

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

FACULTÉ DES SCIENCES

La place de l'espagnol dans le monde maritime

Juan Tuñón Castillo

Mémoire présenté pour l'obtention
du titre de
Master en Sciences Nautiques

Promoteur: Prof. Dr. Ludwina Van Son
année académique: 2020-2021

Avant-propos

D'origine espagnole et ayant fait mes études en Belgique, l'idée de faire un mémoire sur le rôle de ma langue maternelle dans le secteur maritime me paraissait intéressante, et encore plus en sachant qu'il n'y avait pas de réelle étude autour de ce sujet. C'est ainsi qu'au bout de quelques recherches je me suis tourné vers ma promotrice, Prof. Dr. Ludwina Van Son, pour lui proposer de travailler sur "la place de l'espagnol dans le monde maritime".

Écrire un mémoire n'est pas une tâche facile, et certainement impossible si on n'a pas quelqu'un pour nous guider, donner de nouvelles idées et même motiver. C'est pour cela que je tiens à remercier, avant tout, ma promotrice Prof. Dr. Ludwina Van Son. Emballée dès le premier jour par l'idée du sujet de mémoire, elle m'a apporté des conseils et idées inestimables.

Je remercie également le Commandant de Frégate Ángel Padilla de la marine espagnole qui m'a mis en contact avec la plupart des participants. Je suis très reconnaissant envers ceux qui ont apporté leur aide à ce mémoire. Sans eux celui-ci n'aurait pas vu le jour. Je tiens particulièrement à remercier :

- CF et Capitaine du Juan Sebastián de Elcano Manuel Gómez de Olea.
- CF Juan Vascos.
- CF Javier Mateos.
- CF Ricardo Gómez Delgado.
- CF Alfonso Moreno.
- CF Michel van Vliet.
- CF Pavlos Manolakos.
- CF José María Pérez.
- CF Ernesto García Grueso.

- CF Carlos Diez de Tejadas.
- CC et Coordinateur dans le centre d'opérations pour l'opération Atalanta Diego Cánovas.
- CF Mariano Torres.
- Cpt C.M de la compagnie maritime belge.

Mes parents, Ana et Emilio, je les remercie pour leurs encouragements et leur envie de m'aider à avancer dans le mémoire.

Finalement, je remercie, de tout cœur, ma compagne, Mathilde, pour sa patience ainsi que ses nombreux conseils concernant la rédaction du mémoire.

Résumé

Comme l'indiquent les chiffres, l'espagnol est une langue importante dans le monde : 174 États ont choisi l'espagnol comme une des trois langues de travail de l'OMI¹. Des 21 États qui ont choisi l'espagnol comme leur langue officielle, 19 ont un accès à la mer et prennent activement part dans le commerce international. 9 ports hispanophones se trouvent parmi les 100 ports au monde à traiter le plus de conteneurs, et plus de 13.000 navires empruntent chaque année le canal de Panama.

Ce mémoire de Master décrit, dans un premier temps, l'évolution de l'espagnol à travers les siècles, l'influence que les autres langues ont eue sur celle-ci ainsi que le rôle que l'espagnol joue dans le monde, en général, et dans le secteur maritime, en particulier. Par conséquent, les rapports de force entre l'anglais et l'espagnol seront exposés.

Dans un deuxième temps, nous essayerons d'étudier plus en détail les problèmes de communication qui peuvent apparaître entre un hispanophone et un non hispanophone. Pour cela, nous analyserons 144 rapports techniques où la langue espagnole était impliquée. De même, 12 participants, dont une compagnie maritime belge, de 4 nationalités différentes seront interviewés sur leur expérience avec les barrières linguistiques dans la communication maritime.

L'analyse des réponses ainsi que des rapports techniques va nous permettre de comprendre et d'exposer les problèmes de communication liés aux barrières linguistiques, et à l'espagnol plus concrètement. Ainsi nous pourrions proposer d'éventuelles modifications ou améliorations dans le système d'enseignement maritime.

¹ Organisation Maritime Internationale.

Abstract

As shown by the numbers, Spanish is an important language in today's world: 174 States have chosen it as one of IMO's three working languages. Out of 21 States having chosen Spanish as their official language, 19 have access to the Sea and take therefore active part in the international trade. 9 Spanish speaking ports are among the top 100 container ports, and every year more than 13.000 vessels use the Panama Canal.

This Master thesis will, first of all, talk about the evolution of the Spanish language throughout the centuries, the influence the other languages had on it as well as the importance it plays in today's world in general, and more specifically the role of the Spanish language in the maritime industry. As a matter of fact, the competition between the English and Spanish languages will be exposed.

Secondly, we will try to study more in detail the communication problems which may arise between a Spanish speaker and a non-Spanish speaker. For this, we will analyse 144 technical reports where the Spanish language was involved. Likewise, 12 participants, including a Belgian shipping company, of 4 different nationalities will be interviewed on their experience with language barriers in maritime communication.

The analysis of the responses as well as the technical reports will allow us to understand and to expose the communication problems linked to language barriers, and to the Spanish language more precisely. Thus, we will be able to propose possible modifications or improvements in the maritime education system.

Table des Matières

Avant-propos	i
Résumé	iii
Abstract	iv
Liste des Figures	x
Liste des Tableaux	xi
Liste des Abréviations	xiii
Introduction	1
Chapitre 1 L'espagnol dans le monde	3
1.1 Histoire	3
1.2 Différences entre l'espagnol et le castillan	6
1.3 Différences entre l'espagnol de l'Espagne et l'espagnol de l'Amérique	8
1.4 Pays hispanophones au monde	9
1.5 Conclusion	10
Chapitre 2 L'espagnol dans le monde maritime	12
2.1 Introduction	12
2.2 Les langues au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	12
2.2.1 Standard Marine Communication Phrases (SMCP)	13
2.2.2 SeaTalk	14
2.3 SMCP et <i>Las Frases</i>	15
2.3.1 Anglicismes dans l'espagnol maritime	16
2.4 Conclusion	17
Chapitre 3 La marine marchande dans les pays hispanophones	19

3.1 Introduction	19
3.2 Taille de la flotte des pays hispanophones	20
3.3 Capacité de transport	22
3.4 Nombre de marins	24
3.5 Conclusion.....	27
Chapitre 4. Les ports et le trafic maritime autour des pays hispanophones	29
4.1 Introduction	29
4.2 Le canal de Panama.....	29
4.2.1 Transit des navires par le Canal de Panama	30
4.2.2 Bénéfices économiques du Canal de Panama	32
4.3 Le débit portuaire de conteneurs des pays hispanophones.....	35
4.4 Les ports hispanophones dans le monde.....	37
4.5 Continent américain.....	38
4.6 Connectivité des transports maritimes hispanophones	40
4.7 L'influence de la Chine sur le continent sud-américain.....	41
4.8 Les langues utilisées dans les ports hispanophones.....	43
4.9 Conclusion.....	44
Chapitre 5 La communication.....	46
5.1 Introduction	46
5.2 Les éléments de la communication	48
5.2.1 L'émetteur.....	48
5.2.2 Le code	49
5.2.3 Le message.....	49
5.2.4 Le canal.....	50

5.2.5 Le récepteur	50
5.2.6 La rétroaction	51
5.3 Les problèmes de communication.....	51
5.3.1 Les barrières physiques.....	52
5.3.2 Les barrières linguistiques et sémantiques.....	52
5.3.3 Les barrières psychosociales	54
5.3.4 Les barrières socio-culturelles.....	55
5.4 Conclusion.....	56
Chapitre 6 La communication maritime.....	57
6.1 Introduction	57
6.2 La communication maritime.....	58
6.2.1 La communication dans le navire (intraship communication).....	58
6.2.2 La communication entre deux navires (Ship to ship communication)	61
6.2.3 La communication entre la côte et un navire (Ship to shore or shore to ship communication)	65
6.3 Les accidents maritimes dans le secteur hispanophone	67
6.4 Conclusion.....	71
Chapitre 7 Méthodologie de recherche et analyse des résultats	73
7.1 Introduction	73
7.2 La technique de recherche.....	74
7.3 Les participants	75
7.4 Les interviews.....	76
7.5 Exploitation des résultats.....	77
7.6 Les résultats	77

7.6.1 Questions 1 à 3 : Les questions d'introduction.....	77
7.6.2 Question 4 : Comment est-ce que vous communiquez avec les ports hispanophones ?	78
7.6.3 Question 5 : Avez-vous eu des problèmes de communication dû aux barrières linguistiques ?.....	78
7.6.4 Question 6 : Quelles ont été les conséquences des problèmes de communication ?	79
7.6.5 Question 7 : Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?	79
7.6.6 Question 8 : Quelles méthodes avez-vous utilisées pour résoudre les problèmes de communication ?.....	80
7.7 Les sujets de conversation supplémentaires	81
7.7.1 Utilisation des messages par écrit comme moyen de communication	81
7.7.2 L'expérience avec les équipages étrangers.....	82
7.7.3 Les cours de langues dans les écoles de navigation	82
7.8 Interview avec une compagnie maritime belge	83
7.8.1 Résumé de l'interview.....	84
7.9 Conclusion.....	86
Conclusion finale	91
Bibliographie.....	95
Annexe I Rapports techniques sur les événements maritimes	102
Annexe II Interviews avec les commandants militaires	108
Interview 1 (appel téléphonique)	108
Interview 2 (appel téléphonique)	110
Interview 3 (appel téléphonique)	112
Interview 4 (appel téléphonique)	115

