient beaucoup le français malgré le fait de qu'on était 4 étrangers. La grande majorité de l'équipage était française et logiquement il y avait une grande tendance à utiliser leur langue maternelle. Et il y a eu des moments où nous (les 4 étrangers) nous sommes sentis un peu mis à part.

5. A-t-il eu d'autres conséquences à part le fait d'être exclus ?

Non, seulement celle-là, il n'y a pas eu des problèmes de communication ni rien. Mais je vais t'expliquer une situation où il y a eu des problèmes de communication dû à la langue. Ça s'est

produit quand j'étais entrain d'effectuer un voyage de transition entre Cartagena et Vigo. On se trouvait à la hauteur de Lisbonne, et ils avaient des plateformes qui ressemblaient à la coque d'un navire. Et il y avait eu un cargo chinois qui avait heurté et cassé en deux une de ces plateformes. À ce moment, les Portugais essayaient de mettre en place une opération SAR afin de retrouver des survivants. Et en fait, la collision avait eu lieu parce que l'équipage du cargo était Chinois et les officiers qui étaient, au moment de la collision, à la passerelle ne parlaient pas l'anglais. En plus les Portugais avaient essayé de contacter le cargo (après la collision) et ce n'était qu'après 5 minutes, une fois que le capitaine est arrivé à la passerelle qu'ils ont obtenu une réponse, car c'était le seul qui savait parler l'anglais. Mais sinon c'était impossible de communiquer avec les officiers. Ils n'ont même pas lancé un message de détresse ni rien parce qu'aucun d'entre eux avait les capacités de communiquer en anglais.

6. Avez-vous eu d'autres problèmes de communication avec d'autres navires étrangers ?

Étant sincère, au début de notre carrière notre niveau d'anglais était beaucoup plus bas que celui des pays du nord de l'Europe. D'ailleurs on se retrouvait toujours en désavantage à chaque fois qu'on avait des briefings avant les opérations de navigation. Mais bon, au fil des ans et avec les efforts qu'on fait, on améliore ça (l'anglais). Mais il est vrai que des fois c'est difficile. En fait quand j'étais avec l'état majeur français, je reconnais que personne, nous inclus, décrochait la radio à un navire américain. On attendait tous qu'ils nous écrivent par chat pour leurs répondre. On sent qu'il existe des problèmes de coordination, qui n'ont jamais des conséquences graves… Mais il est vrai qu'on se voit souvent en désavantage.

7. Comment apprend-t-ont l'anglais dans les écoles maritimes ?

Bon en fait c'est plutôt une fois que tu sors de l'école. Parce que quand tu es à l'école tu as presque aucun contact avec des anglophones. Mais ce désavantage dont je te parle, tu le corriges au fur et à mesure de ta carrière. Par contre tu sens la carence initiale au niveau de la gestion, ou quand il faut négocier quelque chose.

8. Dans ces cas, comment est-ce que vous avez fait pour résoudre les problèmes de communication que vous auriez pu avoir ?

En fait il faut insister. Au final il n'y a aucun outil qui peut te faciliter la communication. Mais bon généralement ce qu'on fait c'est éclaircir l'information. De toute façon, nous ont passe toute la coordination au papier après et c'est à ce moment-là que ça devient beaucoup plus

clair. Par contre c'est très curieux la façon dont les Américains le font. En fait ils envoient aux autres navires des slides power point avec les instructions dessinées dessus. Il n'y a pratiquement pas de littérature et tout est parfaitement représenté par des images. Par exemple s'il faut traverser un détroit, ils vont t'envoyer les instructions par power point. C'est très visuel et ça aide beaucoup à s'intégrer. En Espagne ce qu'on utilise ce sont les messages formatés qui sont automatiquement interprété par le système comme des dessins.

9. Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

En fait je trouve qu'elles sont très bien. Même si je trouve qu'elles ont un niveau plus bas de celui que nous ont utilise en mer. Mais je trouve qu'elles peuvent être très utiles pour des cas comme celui que je t'ai raconté avec le navire chinois.