Interview 5 (appel téléphonique)	117
Interview 6 (appel téléphonique)	120
Interview 7 (réponses données par écrit).....	122
Interview 7 (appel téléphonique pour discuter les réponses données par écrit)	123
Interview 8 (appel téléphonique)	125
Interview 9 (appel téléphonique)	126
Interview 10 (appel téléphonique)	127
Interview 11 (réponses envoyées par écrit)	128
Annexe III Questions Supplémentaires	131
Annexe IV Tableaux contenant un résumé des interviews	134
Annexe V Interview avec compagnie maritime belge	140
Annexe VI Invitation (Version anglaise).....	144

Liste des Figures

Figure 1 Langues parlées dans la péninsule au 3 ^{ième} siècle av. J-C.....	3
Figure 2 Émirat d’Al Andalus en 732	4
Figure 3 Premier voyage de Christoph Colomb.....	5
Figure 4 Langues espagnoles parlées en Espagne.....	7
Figure 5 Pays où l’espagnol est une langue officielle et le méridien divisoire du traité de Tordesillas	10
Figure 6 Expansion du Canal de Panama.....	30
Figure 7 Bénéfices récoltés par le <i>Canal de Panamá</i>	33
Figure 8 Destinations du trafic LPG transitant le canal de Panama en 2018	34
Figure 9 Destinations du trafic LNG transitant le canal de Panama en 2018.....	34
Figure 10 Dimensions maximales des navires entre 2001 et 2017	39
Figure 11 Distribution du stock IDE chinois en 2013	41
Figure 12 Changement en volume des exportations de l’ASC vers la Chine et les États-Unis entre 2011 et 2016.....	42
Figure 13 Modèle biopsychosocial	47
Figure 14 Éléments de la communication	49
Figure 15 Les filtres de communication	51
Figure 16 Facteurs liés au code	53
Figure 17 Réseau de Transport	57
Figure 18 Séquence des événements	60
Figure 19 Entrée à 02 : 00 (UTC +2) du Seafrontier dans la voie SW du TSS.....	62
Figure 20 Moment juste avant la collision entre les deux navires.....	63
Figure 21 Séquence des évènements en UTC+4	66

Liste des Tableaux

Tableau 1 Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans l'Union Européenne	21
Tableau 2 Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans les pays hispanophones ..	21
Tableau 3 Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) de l'UE (Pavillons d'immatriculation).....	22
Tableau 4 Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) des pays hispanophones (Pavillons d'immatriculation).....	23
Tableau 5 Offre de marins (ou gens de mer) dans l'UE en 2015.....	25
Tableau 6 Offre de marins (ou gens de mer) dans les pays hispanophones en 2015.....	26
Tableau 7 Transit des navires des pays de l'UE par le Canal de Panama	31
Tableau 8 Passage des navires des pays hispanophones par le Canal de Panama en 2019	32
Tableau 9 Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays de l'UE en 2018	35
Tableau 10 Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays hispanophones en 2018	36
Tableau 11 Classement des top 20 ports de l'Amérique du Sud en 2018.....	38
Tableau 12 Indice de Connéctivité des Transports Maritimes Réguliers (2019).....	41
Tableau 13 Conversation entre le Huayang Endeavour et le Seafrontier 9 minutes avant la collision.....	64
Tableau 14 Appareils GMDSS selon la zone océanique	65
Tableau 15 Rapports des accidents maritimes publiés en Espagne.....	69
Tableau 16 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 1 à 4.....	102
Tableau 17 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 5 à 8.....	102
Tableau 19 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 9 à 12.....	103
Tableau 18 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 13 à 15.....	103
Tableau 20 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 16 à 18.....	104

Tableau 21 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 19 à 21.....	104
Tableau 23 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 22 à 24.....	105
Tableau 22 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 25 à 29.....	105
Tableau 25 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 30 à 33.....	106
Tableau 24 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 34 à 37.....	106
Tableau 27 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 38 à 42.....	107
Tableau 26 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée Événements 43 à 45.....	107
Tableau 28 Résumé des interviews. Questions 1 à 3 Interviews 1 à 11.....	134
Tableau 29 Résumé des interviews. Questions 4 à 5 Interviews 1 à 4.....	135
Tableau 30 Résumé des interviews. Questions 4 à 5 Interviews 5 à 11.....	136
Tableau 31 Résumé des interviews. Questions 6 à 8 Interviews 1 à 4.....	137
Tableau 32 Résumé des interviews. Questions 6 à 8 Interviews 5 à 7.....	138
Tableau 33 Résumé des interviews. Questions 6 à 8 Interviews 8 à 11.....	139

Liste des Abréviations

AIS : Automatic Identification System

BRI : Belt & Road Initiative

CC : Commandant de Corvette

CF : Commandant de Frégate

CIAM : Comisión Permanente de Investigación de Accidentes Marítimos (Comision Permanente d'Investigation d'Accidents Maritimes)

CMA CGM : Compagnie Maritime d'Affrètement et Compagnie Générale Maritime

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

COLREG: Collision Regulations

EVP : Équivalent Vingt Pieds

FLNG : Floating Liquified Natural Gas

FMI : Fond Monétaire International

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System

GT : Gross Tonnage

IALA: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities

IAPP : International Air Pollution Prevention Certificate

Inmarsat : International Maritime Satellite

IOPP : International Oil Pollution Prevention Certificate

ISPP : International Sewage Pollution Prevention Certificate

LNG : Liquified Natural Gas

LPG : Liquified Petroleum Gas

MAIB : Marine Accident Investigation Branch

MAISSPB : Marine Accident Investigation and Shipping Security Policy Branch

MF : Medium Frequency

MSC : Maritime Safety Committee

Navtex : Navigational Telex

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économiques

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PAB : Panamian Balboa

SMCP : Standard Marine Communication Phrases

SMNV : Standard Marine Navigational Vocabulary

SOLAS : Safety Of Life At Sea

STCW : Standards of Training, Certification and Watchkeeping

TEU : Twenty Equivalent Unit

TPL : Tonnes de Port en Lourd

TSS : Traffic Separation Scheme

UE : Union Européenne

UHF : Ultra High Frequency

UNCTADSTAT : United Nations Conference on Trade And Development Statistics

UTC : Universal Time Coordinated

VHF : Very High Frequency

VTs : Vessel Traffic Service

VTsO : Vessel Traffic Service Officer

Introduction

La situation géographique de l'Espagne, entre l'Océan Atlantique et la Méditerranée, a accordé à l'espagnol une place dans le monde maritime. Déjà dans le 8^{ième} siècle, nous retrouvons des influences de l'espagnol dans la *lingua franca* du méditerranéen, un jargon utilisé par tous les marins et marchands de la région. À la fin du 15^{ième} siècle, avec la découverte du continent américain, l'espagnol commence à se propager lentement mais sûrement dans le nouveau continent, jusqu'à devenir langue officielle dans 19 États du continent. Finalement, dans le 21^{ième} siècle, le fait que l'espagnol soit choisi comme une des trois langues de travail de l'OMI, est une indication de l'importance de cette langue dans le contexte maritime.

Ce travail va donc traiter sur la relation qui existe entre l'espagnol et le monde maritime ainsi que les problèmes qui peuvent surgir suite aux barrières linguistiques. Ceci sera divisé en sept chapitres.

Afin de pouvoir mieux visualiser le rôle que l'espagnol peut jouer dans le secteur maritime, il est important de commencer par ses origines. Ainsi, le premier chapitre traitera l'évolution et l'expansion de l'espagnol.

En ce qui concerne le deuxième chapitre, il se centrera plus sur la communication dans le monde maritime et sur la place que l'espagnol y occupe. Nous aborderons ici les phrases SMCP² de l'OMI ainsi que l'enseignement de l'anglais dans les écoles de navigation. Nous verrons également le lien qui existe entre l'anglais et la terminologie maritime espagnole.

Lors du troisième chapitre, nous allons essayer d'évaluer le poids que les pays hispanophones ont dans le secteur maritime. Pour cela, nous analyserons des indicateurs tels que la taille de la flotte hispanophone, le nombre de tonnes en port lourd ainsi que l'offre de marins des pays hispanophones. Ces valeurs seront comparées aux pays du reste du monde.

² Standard Marine Communication Phrases.

Le chapitre 4 traitera quant à lui le trafic maritime à travers le canal de Panama ainsi que la capacité portuaire des pays hispanophones. Pour étudier le rôle économique des ports hispanophones, nous allons nous baser sur leur capacité à traiter des conteneurs. Nous allons également étudier la liste des top 100 ports mondiaux de la liste de Lloyd ainsi que celle des top 20 ports de l'Amérique du Sud.

Une fois que nous aurons établi le rôle des pays hispanophones dans le commerce international, nous allons procéder à étudier la communication maritime. Pour cela, le chapitre 5 traitera les différents éléments et composants de la communication ainsi que les facteurs qui peuvent entraver la bonne communication.

Puis, le chapitre 6 sera centré sur les différents types de communication qui peuvent exister à bord. De même, une analyse de 144 rapports techniques, où la langue espagnole était impliquée, sera menée. Ceci nous permettra d'identifier les situations où des problèmes de communication entre un hispanophone et un non hispanophone peuvent surgir.

Pour finaliser ce mémoire, le chapitre 7 analysera les réponses des participants afin d'exposer et mieux comprendre les enjeux des problèmes de communication à bord des navires. Ceci nous permettra d'obtenir des conclusions sur cette problématique et de proposer des solutions qui pourraient aider les gens de mer à mieux surmonter les barrières linguistiques.

Chapitre 1 L'espagnol dans le monde

1.1 Histoire

Afin de mieux comprendre l'utilisation de la langue espagnole dans le monde, il est important de connaître son passé. Cette première partie aura donc comme but d'étudier l'évolution de l'espagnol ainsi que son expansion à travers le monde.

Tout commence autour du 3^{ème} siècle av. J-C. A cette époque, la péninsule ibérique était peuplée par des peuples indo-européens tels que les Celtes, Ibères ou même Tartessiens qui avaient chacun leurs propres langues et cultures. Comme nous pouvons le voir dans la figure 1, les langues les plus répandues à cette époque-là étaient : le celtique, l'ibérien et le basque.

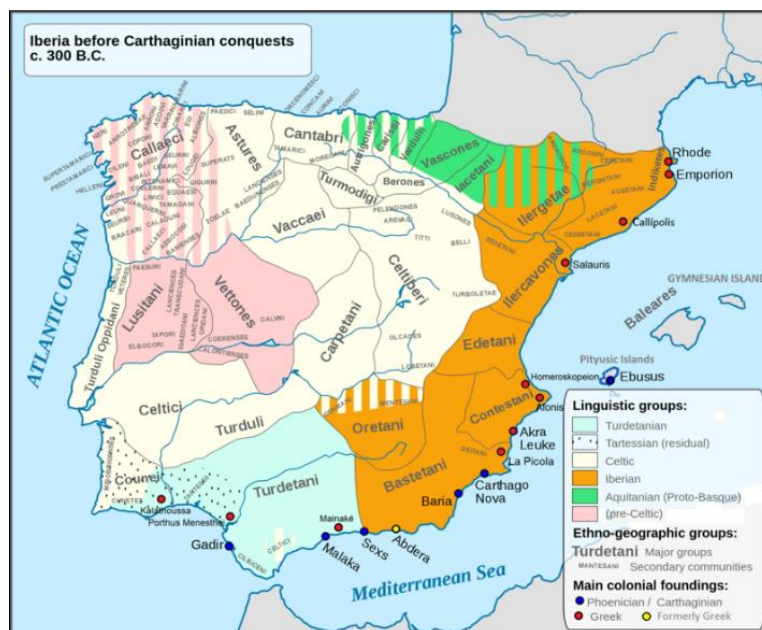


Figure 1 Langues parlées dans la péninsule au 3^{ème} siècle av. J-C

Source: Wikipedia (2018)

Entre le 3^{ème} siècle av. J-C et le 1^{er} siècle av. J-C la péninsule ibérique, comme beaucoup d'autres régions méditerranéennes, est envahie par l'empire romain. Lors de cette invasion, les soldats romains vont introduire leur langue et culture dans la péninsule. Cependant, ça sera le latin vulgaire, et non le latin classique, qui va remplacer les langues préromaines. Avec

l'invasion romaine il se produit ce que nous appelons la latinisation de la péninsule ibérique³. Ceci marquera une étape importante dans l'évolution de l'espagnol car au jour d'aujourd'hui plus de 70% des mots espagnols proviennent du latin⁴.

Au début du 5^{ème} siècle apr. J-C la Hispanie subit une nouvelle invasion, celle des peuples barbares. Malgré cette invasion, le latin restera la langue dominante sur toute la péninsule ainsi que sur le reste du continent européen. Cependant, les barbares auront quand même une influence sur la langue et laisseront plusieurs mots et prénoms derrière (surtout ceux liés à la guerre) ainsi que la terminaison *-engo*; c'est ce qu'on appelle la germanisation⁵.

En 711 commence l'invasion arabe, celle-ci durera jusqu'à 1492 et soumettra une grande partie de l'Espagne à l'Islam. En passant 7 siècles à partager la péninsule avec la culture musulmane, celle-ci aura une forte influence sur le castillan parlé à cette époque. Environ 4000 mots espagnols ont une origine arabe, entre autres tous les mots commençant par *al* - ou finissant par *-í*⁶.



Figure 2 Émirat d'Al Andalus en 732
Source : Wikipedia (2019)

³ Cano-Aguilar, *La historia del español*. Page 4.

⁴ California State University Bakersfield, *Historia de la lengua española*. Page 3.

⁵ Ibid. Page 5.

⁶ Farouk, *El nacimiento del castellano y su relación con el árabe*. Page 11.

Après la conquête de Grenade en 1492, l'expansion du castillan à travers le monde commence, cette époque sera surnommée le siècle d'or. La région de Castille était, à ce moment-là, occupée à devenir une puissance importante en Espagne et le castillan commençait à s'instaurer dans les régions voisines. Cependant, cette expansion ne se limitera pas seulement au territoire espagnol mais va aussi s'étendre au-delà des frontières grâce à la découverte de l'explorateur Christophe Colomb : les Amériques. Pendant les prochaines années, les Espagnols vont instaurer leur culture et leur langue dans le nouveau continent. Mais ce ne sera pas le castillan de Castille qui va s'instaurer sinon que ça sera l'espagnol parlé par les marins (originaires de Séville⁷) qui va se répandre, notamment l'andalou. Ainsi en Amérique, par exemple, nous ne ferons pas de différence à l'oral entre le "s", "c" ou "z".

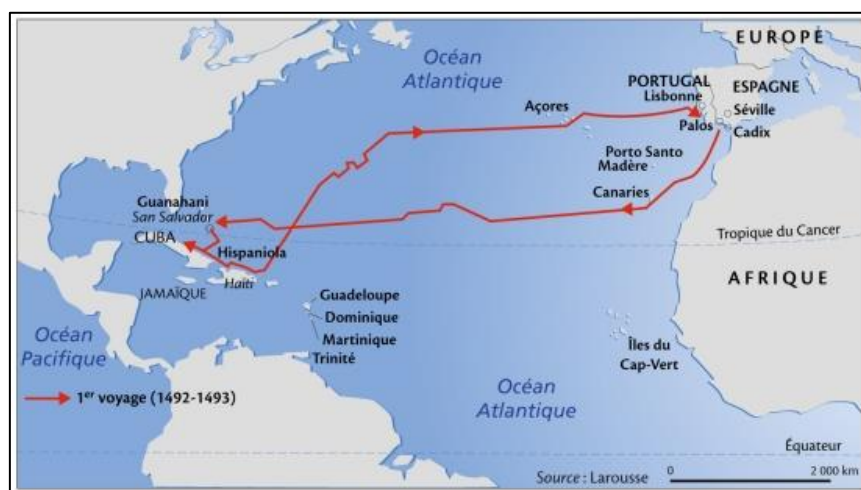


Figure 3 Premier voyage de Christoph Colomb
Source : Encyclopédie Larousse

Les pays européens, témoignant la puissance de la couronne espagnole, se mettront à apprendre cette langue aussi. De cette façon le castillan atteindra les territoires du Royaume Uni et même de la Flandre, où parmi d'autres il se publiera à Anvers en 1558 *Gramática castellana* (Grammaire castillane), œuvre destinée aux locaux afin de les aider dans l'apprentissage de l'espagnol⁸.

⁷ Séville était à cette époque-là le siège de la flotte espagnole d'où le nombre de marins sévillans.

⁸ Moreno-Fernández, *La lengua española en su historia y geografía*. Page 11.

En 1973 se créa la *Real Academia Española* (Académie royale espagnole), plus connue sous le nom de RAE. Sa devise étant : *Limpia, fija y da esplendor* (Nettoie, fixe et donne splendeur), elle aura comme but de standardiser la langue espagnole et marquera ainsi le début de l'espagnol contemporain ; espagnol qui sera très similaire à celui utilisé aujourd'hui.

Finalement, en 1978, la langue castillane sera établie comme langue officielle de l'Espagne par la Constitution Espagnole⁹.