Interview 3 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Actuellement je suis commandant de frégate. Ce qui est l'équivalent à lieutenant-colonel.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Il y a quelques années, quand je faisais partie de l'état majeur oui. Lors de ma carrière d'officier à bord des frégates, je voyageais beaucoup à l'étranger pour faire partie des opérations de l'OTAN. Mais maintenant je ne navigue plus.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Dans le cas des drapeaux espagnols ils vont te parler en anglais s'ils ne savent pas qui tu es, et après ils passent à l'espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Non, moi je n'ai eu aucun problème. Mais c'est vrai que des fois j'ai eu quelques difficultés avec certains navires. Par contre, il est vrai que j'ai eu plus de problèmes pour comprendre un anglophone natif, comme par exemple les Canadiens, qu'un anglophone non natif comme ça peut être le cas pour les Français, Allemands ou Hollandais. C'était surtout par rapport à l'accent.

6. Donc depuis votre point de vue, vous préférez parler avec un anglophone non natif qu'avec un anglophone natif ?

Oui plus ou moins. Parce que si un Canadien se met à parler avec ton niveau d'anglais ça va, mais ça deviendra plus compliqué s'il utilise un accent canadien. Mais ça dépend en fait de l'expérience de chacun. Parce que quand tu fais des opérations de 4 mois avec l'OTAN, tu vas utiliser tout le temps l'anglais et à la fin tu vas t'habituer. Mais c'est vrai qu'il est plus facile de comprendre un anglophone non natif qu'un anglophone natif qui va avoir un accent. Mais en règle générale moi je n'ai eu aucun souci.

7. Donc il n'y a pas eu de conséquences dû à des problèmes de communication ?

Non aucune. Généralement il suffit de prendre un peu plus de temps pour répéter le message et s'assurer que l'autre personne l'ait bien compris.

8. Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

Elles sont très utiles pour savoir ce qu'on est entrain de dire. Beaucoup de fois, quand on utilise un langage normal, non standardisé, la conversation peut avoir plusieurs sorties et ceci peut être difficile pour certaines personnes. Mais si tu te limites à utiliser un vocabulaire standardisé pour communiquer avec des stations radio, il n'y aura pas de problèmes.

9. Quel est votre avis sur la messagerie par écrit (chats) ?

Une chose qui a beaucoup changé c'est l'AIS, le Automatic Information System. Ce système permet d'obtenir la vitesse, le cap et d'autres informations qui peuvent être très utiles lors de la navigation. Surtout quand il s'agit de la navigation nocturne ou on ne voit que les feux des autres navires. Et si en plus il est connecté au radar c'est encore mieux.

Pour nous (les militaires) le chat est un grand avantage, parce qu'il y a une personne qui peut s'en charger de ça pendant que l'autre s'occupe des choses plus importantes. Mais

généralement, sur un navire marchand il y aura moins de monde que sur une frégate militaire. Du coup il sera un peu plus difficile d'implémenter ça dans le secteur marchand.

10. Avez-vous eu des expériences avec des équipages étrangers ?

Oui j'ai déjà travaillé avec des navires étrangers dans certaines opérations nationales. Lors des opérations de l'OTAN il était habituel de faires des échanges d'équipages entre les différents navires, afin de se connaitre mieux. On recevait du coup un officier ou matelot étranger pour la durée de toute une journée. Le problème se posait quand on était sur un navire avec un équipage qui avait tendance à utiliser sa langue maternelle. Ou quand tu allais sur un navire anglais où il y avait pleins d'accents différents. En tout cas ça c'est l'impression que moi j'ai eu.

11. En ce qui concerne la communication avec les pilotes, généralement il n'y a aucun problème de communication. Par contre avez-vous déjà eu des problèmes avec d'autres travailleurs du port ?

Non, en règle générale les pilotes ont un très bon niveau d'anglais. Après, quand j'étais par exemple à Djibouti il est vrai que c'était un peu compliqué d'organiser tout ce qui est lié à la logistique et le ravitaillement. Surtout parce qu'il est difficile de parler avec les gens du quai dû à leur niveau d'anglais.

Interview 4 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Je suis commandant de frégate.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, beaucoup de fois.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui, et toujours en anglais.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Normalement, avec les pilotes de l'Amérique du Sud tu commences toujours en anglais. Mais c'est vrai que tu passais à l'espagnol dès qu'il y avait la moindre difficulté. Après, moi j'ai souvent visité les ports de l'Amérique du Sud en que Capitaine à bord du navire école Juan Sebastian El Cano. Du coup les communications se passaient automatiquement en espagnol.

Il faut savoir aussi, qu'en Amérique du Sud il y a beaucoup de mots avec des significations différentes et du coup tu peux utiliser l'anglais maritime pour être sûr passer le bon message. Ce sera par commodité que tu passes après à l'espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Des vrais problèmes de communication je n'en ai pas eu mais ce que j'ai déjà constaté c'est qu'il y a une mauvaise utilisation du canal 16. Généralement tu utilise ce canal pour des situations d'urgences ou pour contacter un autre navire. Il y a des fois des gens, qui s'ennuient pendant le quart et du coup ils s'amusent à raconter des histoires, mettre de la musique etc. Et ils peuvent passer toute la nuit comme ça.

Dans quelques occasions j'ai expérimenté des difficultés de compréhension mais à la fin tu finis par comprendre. Ça c'est grâce à l'anglais maritime qui utilise des phrases très précises et claires. De toute façon, nous (les militaires) on voyage souvent avec des interprètes qui eux peuvent communiquer dans la langue de l'autre navire si nécessaire.

Sinon j'ai souvent eu des problèmes avec des pécheurs, pas parce qu'ils ne comprenaient pas ce que je disais mais parce qu'ils veillent rarement à la radio. Dans ces cas il faut essayer d'attirer leur attention en faisant des manœuvres étranges ou avec des signaux lumineux, en utilisant par exemple une fusée de détresse.

6. Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

Je trouve que ça m'a permis d'éviter/résoudre beaucoup de problèmes de communication. En fait on a tous besoin d'un standard, surtout ceux qui ne sont pas de anglophones natives. Je trouve que c'est un langage très basique qu'on peut utiliser même si on n'a pas un très bon niveau d'anglais et c'est ça à la fin, ce qui nous permet de visiter des ports internationaux. Surtout aujourd'hui où il y a une grande variété de drapeaux et nationalités. Quand moi je suis sorti de l'académie il y avait un seul chapitre avec des phrases SMCP et c'était tout. Par contre maintenant ça a beaucoup évolué et aujourd'hui il y a des phrases pour presque tout.

7. Avez-vous eu des conséquences dû aux problèmes de communication ?

Non, à part quelques frayeurs je n'ai rien eu. Moi je trouve qu'en ce qui concerne le vocabulaire maritime il n'y a pas de soucis. Le problème vient quand tu dis a quelqu'un de faire un ''port to starboard'' et que l'autre fasse autre chose. Ça arrive souvent, qu'on essaye de se mettre d'accord (avec un autre navire) pour faire une manœuvre mais que finalement l'autre personne fasse autre chose parce qu'elle n'a pas compris ou tout simplement ne voulais pas. Un exemple très clair de ça sont les collisions. Quand il y a une collision parce qu'il y a eu un navire qui a appelé un autre et que celui-ci n'a pas répondu. Ou alors l'un d'entre eux a suivi le règlement et l'autre pas.

8. Quels méthodes avez-vous utilisé pour résoudre les problèmes de communication ?

Savoir parler d'autres langues ça peut être très utile. Sinon moi j'utilisais dans le temps des drapeaux ou des signaux lumineux. Mais malheureusement aujourd'hui ça s'utilise de moins en moins.

Interview 5 (appel téléphonique)

1. What is your rank and experience?

I am a commander of the Netherlands navy, and I have already 40 years of service.

2. Have you sailed on international waters or docked in foreign ports? Or Spanish speaking port?

Yes I have in many.

3. Also in Spanish speaking ports?

Yes, but not only in Europe, I have also been in South American ports.

4. How did you communicate?

Usually in English.

5. Do you have any experience working with multicultural crews?

Well, it depends on how you define multicultural, because crews on Dutch ships are composed of people who have very different backgrounds and also in many cases different cultures. But if you are talking about a multinational crew, that is of course something different. I have had some experience with multinational crews but not in navigation work, it was more in staff work, operations work and stuff like that.

6. When you have been working on ships, have you used one working language?

Yes yes, normally that is English, and although I spent some days on a Spanish frigate years ago, the working language there was clearly not English. But normally the working language is of course English.

7. Have you ever experienced any communication problems due to language barriers?

Yes, I have experienced communication problems while I was at sea, but I have also experienced it in other work environments. In the case of maritime communication, there were many cases where the other users of the sea didn't fully understand me or the other way around. So yes, languages can be a big barrier.

Did these communication problems have any major consequences?