Comme nous avons pu le constater, l'espagnol a été une langue qui a beaucoup évolué au fil des siècles. Comme avec le latin, l'arabe ou le germanique, l'espagnol moderne est aussi influencé par les autres langues, notamment par l'anglais. Ce phénomène qui est connu sous le nom de "Anglicisme" est défini par le Larousse comme "Mot, tour syntaxique ou sens de la langue anglaise introduit dans une autre langue¹⁰" et consiste donc à introduire des mots anglais et changer la syntaxe des phrases. Afin d'empêcher cela, la RAE essaye activement de promouvoir la richesse de la langue espagnole afin de sensibiliser les hispanophones aux anglicismes.

En conclusion, nous pouvons donc dire que l'espagnol est une langue qui est le résultat d'un mélange d'autres langues et qui est encore en constante évolution.

1.2 Différences entre l'espagnol et le castillan

Précédemment nous avons vu que la langue officielle de l'Espagne était le castillan. Cependant nous parlons souvent de la langue espagnole. La question qui surgit alors est la suivante : quelle est la différence entre l'espagnol et le castillan ? Pour répondre à cette question il est peut-être intéressant de regarder d'abord les définitions que la RAE donne à l'espagnol et au castillan :

⁹ *Constitución Española* Article 3.1.

¹⁰ Encyclopédie Larousse.

- L'espagnol

est défini comme étant "une langue romane parlée en Espagne, dans une grande partie de l'Amérique, aux Philippines, en Guinée Équatoriale et d'autres lieux du monde" (*Lengua romance hablada en España, gran parte de América, Filipinas, Guinea Ecuatorialy otros lugares del mundo*).

- Le castillan

est défini comme "Langue espagnole, surtout lorsque nous voulons la distinguer d'une autre langue vernaculaire de l'Espagne" (*Lengua española, especialmente cuando se quiere distinguir de alguna otra lengua vernácula de España*).

D'un autre côté, l'Article 3.1 de la Constitution Espagnole définit le castillan comme étant "la langue espagnole officielle de l'État". De la même façon, l'Article 3.2 établit le galicien, le basque et le catalan comme "les autres langues espagnoles [...]". Sur la figure 4 nous pouvons apprécier les communautés qui possèdent, en plus du castillan, une autre langue officielle. Ainsi nous retrouvons la Galice avec le galicien, le Pays Basque avec le basque et la Catalogne avec le catalan.



Figure 4 Langues espagnoles parlées en Espagne
Source : Wordpress (2015)

Nous pouvons donc conclure qu'il n'y a pas de réelle différence entre le castillan et l'espagnol puisque le terme "langue espagnole" comprend toutes les variétés de celle-ci.

1.3 Différences entre l'espagnol de l'Espagne et l'espagnol de l'Amérique

Nous savons qu'une même langue peut évoluer de façon différente selon l'endroit où elle est parlée. C'est le cas de l'espagnol qui a évolué en Amérique du Sud et Amérique Centrale. Par la suite nous nous retrouvons avec des langues espagnoles telles que le mexicain, l'argentin, le colombien, le vénézuélien etc... Ainsi, même si la langue officielle de tous ces pays est l'espagnol, nous pouvons remarquer quand même certaines différences. Afin de pouvoir garder un répertoire de tous les mots et expressions propres de l'espagnol américain, l'Association d'Académies de la Langue Espagnole ASALE (*Asociación de Academias de la Lengua Española*) publie un dictionnaire contenant tout ceci, le *Diccionario de Americanismos* (Dictionnaire d'Américanismes). De la même façon, l'institut Caro y Cuervo publiera en 1993 trois autres dictionnaires, notamment *Nuevo Diccionario de Argentinismos*, *Nuevo Diccionario de Colombianismos*, *Nuevo Diccionario de Uruguayismos*. Nous nous rendons donc compte que ces différences ne sont pas négligeables. Ainsi, pour désigner une voiture, un Espagnol utilisera le mot *coche* tandis qu'un Mexicain dira *carro* et un Argentin *auto*. De la même façon, si un Espagnol parle de *allanamiento* il va se référer à une intrusion illégale alors que pour un Péruvien ou Colombien le même mot signifie une intrusion légale effectuée par la Police dans le domicile de quelqu'un.

Néanmoins, les langues telles que le colombien, vénézuélien, argentin ou même le mexicain partagent suffisamment de similitudes pour que nous puissions les rassembler en un seul groupe : l'espagnol américain. De cette façon nous pouvons faire la différence entre deux groupes majeurs : l'espagnol péninsulaire et l'espagnol américain.

Comme première différence, nous retrouvons la prononciation des mots. Nous avons déjà vu que les Sudaméricains ont plus tendance à ne pas différencier le "s", "c" et "z" (le seseo). Cependant, dans certaines régions comme les Caraïbes ou le Chili, la population a tendance à aspirer la "s". Dans d'autres régions (Colombie) les gens auront plutôt l'habitude de prononcer

la “h” comme un “j” espagnol. Un bon exemple de ceci est le mot “jalar” (tirer) qui provient de “halar”.

Une autre grande différence est la diversité de pronoms utilisés pour la deuxième personne. Pendant qu’en Espagne nous allons utiliser le pronom “tú” pour s’adresser à une personne, dans certaines régions de l’Amérique du Sud (Venezuela) nous utiliserons plutôt le pronom “usted”, qui à la fois est utilisé en Espagne comme formule de politesse (de la même façon que les francophones utilisent le “vous”). Cependant, dans les pays comme l’Argentine, l’Uruguay ou le Paraguay on qualifiera la deuxième personne de *vos*.

En dernier lieu, nous pouvons remarquer aussi une différence dans l’usage des temps des verbes. Notamment entre le prétérit parfait simple et le prétérit parfait composé (respectivement, les équivalents du passé simple et du passé composé), un Espagnol aura tendance à utiliser le prétérit parfait composé dans ses phrases, un Colombien ou Argentin utilisera plutôt le prétérit parfait simple pour exprimer la même idée. Par exemple, pour dire “J’ai travaillé dans cette compagnie pendant 6 ans”, nous dirons :

- En Espagne : *He trabajado* (prétérit parfait composé) *en esta compañía durante 6 años.*
- En Amérique : *Trabajé* (prétérit parfait simple) *en esta compañía durante 6 años.*

1.4 Pays hispanophones au monde

L’espagnol est la langue officielle de 21 pays répartis dans tous les continents sauf l’Asie et l’Océanie. Plus concrètement nous retrouvons cette langue en :

- Europe : Espagne.
- Afrique : Guinée Équatoriale.
- Amérique du Nord : Mexique.
- Amérique Centrale : Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua et Panama.
- Caraïbes : Cuba, République Dominicaine et Puerto Rico.
- Amérique du Sud : Argentine, Bolivie, Chili, Colombie, Équateur, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela.

En observant la carte de la figure 5 nous nous apercevons que dans tous les pays de l'Amérique du Sud l'espagnol est établi comme langue officielle, sauf en Guyane et au Brésil. Ceci est dû au traité de Tordesillas ; traité signé en 1493 par l'Espagne et le Portugal et qui avait comme but de délimiter la frontière entre l'empire espagnol et l'empire portugais. Ainsi le traité définit cette limite comme le méridien se trouvant à 370 lieues¹¹ à l'ouest du Cap-Vert.

Cependant, aujourd'hui l'espagnol compte plus de 400 millions de d'interlocuteurs natifs par tout dans le monde. Et sauf dans le cas de la Bolivie et du Paraguay, 19 pays hispanophones ont un accès à la mer.

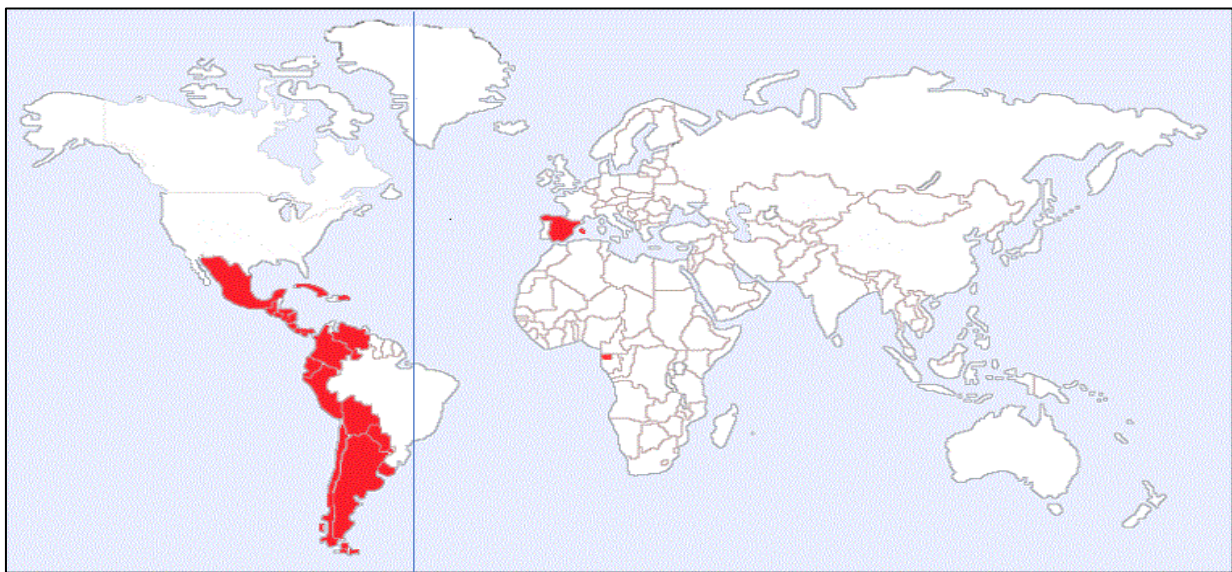


Figure 5 Pays où l'espagnol est une langue officielle et le méridien divisoire du traité de Tordesillas

Adapté de Wikipédia (2008)

Note : les pays ayant l'espagnol comme langue officielle sont marqués en rouge

1.5 Conclusion

Aujourd'hui, quelques 400 millions de personnes dans 21 États du monde parlent l'espagnol comme langue officielle, ce qui le rend la deuxième langue avec le plus grand nombre de locuteurs natifs au monde après le chinois¹².