Well, you should take into account that we drive warships, and warships are not completely the same as merchant ships. We have a larger crew, so there is often someone of the crew who speaks Spanish or another language... There are always plenty of options. And besides that, the warships are far more maneuverable and far more powerful than the average merchant ship. If those were not available, we might have had problems in some situations.

8. How have you usually coped with the language barriers, or language problems like you have had?

Yeah, well again, if there is nobody in the crew who speaks the local language, then often the only real solution is to stay away from each other, when feasible. However, if you are approaching a harbour or something, then you can sometimes rely on the pilots. But generally, if you are on board a warship people tend to treat you with a little bit more of respect than with the other users of the sea. So it helps if we start to complain on the VHF CH 16 or other channel we are using locally, although they might not fully understand what we say. It usually depends on how you present yourself and how people will react. But, ultimately, the need to speak a common language is critical. Many accidents are the results of people who don't understand each other.

9. Is it common practice to have a translator when you're on board your ship?

No, but again, and I am talking about Dutch ships, people have very different backgrounds, for example we have some islands in the Caribbean where the need to speak other languages than English or Dutch is there. So many of those who come from those islands speak Spanish. and that of course is very helpful if you are in a local area where the local language is Spanish, and they don't speak any English. But besides that, we don't take on board any translators if we go from one area to another. That's not practical because there are so many languages in this world! And the shoutouts on the VHF 16 normally suffice to clear the situation.

10. In the Spanish navy, people have told me that they commonly use chats for communicating. Is it also the case for the Dutch navy?

Yes, and then of course to a certain extend a blessing. But it is not as quickly as taking a VHF channel and talk to each other, that is always the quickest way. However, in my experience communication between seafarers is improving, and the SMCP is also a thing that helps. If you are at least able to exchange the standard phrases and understand each other, then it is

often enough to carry out our business in safety. But in general, and especially in the Spanish speaking world, there has been much improvement in the ability to speak English. Especially the younger generations. I think it has something to do with the schooling nowadays.

11. How do you see the use of SMCP?

I think that in a general sense it is helpful because it forces you to focus on the information and it avoids people to start a huge story. I think that standardization and practice is a way to achieve that. That its quick and clear. It avoids discussions and the chance of mistakes or misinterpretation.

12. What is your opinion about the Spanish language in the maritime world?

Well, the worldwide working language in the maritime domain is English, and I think that is probably the best way. And it is better if we have one language and not several to use during maritime operations. Of course, nations still use national languages to have discussions at sea but I would refrain from that when it is about safety situations. Because you don't know who's at the end of the other line, so I think we should limit ourselves to English as the primary working language for maritime activities. And that also makes it easy to standardise communication protocols and learn them. Besides that, everybody has its own language, that is of course true and that should stay that way, but this makes life easier. And still we have then hundreds of versions of English because every nation has its own way of speaking English. But that is still much better than having to deal with hundreds and thousands of different languages. So I think that it is good and i believe it is accepted by everyone to be like that. Maybe the Russians and Chinese have other ideas but if they want to use our ports they will have to stick to that.

Interview 6 (appel téléphonique)

1. Could you tell me your rank and your experience?

I am a commander of the Hellenic navy. I have been in this NATO position for the past two years. We basically deal with defense planning and we review the progress of the nations against the NATO targets. We set new targets every four years. But before that I have sailed in the Hellenic national defense general staff and I have been in the Hellenic fleet commanding ships for about 11,5 years.

2. Have you ever had any experience with Spanish speaking ports?

Yes, I have been in the Indian Ocean, Red Sea, Persian Gulf, Mediterranean and the Atlantic. I have docked in Spanish ports such as Rota and Alicante. But I have only been in Spain, never in South America.

3. And how was your experience in those Spanish speaking ports? Communication?

Very good experience, and very good cooperation with the authorities over there. Everybody was very helpful and I did not really any communication issues. Ok there is some effort to establish a certain level of communication but then everything was fine.

4. Did you have any experience working with multicultural crews?

Well my only experience was sailing with Greek vessels where all of the crew were Greek. Sometimes we had some officers in exchange with other navies. But mostly American and British, not Spanish.

5. How was in that case your experience with the British and Americans?

It was a very positive one, they had a slightly different way of operating, so there was a lot to learn. However, there were not so many differences because our training is based on the British model. The communication was no problem for me. And other from that, everything was fine.

6. Apart from those experiences on foreign ships, did you ever had any communication problems due to language barriers when communicating with other ships?

Well over the radio it is usually more difficult to communicate than in person, so sometimes the accent or the pronounciation of the speaking person is sometimes a problem. But in general there were no significant problems. It takes some time to adjust to what you hear or what the person hears from you because you are not a native speaker either. But after you establish that first communication it is a lot easier.

7. Did those communication problems have any major consequences?

No, there were not really any major consequences because you always have to repeat very clear what is said over the radio in order to avoid any misunderstandings. So, a part from that no major consequences.

8. How do you usually cope with language barriers, what do you do to make yourself understand?

Well, you know, at sea you have to use specific terminology, the SMCP phrases. It is an international tool which everybody should be or must be familiar with that so that we can understand each other even if none of us are native speakers of English.

9. What do you think of the SMCP?

Well I believe it is a very helpful tool, using specific terminology can be very useful in order to avoid communication problems. As I said, it allows to overcome language barriers.

10. Use of chats? What is your opinion?

Well chats do avoid any mispronunciation or accent, so it is something that its usually more precise and fast enough. It is a good way to communicate.

11. Spanish language/other languages taught to other students? What is your opinion?

I think it is a very positive thing to know different languages or the language that is used in the area you usually operate, your destination etc. So, if you are able to speak in the native tongue of the nation than that is perfect.

Interview 7 (réponses données par écrit)

1. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationaux ?

Oui, beaucoup de fois.

2. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui, de façon régulière.

3. Comment communiquiez-vous avec ces stations ? Et avec les ports hispanophones ?

En anglais. Avec les ports hispanophones toujours en espagnol.

4. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Peu de fois, souvent avec des petits navires (surtout des pécheurs). Mais ça n'a jamais eu d'impact réel sur la sûreté du navire.

5. Quelles ont été les conséquences de ces problèmes de communication ?

Il a juste fallu un peu plus de temps pour manœuvrer mais c'est tout. À aucun moment il n'y a eu des situations dangereuses.

6. Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

Je trouve qu'elles n'ont pas trop d'utilité. Ce qui m'a aidé le plus ça a été l'alphabet phonétique de l'OTAN.

7. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

En parlant l'anglais de façon calme et claire.

Interview 7 (appel téléphonique pour discuter les réponses données par écrit)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Oui, je suis commandant de frégate, ce qui est l'équivalent de lieutenant-colonel à terre.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, beaucoup.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui, de façon habituelle. Et généralement c'était en anglais.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

D'habitude vu que c'est toi qui appelles d'abord, tu les contacte directement en espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Je me rappelle d'avoir toujours eu des problèmes avec des petits navires, généralement c'était des navires pécheurs. Souvent j'ai eu des problèmes avec les accents, par exemple c'était difficile de communiquer avec un pécheur venant de l'écosse. Mais il n'y a pas seulement l'accent, je me rappelle aussi avoir eu des difficultés avec des petits navires près de l'Afrique. Souvent dans ces pays les capitaines ont un niveau d'anglais très limité et ils savent à peine te répondre.

Mais sinon avec des gros navires marchands je n'ai jamais eu de problèmes. Ils n'ont pas un niveau parfait d'anglais, mais ils ont assez de connaissances que pour pouvoir communiquer correctement.

Par contre là où j'ai eu des problèmes c'était lors des inspections qu'on faisait à bord de certains navires. Quand il s'agit d'avoir une conversation plus informelle avec l'équipage ça devient plus difficile. Mais à la fin tu finis toujours par te faire comprendre, ça prendra juste un peu plus de temps et c'est tout.

6. Avez-vous eu des conséquences suite aux problèmes de communication ?

Non, ça a simplement pris un peu plus de temps pour manœuvrer mais sans jamais arriver à des situations dangereuses.

7. Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

Je trouve que les phrases standardisées n'ont pas une grande utilité. Je trouve qu'aujourd'hui presque tout le monde a assez de notions d'anglais que pour pouvoir communiquer dans cette langue. Il peut y avoir des moments où tout ne sera pas très claire mais bon, dans ces moments là tu prends alors le temps de tout bien éclaircir. Donc dans ce cas-là les phrases standards sont de peu d'utilité. Par contre ce que je trouve utile ce sont les marqueurs de phrases ainsi que l'alphabet phonétique de l'OTAN.

8. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

En parlant un anglais plus clair.