¹¹ Une lieue (marine) est définie comme la distance correspondant à 1/20 du degré du périmètre terrestre, soit 3 milles marines.

¹² Wikipedia, List of languages by number of native speakers.

Si le nombre élevé de locuteurs natifs espagnols dans le monde et la situation géographique des 19 États hispanophones ayant accès à la mer nous font penser que l'espagnol peut jouer un rôle pertinent dans le secteur maritime, cette hypothèse reste à démontrer. La première étape pour vérifier sa validité, ainsi que celle des autres aspects liés à l'espagnol que nous analyserons tout au long de ce travail, sera traitée dans le prochain chapitre. Ce chapitre va se centrer sur la communication maritime et la place qu'occupe l'espagnol au sein du secteur naval.

Chapitre 2 L'espagnol dans le monde maritime

2.1 Introduction

Dans le chapitre précédent, nous avons étudié l'histoire de la langue espagnole, son influence sur les autres langues, son expansion à travers le monde ainsi que son importance dans le monde actuel. Ce chapitre-ci abordera la place que prend l'espagnol dans le secteur maritime.

Étant un secteur qui réunit les pays du monde entier, le monde maritime fait constamment face à un problème : la communication. Cela cause régulièrement des accidents¹³. L'OMI a élaboré tout un système de phrases à utiliser lors des communications : les *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP). Dans ce chapitre, nous allons donc étudier en quoi ça consiste et tâcher de comprendre le lien avec l'espagnol.

2.2 Les langues au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Étant une organisation composée de 174 états membres, l'OMI travaille avec plusieurs langues. Nous allons donc faire la différence entre *langues officielles* et *langues de travail*¹⁴ :

- Les langues officielles

En 1948, l'Organisation des Nations Unies (ONU) crée la convention OMI qui aura comme but d'améliorer la sûreté en mer. Afin de pouvoir assurer ceci, il sera décidé d'établir 6 langues officielles, qui seront identiques à celles des Nations Unies : notamment l'anglais, l'espagnol, le français, le russe, le chinois et l'arabe. Comme établi sur le document *Resolution adopted by the General Assembly 61/266 Multilingualism*, l'Assemblée Générale "souligne l'importance de l'égalité entre les 6 langues officielles de l'ONU¹⁵".

- Les langues de travail

L'OMI compte 3 langues de travail qui, en même temps, font aussi partie des langues officielles. Parmi ces 3 langues nous retrouvons l'anglais, l'espagnol et le français. Ce seront ces langues-ci qui vont être utilisées dans tous les documents concernant la sûreté du navire,

¹³ 80% des accidents sont dû à des fautes humaines, de ces 80%, 30% sont liés à des problèmes de communication (Ziarati, 2006, Trenkner, 2010).

¹⁴ International Maritime Organisation (IMO) (2018).

¹⁵ IMO, *Res 61/266. Multilingualism* (2007). Page 2.

entre autres des documents tels que le *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)*, *International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)* ou le *International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP)*.

2.2.1 Standard Marine Communication Phrases (SMCP)

Les *Standard Marine Communication Phrases*, plus connues sous le nom de SMCP, furent l'un des instruments développés par l'OMI afin de diminuer les risques d'accident liés à des problèmes de communication. C'est un ensemble de phrases standard à utiliser lors des communications avec d'autres navires, la côte ou à la passerelle. Le recueil est divisé en deux parties : d'un côté, nous avons la partie A qui regroupe toutes les phrases pour la communication "externe", donc entre le propre navire et la côte ou un autre navire ; de l'autre, nous avons la partie B qui contient les phrases destinées à la communication à bord (*intraship*). Par exemple, la discussion entre le capitaine et le deuxième officier lors des opérations d'amarrage du navire.

Étant d'abord connu sous le nom de *Standard Maritime Navigation Vocabulary (SMNV)*, l'OMI décida de mettre à jour et améliorer ce système vers ce que nous connaissons aujourd'hui : les SMCP¹⁶. Ce sera donc en 2001 après 8 ans de travail¹⁷, que le Comité de Sécurité Maritime (*Maritime Safety Committee MSC*) décida de publier ces phrases.

Le but principal des SMCP est de standardiser la langue de communication afin d'éviter tout malentendu entre les participants de la conversation qui pourrait amener à des accidents. Ceci est obtenu en structurant les phrases de la façon suivante¹⁸ :

1. Éviter les synonymes.

Ex. : *vessel* vs *ship* ; *master* vs *captain* ; *alter* vs *change*.

¹⁶ Ceci était en réponse à l'incendie du *Scandinavian Star* en 1990 où 158 personnes ont perdu leur vie à cause d'un manque de communication de la part de l'équipage.

¹⁷ Trenkner P, *The IMO – Standard Marine Communication Phrases – Refreshing Memories to Refresh Motivation* (2005). Page 2.

¹⁸ IMO, *IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP)* (2000). Page 11.

2. Éviter les formes contractées.

Ex. : *do not* au lieu de *don't* ; *will not* au lieu de *won't* ; *going to* au lieu de *gonna*.

3. Utilisation d'une seule phrase pour une idée ou un événement.

Ex. : *I am under attack by pirates. I require military assistance.*

4. Utilisation de phrases entières pour répondre à des questions "oui/non".

Ex. : Q : *Are you on even keel ?*

A : *Yes, I am on even keel/No, I am trimmed by the head.*

5. Utilisation d'une structure standard pour plusieurs phrases (invariable pattern + *variable pattern*).

6. Ex. : You have permission to anchor *in position*

until the pilot/tugboat arrives.

at hours UTC.

7. Utilisation de latinismes/internationalismes.¹⁹

Ex. : *assistance* au lieu de *help* ; *require* au lieu de *need* ; *proceed* au lieu de *sail*.

2.2.2 SeaTalk

Récemment, une plateforme d'apprentissage a été développée : SeaTalk. Cette plateforme a été créée en 2013 par Marifuture Platform²⁰ avec un budget de 520.021€²¹. Le but principal de ce projet est d'améliorer l'anglais maritime lors des communications.

Comme l'expliquent Dr. Noble et Dr. Ziarati dans leur article *Talking our way to safer shipping*, le principal problème de l'anglais maritime est le fait que l'OMI n'a pas encore établi des critères standards pour l'enseignement de l'anglais maritime. Ainsi, les pays et écoles de navigation se retrouvent chacun à développer leurs propres standards. Selon les auteurs de cet article, ceci serait la raison principale qui causerait les accidents liés à des problèmes de communication. Or pour éviter cela, il serait indispensable d'établir des standards d'éducation, évaluation ainsi que certification. C'est ce que Marifuture Platform vise avec le projet Sea Talk.

¹⁹ Trenkner P, The IMO – Standard Marine Communication *Phrases – Refreshing Memories to Refresh Motivation* (2005). Page 11.

²⁰ Marifuture Platform est une plateforme européenne qui vise à améliorer l'éducation maritime.

²¹ Récupéré sur www.marifuture.org

Malgré tout, nous retrouvons encore des différences dans l'anglais maritime puisque le projet concerne seulement les pays de l'Europe.