9. Quel est votre avis sur la messagerie par écrit (tchats) ?

Je trouve que ça peut être plus pratique parce tout compte fait c'est plus facile de composer le message tranquillement par écrit que par la voix. Et puis, c'est plus facile d'enregistrer les conversations. Après tout il a remplacé 80% des conversations par radio dans la marine militaire espagnole. Mais on continue encore à utiliser la VHF pour communiquer.

10. Pensez-vous qu'il serait possible d'implémenter ça dans la marine marchande ?

Oui ça pourrait être une bonne idée mais bon, le grand désavantage c'est que tu dois tout le temps regarder l'écran pour voir si tu n'as pas reçu un message. Dans la marine militaire ça va parce qu'on a beaucoup de monde à la passerelle. Mais dans la marine marchande ceci pourrait être un peu plus difficile.

11. Avez-vous eu des expériences avec des équipages étrangers ?

Oui, j'ai été dans des navires anglais et aussi allemands. Du coup la langue de travail était toujours l'anglais et généralement ça se passait très bien. Il y a eu juste une fois où j'ai eu quelques difficultés : j'étais à bord d'une frégate anglaise avec un timonier de Liverpool. Et en fait, avec son accent, moi je ne comprenais rien de ce qu'il me disait. Mais lui il ne comprenait pas non plus ce que moi je lui racontais. Du coup pour les ordres de barre c'était un peu compliqué mais bon, finalement on a fini par se comprendre.

Interview 8 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Je suis commandant de frégate avec 10 ans d'expérience. J'ai été aux commandes de 2 navires différents.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, j'ai navigué un peu partout dans le monde, entre autres j'ai été en Amérique du Sud, aux Etats-Unis, dans l'Océan Pacifique etc.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui. Généralement la communication se passait en anglais.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Les communications maritimes ont toujours été en anglais. Généralement tu fait le premier contact en anglais et puis tu passes à l'espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Oui, la plupart du temps c'est avec des navires pécheurs. Avec les navires marchands de plus de 500 GT tu peux utiliser les phrases SMCP et du coup il n'y a aucun souci. Mais généralement en ce qui concerne la navigation il n'y a pas de problèmes de communication. Les problèmes viennent quand il faut interroger l'équipage lors des inspections effectuées pendant les opérations contre la piraterie.

6. Avez-vous eu des conséquences suite aux problèmes de communication ?

Non, aucune.

7. Quel est votre avis concernant les phrases SMCP ?

C’est très utile, ça évite les malentendus lors de la navigation.

8. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

En ce qui concerne la navigation, tu fini par effectuer des manœuvres d’esquive. Pour les inspections des navires tu utilises le langage corporel et des gestes pour te faire comprendre.

Interview 9 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Je suis commandant de frégate avec 25 ans d’expérience.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, j’ai parcouru presque tout le globe. J’ai visité des pays de l’Amérique du Sud mais aussi beaucoup de pays nordiques. Je trouve que les scandinaves ont tous un très bon niveau d’anglais.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui, normalement cette communication se passe en anglais.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

En Amérique du Sud, quand je communiquais avec les autres navires, je le faisait d’abord en anglais et puis je passais à l’espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Non, généralement les gens savent parler anglais et il n’y a pas de problèmes. Par contre c’est vrai qu’il y a plus de difficultés quand il s’agit de communiquer avec des navires plus petits.

6. Avez-vous eu des conséquences suite aux problèmes de communication ?

Non, juste de petits problèmes.

7. Quel est votre avis concernant les phrases SMCP ?

Je trouve qu'elles sont très pratiques pour communiquer avec les autres stations.

8. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

En parlant plus lentement ou en utilisant une autre langue. Dans mon cas, je parle français et ça m'a aidé à des moments donnés à surmonter les barrières linguistiques. Mais généralement quand les gens savent parler seulement l'anglais la seule façon de se comprendre est avec des gestes ou en parlant plus lentement.

Interview 10 (appel téléphonique)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Commandant de frégate. J'ai donc un peu plus de 10 ans d'expérience.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, j'ai navigué un peu partout dans le monde.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui. Au début de ma carrière j'étais en charge de la communication avec les autres navires et ports. En tant que commandant ça n'a plus été le cas. Généralement la communication avec les autres stations radio se fait en anglais.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Pour la communication avec les ports hispanophones ont communiquait en espagnol.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Généralement il n'y a pas de problèmes de communication. Si l'officier de quart ne parle pas l'anglais il va aller appeler le capitaine du navire qui lui sait le parler (la plupart du temps).