2.3 SMCP et *Las Frases*

En 1995 l'OMI décida d'établir l'anglais comme langue officielle à bord de tous les navires ainsi que pour toutes les communications *intership* et *intraship*, la raison pour cela : l'anglais est parlé par environ 20% de la population mondiale²². De la même façon nous constaterons que la version originale du SMCP existe dans une seule langue : l'anglais. Malgré son rôle primordial dans le secteur maritime, nous constatons qu'un certain nombre de marins n'ont pas un niveau d'anglais suffisant pour garantir la sûreté du navire ou des membres d'équipage. Comme l'explique Monsieur Díaz Pérez J-M dans son livre intitulé *Inglés náutico normalizado para las comunicaciones marítimas* (anglais nautique standardisé pour les communications maritimes), ceci serait principalement dû à la qualité de l'enseignement de chaque pays, notamment à l'importance qui est accordée à l'anglais comme deuxième langue²³. Puisque le *Maritime English Model Course 3.17* de l'OMI a comme but d'enseigner l'aspect technique et terminologique de l'anglais maritime, certains aspirants auront une connaissance "suffisante" de l'anglais maritime sans jamais acquérir les connaissances morphologiques et syntaxiques nécessaires pour obtenir une communication efficace et sans malentendus. Dans certains pays, comme c'est par exemple le cas de l'Espagne, l'enseignement de l'anglais maritime n'est pas non plus une priorité dans les écoles de navigation. Pour contrer ce problème, Monsieur Díaz Pérez J-M propose une solution : celle d'instaurer un niveau d'anglais de base comme critère d'entrée à une école de navigation à travers un système de certification reconnu internationalement tel que TOEFL (*Test of English as a Foreign Language*) ou ETS (*Educational Testing Services*)²⁴.

²² Données retrouvées sur le site web :
www.ethnologue.com

²³ Díaz Pérez J-M, *Inglés náutico normalizado para las comunicaciones marítimas* (2002). Page 16.

²⁴ Ibid Page 16.

Afin d'assurer la compréhension des phrases SMCP, l'OMI décide de publier le recueil *SMCP de la OMI* (SMCP de l'OMI²⁵), une traduction en espagnol des SMCP. Le contenu sera identique à celui de la version anglaise mais puisqu'il s'agit d'une traduction, la structure des pages va être légèrement différente : elle sera divisée en deux et contiendra les phrases en espagnol à droite et les phrases en anglais à gauche.

Ces phrases sont plus connues sous le nom de *las frases* qui veut dire "les phrases".

2.3.1 Anglicismes dans l'espagnol maritime

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les langues s'influencent les unes les autres et sont ainsi en constante évolution. L'espagnol maritime, qui est une langue plus technique et destinée à être utilisée dans un environnement professionnel dominé par la langue anglaise, est un parfait exemple des anglicismes. Dans son travail *Préstamos de otras lenguas en el léxico del comercio marítimo* (prêts des autres langues dans le lexique du commerce maritime), Madame Artigas Guillamón M. parle de plusieurs sortes d'anglicismes, notamment²⁶ :

- Anglicismes avec ou sans adaptation

Ici nous distinguons des mots qui ont été directement pris de l'anglais sans modifier ou en modifiant légèrement la structure du mot.

Exemple (avec adaptation) : *Tanque* (Citerne) au lieu de *cisterna*, qui vient du mot *Tank*.

Exemple (sans adaptation) : *Bulk carrier* (Vraquier) au lieu de *carguero de graneles*.

Broker au lieu de *corredor marítimo*.

²⁵ Actuellement le recueil des SMCP a été traduit en deux langues, en espagnol et en français.

²⁶ Artigas Guillamón M, *Préstamos de otras lenguas en el léxico del comercio marítimo*. Pages 2-10.

- Anglicismes avec patentes partielles avec ou sans adaptation

Consiste à faire une traduction partielle du terme anglais. Typiquement ça consistera à ajouter un mot anglais derrière un mot espagnol. Parfois il y aura une légère modification (souvent du pluriel) du mot anglais en ajoutant -s ou -es à la fin.

Exemple (avec adaptation): *Buques ferries* (navires ferry) au lieu de *buques transbordadores*. Nous utilisons le terme anglais *ferry* et nous ajoutons -es afin d'obtenir le pluriel en "espagnol".

Exemple (sans adaptation): *Buque tramp* (navire tramp) au lieu de *buque vagabundo*. Nous ajoutons ici le mot anglais *tramp* au terme espagnol *buque* afin de définir un navire qui ne suit pas de ligne régulière.

- Anglicismes sans patentes

Ce sont des anglicismes consistant à faire une traduction littérale du mot ou phrase en anglais.

Exemple : *Acto de Díos* (Force Majeure) est une traduction littérale du terme anglais *Act of God*.

Viaje redondo (Voyage aller-retour) au lieu de *viaje de ida y vuelta*. Ceci est de nouveau une traduction littérale du terme anglais *round trip*.

2.4 Conclusion

L'espagnol est reconnu comme l'une des 6 langues officielles de l'ONU et, avec l'anglais et le français, elle constitue l'une des trois langues de travail de l'OMI. En tant que telle, l'espagnol est utilisé dans les documents officiels de l'OMI. Cependant, c'est seulement l'anglais qui est utilisé comme langue officielle pour les communications maritimes, car c'est la langue officielle d'environ 20% de la population mondiale.

Étant donné qu'il n'existe pas de norme maritime internationale pour évaluer et certifier la connaissance de l'anglais, rien n'assure que les gens de mer parlent suffisamment bien l'anglais

pour pouvoir communiquer sans problèmes. Ce manque de standardisation met en danger la communication et donc la sécurité maritime.

Pour faciliter la communication et réduire les risques d'accidents maritimes, l'OMI a développé les phrases SMPC. Les phrases SMCP permettent une certaine standardisation de l'anglais, ce qui a une influence positive et importante sur la sécurité des navires, de l'équipage et de la cargaison. Cette influence sera étudiée plus en détail dans le chapitre 7.

En ce qui concerne le chapitre suivant, nous allons analyser le secteur maritime dans les pays hispanophones.

Chapitre 3 La marine marchande dans les pays hispanophones

3.1 Introduction

L'importance d'une langue dans le monde dépend d'une série de facteurs qui peuvent être faciles à mesurer ou pas. Parmi les facteurs mesurables nous retrouvons le poids économique d'un pays, le pouvoir militaire ou le nombre de personnes qui parlent cette langue. D'un autre côté, le niveau technologique d'un pays, l'histoire et la culture ou l'utilisation de la langue comme langue officielle dans des organismes internationales tels que les Nations Unies (UN), le Fond Monétaire International (FMI), l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), etc... sont, quant à eux, des facteurs difficilement mesurables.

Pour étudier l'importance d'une langue dans le secteur maritime, il faut, en plus des facteurs mentionnés précédemment, prendre d'autres facteurs tels que la langue utilisée à bord ou dans les ports, la taille des ports ou même la situation géographique du pays en question.

Maintenant que nous connaissons la place que prend l'espagnol dans le monde en général et le secteur maritime en particulier, nous allons analyser et comparer ce secteur avec celui des autres pays. Pour cela, nous allons faire une étude statistique des indicateurs comme la taille de la flotte, le nombre de tonnes transportées ainsi que l'offre par pays de personnel qualifié. La même structure et méthodologie sera utilisée pour l'étude de chaque indicateur : tout d'abord, l'Espagne sera comparée avec les 27 autres pays de l'Union Européenne²⁷ et ceci sera suivi par une comparaison entre les 21 pays hispanophones.

Les tableaux de ce chapitre sont basés sur les études menées par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Il est important de signaler les choses suivantes :

- Le premier tableau de chaque section compare l'Espagne avec les 26 autres pays de l'UE et du reste du monde.
- Le deuxième tableau est une comparaison entre les pays hispanophones et ceux du reste du monde.

²⁷ Suite au Brexit qui a eu lieu le 31 janvier 2020, la Grande Bretagne ne sera pas prise en compte.

- Tous les tableaux montrent les données des années 2014 et 2019 à l'exception des tableaux 5 (page 24) et 6 (page 25) qui eux utilisent des données de l'année 2015.
- Afin d'éviter des erreurs d'arrondissement, les pourcentages sont indiqués avec trois décimales.
- Les pays sont classés en ordre décroissant en fonction des valeurs de l'année 2019.

3.2 Taille de la flotte des pays hispanophones

La flotte maritime d'un pays est un facteur essentiel quand il s'agit d'étudier son importance dans le secteur maritime. Ceci consiste à mesurer le nombre de navires enregistrés dans le pays c.-à-d., le nombre de navires qui naviguent sous le pavillon du pays. Pour le faire correctement, il est important de d'abord définir le mot "navire".

Pour la création des données, CNUCED a limité le terme "navire" à tout *navire commercial naviguant sur la mer et dont la taille minimale est de 1000 tonnes de jauge brute, y compris les navires de forage et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement. Sont exclus les navires employés sur les voies navigables dans les terres, les navires de pêche, les navires militaires, les yachts, et les plateformes-offshore (fixes ou mobiles)*²⁸.

Le terme "pavillon d'immatriculation" est défini comme le pays où le navire est enregistré, c.-à-d. le pays représenté par le drapeau sous lequel le navire navigue.

En commençant par l'Europe, le tableau 1 nous montre qu'en 2019, l'Espagne occupe la dixième place parmi tous les autres pays de l'Union Européenne. En conséquence, la flotte espagnole représente, avec ses 483 navires, 4,051% de la flotte totale de l'UE et 0,502% de la flotte mondiale.