Après, j'ai eu souvent des problèmes de communication quand je naviguais dans l'Océan Indien. Avec des pécheurs j'ai aussi eu beaucoup de problèmes.

6. Avez-vous eu des conséquences suite aux problèmes de communication ?

Non, aucune conséquence grave. Généralement tu perds juste un peu plus de temps.

7. Quel est votre avis concernant les phrases SMCP ?

Les phrases SMCP sont une grande aide car ça te limite à utiliser des phrases spécifiques et du coup il y a moins de confusion. Elles sont très utiles pour éviter les problèmes de communication.

8. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

Quand on navigue dans des zones où on sait qu'il va avoir des problèmes de communication, on engage un interprète pour se faire comprendre. Après il faut aussi s'assurer que l'interprète parle l'anglais correctement.

Interview 11 (réponses envoyées par écrit)

1. Pouvez-vous me dire votre rang et votre expérience ?

Commandant de frégate avec 20 ans d'expérience.

2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ? Avez-vous été dans des ports internationales ?

Oui, dans mes 20 ans d'expérience (plus de 1800 jours à bord) j'ai eu l'opportunité de visiter des ports nationaux comme étrangers.

3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

Oui, dans toutes les communications dans les eaux étrangères et les ports étrangers, il est nécessaire de communiquer avec d'autres navires, stations côtières, autorités portuaires, dispositifs de séparation du trafic maritime, pilotes et même organismes de sécurité portuaire. Dans beaucoup d'endroits et situations cette communication est obligatoire.

4. Comment communiquiez-vous avec les ports hispanophones ?

Dans le cas des ports hispanophones, la communication se déroulait en espagnol. En ce qui concerne la communication avec les non hispanophones, la langue utilisée était l'anglais, langue adoptée par la communauté maritime internationale.

5. Avez-vous eu des problèmes de communication avec des navires étrangers dû aux barrières linguistiques ?

Non. Personnellement, je ne me souviens pas d'avoir eu des problèmes de communication avec des navires étrangers, en mer. Mais il est vrai que j'ai déjà témoigné quelques malentendus qui ont toujours été résolus en utilisant la logique, le sens commun et une terminologie appropriée. J'ai été témoin d'innombrables situations où l'équipage n'avait pas la capacité d'utiliser des langues étrangères.

Dans la marine espagnole, la plupart des exercices et entrainements se déroulent en anglais, ce qui aide à éviter les problèmes de communication. J'aimerais signaler qu'au moment de la communication ce qui est important c'est d'avoir la capacité et l'intérêt de communiquer avec efficacité. Généralement les problèmes de communication sont dû au fait de ne pas se faire comprendre ou de ne pas avoir l'intérêt de se faire comprendre

Je me rappelle d'une situation en particulier où un navire américain avait lancé un message, concernant ses intentions de manœuvrer, de façon précipité et sans laisser le temps à mon navire de répondre. C'est pour ça que je trouve qu'il est très important de s'assurer que le récepteur ai bien compris le message. Dans le cas du navire américain ça n'avait pas été comme ça et un abordage a pu être évité grâce à l'anticipation, l'expérience et la compétence de mon équipe. Dans cette situation on se trouvait entrain de faire des entraînements avec d'autres navires. Il s'agit ici de situations ou les temps de réaction doivent être très rapides et où il n'y a pas de droit à l'erreur. Une bonne communication est donc critique.

6. Avez-vous eu des conséquences suite aux problèmes de communication ?

Non, pas vraiment.

7. Quel est votre avis concernant les phrases SMCP ?

Les phrases SMCP sont une ressource exceptionnelle pour la communication. Elles sont très effectives et pratiques pour ce qui est la communication lors de situations de normales de navigation (procédures rudimentaires, entrée et sortie des ports etc.). Elles donnent un sentiment de sécurité, ce qui est très important quand il s'agit de prendre des décisions. Par contre, elles vont devenir moins importantes lors des situations d'urgence. Là, ce qui compte vraiment c'est d'avoir de l'expérience.

8. Comment avez-vous résolu les problèmes de communication ?

Dans le cas que j'ai mentionné auparavant, c'était la capacité de raisonnement et prise de décision de mon équipage qui nous avait permis d'éviter un abordage. Par contre, souvent, il est nécessaire d'établir une nouvelle communication qui soit plus effective.