²⁸ Récupéré sur <https://unctadstat.unctad.org>

Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans l'Union Européenne									
Position	Pays	Année 2014			Année 2019			Différence 2019 - 2014	
		Nombre de navires	% de la flotte de la UE	% de la flotte mondiale	Nombre de navires	% de la flotte de la UE	% de la flotte mondiale	Nombre de navires	Croissance (%)
1	Malte	1.841	15,995	2,093	2.175	18,241	2,259	334	18,142
2	Italie	1.440	12,511	1,637	1.324	11,104	1,375	-116	-8,056
3	Grèce	1.421	12,346	1,616	1.293	10,844	1,343	-128	-9,008
4	Pays-Bas	1.247	10,834	1,418	1.233	10,340	1,280	-14	-1,123
5	Chypre	1.042	9,053	1,185	1.036	8,688	1,076	-6	-0,576
6	Danemark	634	5,508	0,721	676	5,669	0,702	42	6,625
7	Portugal	272	2,363	0,309	622	5,216	0,646	350	128,676
8	Allemagne	670	5,821	0,762	613	5,141	0,637	-57	-8,507
9	France	540	4,692	0,614	530	4,445	0,550	-10	-1,852
10	Espagne	473	4,109	0,538	483	4,051	0,502	10	2,114
11	Suède	389	3,380	0,442	362	3,036	0,376	-27	-6,941
12	Croatie	269	2,337	0,306	335	2,809	0,348	66	24,535
13	Finlande	267	2,320	0,304	270	2,264	0,280	3	1,124
14	Belgique	190	1,651	0,216	197	1,652	0,205	7	3,684
15	Luxembourg	174	1,512	0,198	144	1,208	0,150	-30	-17,241
16	Pologne	154	1,338	0,175	143	1,199	0,149	-11	-7,143
17	Roumanie	113	0,982	0,128	120	1,006	0,125	7	6,195
18	Irlande	82	0,712	0,093	93	0,780	0,097	11	13,415
19	Bulgarie	82	0,712	0,093	83	0,696	0,086	1	1,220
20	Estonie	72	0,626	0,082	65	0,545	0,068	-7	-9,722
21	Lettonie	61	0,530	0,069	59	0,495	0,061	-2	-3,279
22	Lituanie	69	0,599	0,078	59	0,495	0,061	-10	-14,493
23	Slovénie	7	0,061	0,008	8	0,067	0,008	1	14,286
24	Autriche	1	0,009	0,001	1	0,008	0,001	0	0,000
25	Hongrie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
26	Slovaquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
27	Tchéquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total UE		11.510	100,000	13,086	11.924	100,000	12,383	414	3,597
Total monde		87.954		100,000	96.295		100,000	8.341	9,483

Tableau 1 Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans l'Union Européenne
Adapté de UNCTADSTAT

Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans les pays hispanophones									
Position	Pays	Année 2014			Année 2019			Différence 2019 - 2014	
		Nombre de navires	% de la flotte hispanophone	% de la flotte mondiale	Nombre de navires	% de la flotte hispanophone	% de la flotte mondiale	Nombre de navires	Croissance (%)
1	Panama	8.163	74,216	9,281	7.840	71,072	8,142	-323	-3,957
2	Mexique	570	5,182	0,648	642	5,820	0,667	72	12,632
3	Honduras	560	5,091	0,637	515	4,669	0,535	-45	-8,036
4	Espagne	473	4,300	0,538	483	4,379	0,502	10	2,114
5	Venezuela	249	2,264	0,283	288	2,611	0,299	39	15,663
6	Chili	188	1,709	0,214	223	2,022	0,232	35	18,617
7	Argentine	150	1,364	0,171	192	1,741	0,199	42	28,000
8	Équateur	131	1,191	0,149	137	1,242	0,142	6	4,580
9	Colombie	104	0,946	0,118	117	1,061	0,122	13	12,500
10	Paraguay	51	0,464	0,058	106	0,961	0,110	55	107,843
11	Pérou	75	0,682	0,085	97	0,879	0,101	22	29,333
12	Uruguay	52	0,473	0,059	61	0,553	0,063	9	17,308
13	Cuba	36	0,327	0,041	52	0,471	0,054	16	44,444
14	Bolivie	58	0,527	0,066	41	0,372	0,043	-17	-29,310
15	Guinée Équatoriale	37	0,336	0,042	38	0,344	0,039	1	2,703
16	Rép. Dominicaine	24	0,218	0,027	37	0,335	0,038	13	54,167
17	Costa Rica	10	0,091	0,011	10	0,091	0,010	0	0,000
18	Guatemala	7	0,064	0,008	8	0,073	0,008	1	14,286
19	Nicaragua	5	0,045	0,006	5	0,045	0,005	0	0,000
20	El Salvador	2	0,018	0,002	2	0,018	0,002	0	0,000
21	Porto Rico	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total pays hispanophones		10.999	100,000	12,505	11.031	100,000	11,455	32	0,291
Total monde		87.954		100,000	96.295		100,000	8.341	9,483

Tableau 2 Flotte marchande par pavillons d'immatriculation dans les pays hispanophones
Adapté de UNCTADSTAT

Quant à la flotte hispanophone, nous constatons sur le tableau 2 qu'elle représente 11,455% de la flotte mondiale. Or il est important de mentionner que ceci est principalement dû au pavillon panamien qui, avec ses 7.840 navires, compose déjà 71,072% de la flotte hispanophone et donc 8,142% de la flotte mondiale.

3.3 Capacité de transport

Parmi les indicateurs qui nous permettent de déterminer la taille de la flotte maritime d'un pays nous pouvons retrouver les *Tonnes de Port en Lourd* (TPL) ou *Deadweight* (DWT) en anglais. Cet indicateur représente la capacité de chargement du navire en prenant en compte l'équipage, l'eau douce, provisions etc.

Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) de l'UE (Pavillons d'immatriculation)									
Position	Pays	Année 2014			Année 2019			Différence 2019 - 2014	
		TPL (x1.000)	% de la flotte de la UE	% de la flotte mondiale	TPL (x1.000)	% de la flotte de la UE	% de la flotte mondiale	TPL (x1.000)	Croissance
1	Malte	78.325	28,846	4,638	110.739	35,458	5,603	32.414	41,384
2	Grèce	73.947	27,233	4,378	69.162	22,146	3,499	-4.785	-6,471
3	Chypre	32.816	12,086	1,943	34.572	11,070	1,749	1.756	5,351
4	Danemark	14.662	5,400	0,868	22.446	7,187	1,136	7.784	53,090
5	Portugal	2.544	0,937	0,151	19.595	6,274	0,991	17.051	670,244
6	Italie	20.315	7,482	1,203	13.453	4,308	0,681	-6.862	-33,778
7	Belgique	6.934	2,554	0,411	10.474	3,354	0,530	3.540	51,053
8	Allemagne	14.077	5,184	0,834	8.570	2,744	0,434	-5.507	-39,121
9	France	7.427	2,735	0,440	7.292	2,335	0,369	-135	-1,818
10	Pays-Bas	8.624	3,176	0,511	7.150	2,289	0,362	-1.474	-17,092
11	Croatie	2.120	0,781	0,126	2.078	0,665	0,105	-42	-1,981
12	Espagne	2.205	0,812	0,131	1.919	0,614	0,097	-286	-12,971
13	Luxembourg	3.514	1,294	0,208	1.625	0,520	0,082	-1.889	-53,756
14	Finlande	1.347	0,496	0,080	1.122	0,359	0,057	-225	-16,704
15	Suède	1.663	0,612	0,098	1.085	0,347	0,055	-578	-34,756
16	Irlande	276	0,102	0,016	347	0,111	0,018	71	25,725
17	Lituanie	291	0,107	0,017	179	0,057	0,009	-112	-38,488
18	Bulgarie	127	0,047	0,008	153	0,049	0,008	26	20,472
19	Pologne	72	0,027	0,004	105	0,034	0,005	33	45,833
20	Roumanie	101	0,037	0,006	83	0,027	0,004	-18	-17,822
21	Estonie	65	0,024	0,004	80	0,026	0,004	15	23,077
22	Lettonie	79	0,029	0,005	76	0,024	0,004	-3	-3,797
23	Slovénie	1	0,000	0,000	2	0,001	0,000	1	100,000
24	Autriche	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
25	Hongrie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
26	Slovaquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
27	Tchéquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total UE		271.532	100,000	16,078	312.307	100,000	15,801	40.775	15,017
Total Monde		1.688.886		100,000	1.976.491		100,000	287.605	17,029

Tableau 3 Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) de l'UE (Pavillons d'immatriculation)

Adapté de UNCTADSTAT

Si nous comparons les tableaux 1 et 3, nous nous apercevons qu'il n'y a pas de relation directe entre le nombre de navires et la capacité totale de charge, d'où le fait que certains pays occupent des positions différentes dans les deux tableaux. En termes de TPL, l'Espagne se situe cette fois en 12^{ième} place. Malheureusement, si nous comparons la capacité de chargement de l'Espagne avec celle de la France, qui possède 7 millions de TPL, ou celle de la Belgique, qui en possède 10 millions, nous constatons que l'Espagne se situe loin derrière. Ceci nous mène à conclure que, malgré le nombre élevé de navires avec pavillon espagnol, la flotte espagnole reste tout de même une flotte avec des navires de petite taille. Pendant que la taille moyenne des navires maltais (plus grande flotte de l'UE) est de 110 millions de TPL, celle des navires espagnols est légèrement inférieure à 2 millions TPL, soit 55 fois plus petite.

Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) des pays hispanophones (Pavillons d'immatriculation)									
Position	Pays	Année 2014			Année 2019			Différence 2019 - 2014	
		TPL (x1.000)	% de la flotte hispanophone	% de la flotte mondiale	TPL (x1.000)	% de la flotte hispanophone	% de la flotte mondiale	TPL (x1.000)	Croissance
1	Panama	337.788	97,255	20,001	333.572	97,224	16,877	-4.216	-1,248
2	Mexique	1.804	0,519	0,107	2.300	0,670	0,116	496	27,494
3	Espagne	2.205	0,635	0,131	1.919	0,559	0,097	-286	-12,971
4	Venezuela	2.012	0,579	0,119	1.700	0,495	0,086	-312	-15,507
5	Chili	897	0,258	0,053	1.181	0,344	0,060	284	31,661
6	Argentine	510	0,147	0,030	622	0,181	0,031	112	21,961
7	Pérou	464	0,134	0,027	530	0,154	0,027	66	14,224
8	Honduras	559	0,161	0,033	456	0,133	0,023	-103	-18,426
9	Équateur	371	0,107	0,022	290	0,085	0,015	-81	-21,833
10	Bolivie	211	0,061	0,012	121	0,035	0,006	-90	-42,654
11	Colombie	109	0,031	0,006	104	0,030	0,005	-5	-4,587
12	Paraguay	61	0,018	0,004	99	0,029	0,005	38	62,295
13	Rép. Dominicaine	162	0,047	0,010	62	0,018	0,003	-100	-61,728
14	Guinée Équatoriale	25	0,007	0,001	51	0,015	0,003	26	104,000
15	Uruguay	114	0,033	0,007	46	0,013	0,002	-68	-59,649
16	Cuba	23	0,007	0,001	35	0,010	0,002	12	52,174
17	Nicaragua	3	0,001	0,000	6	0,002	0,000	3	100,000
18	Costa Rica	2	0,001	0,000	2	0,001	0,000	0	0,000
19	Guatemala	1	0,000	0,000	2	0,001	0,000	1	100,000
20	El Salvador	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données
21	Porto Rico	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données	Sans Données
Total pays hispanophones		347.321	100,000	20,565	343.098	100,000	17,359	-4.223	-1,216
Total monde		1.688.886		100,000	1.976.491		100,000	287.605	17,029

Tableau 4 Milliers de Tonnes en Port Lourd (TPL) des pays hispanophones (Pavillons d'immatriculation)
Adapté de UNCTADSTAT

Le tableau 4 montre la capacité de chargement de chacun des pays hispanophones. Parmi les 21 pays, seulement 5 pays ont réussi à avoir en 2019 une capacité de chargement supérieure à 1 millions de TPL, représentant presque 20% de la capacité de chargement de la flotte mondiale. Nonobstant, ceci est principalement dû au Panama qui, avec ses près de 8.000 navires, possède une capacité de 333 millions de TPL, donc 97,224% de la capacité totale de

tous les pays hispanophones. En comparaison, la totalité des TPL des 27 pays de l'UE est de 312 millions.

3.4 Nombre de marins

Un autre indicateur qui peut s'avérer utile pour représenter l'importance d'une nation dans le secteur maritime est le nombre de marins dont chaque nation dispose.

Pour les données, la CNUCED a décidé d'utiliser les définitions suivantes afin de classer les marins²⁹ :

- *Officiers : désigne l'officier de pont, l'officier mécanicien, le personnel des télécommunications titulaires des brevets d'aptitude délivrés par les autorités compétentes.*
- *Mousses : désigne les marins autres que les officiers.*

Lorsque nous étudions les chiffres du tableau 5 nous nous apercevons que dans 17 pays (dont l'Espagne) le nombre d'officiers est supérieur au nombre de matelots. En ce qui concerne l'UE, 57,966% des marins sont des officiers et seulement 42,034% des matelots, il y a donc une différence de presque 16%.

Cette différence peut être interprétée de deux façons. Premièrement il peut être nécessaire de couvrir des postes de travail à terre qui nécessitent une formation d'officier. Il peut s'agir ici de postes de travail liés aux assurances, organismes de management des armateurs, construction navale, l'entretien et réparation des navires ainsi que de nombreux autres postes dans les ports. D'un autre côté, cette différence peut représenter une offre trop élevée d'officiers européens ou, inversement, une offre trop basse de matelots européens. Si ceci était la cause, il serait nécessaire d'embaucher plus de marins venant des autres coins du monde, ce qui au même temps impliquerait une augmentation des langues utilisées à bord et, en conséquence, il y aurait une augmentation du nombre de problèmes de communication.

²⁹ www.unctadstat.unctad.org

Offre de marins (ou gens de mer) dans l'UE (Année 2015)										
Numero	Pays	Valeur Absolue			% du Total UE			% du Total monde		
		Officiers	Matelots	Total	Officiers	Matelots	Total	Officiers	Matelots	Total
1	Italie	12.988	21.498	34.486	10,002	22,830	15,394	1,678	2,461	2,093
2	Bulgarie	10.890	22.379	33.269	8,386	23,765	14,851	1,407	2,562	2,019
3	Pologne	25.586	6.603	32.189	19,703	7,012	14,369	3,306	0,756	1,954
4	Croatie	17.183	10.063	27.246	13,232	10,686	12,162	2,220	1,152	1,654
5	Roumanie	11.000	5.000	16.000	8,471	5,310	7,142	1,421	0,572	0,971
6	Grèce	7.451	1.874	9.325	5,738	1,990	4,163	0,963	0,215	0,566
7	Finlande	3.819	4.979	8.798	2,941	5,287	3,927	0,493	0,570	0,534
8	Suède	4.266	3.972	8.238	3,285	4,218	3,677	0,551	0,455	0,500
9	Lettonie	5.500	2.278	7.778	4,235	2,419	3,472	0,711	0,261	0,472
10	Danemark	6.432	1.026	7.458	4,953	1,090	3,329	0,831	0,117	0,453
11	Allemagne	3.708	2.527	6.235	2,855	2,684	2,783	0,479	0,289	0,378
12	France	2.915	2.446	5.361	2,245	2,598	2,393	0,377	0,280	0,325
13	Pays-Bas	4.708	348	5.056	3,626	0,370	2,257	0,608	0,040	0,307
14	Belgique	3.665	1.259	4.924	2,822	1,337	2,198	0,474	0,144	0,299
15	Estonie	2.703	1.158	3.861	2,082	1,230	1,723	0,349	0,133	0,234
16	Chypre	2.907	514	3.421	2,239	0,546	1,527	0,376	0,059	0,208
17	Lituanie	424	2.479	2.903	0,327	2,633	1,296	0,055	0,284	0,176
18	Espagne	1.546	842	2.388	1,191	0,894	1,066	0,200	0,096	0,145
19	Irlande	564	1.602	2.166	0,434	1,701	0,967	0,073	0,183	0,131
20	Portugal	851	590	1.441	0,655	0,627	0,643	0,110	0,068	0,087
21	Malte	151	594	745	0,116	0,631	0,333	0,020	0,068	0,045
22	Slovénie	544	100	644	0,419	0,106	0,287	0,070	0,011	0,039
23	Hongrie	55	35	90	0,042	0,037	0,040	0,007	0,004	0,005
24	Luxembourg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Slovaquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Autriche	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
27	Tchéquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total UE		129.856	94.166	224.022	100,000	100,000	100,000	6,746	3,277	4,906
Total Monde		773.949	873.545	1.647.494				100,000	100,000	100,000

Tableau 5 Offre de marins (ou gens de mer) dans l'UE en 2015
Adapté de UNCTADSTAT

Ceci dit, avec ses 2.388 marins, l'Espagne se situe en 18^{ième} place, ce qui représente 1,066% des marins de l'UE et 0,145% des marins du monde entier. Il est important de signaler que le nombre d'officiers espagnols (1.546) est quasiment le double que le nombre de matelots espagnols (842). Néanmoins, cette différence représente 29,481% de tous les marins espagnols (2.388) ; différence qui reste petite si nous la comparons avec d'autres pays comme, par exemple les Pays-Bas, où il existe une différence de plus ou moins 86%.

Si nous regardons maintenant le tableau 6, nous montrant le nombre de marins dans les pays hispanophones, nous constatons également que le nombre d'officiers (37.019) est légèrement supérieur à celui des matelots (33.405). Cependant, cette situation se reproduit seulement dans 5 des 19 pays (dont on dispose de données).

Avec ses 25.141 marins (représentant 1,526% des marins dans le monde) le Panama se situe en tête du tableau 6. Si nous ajoutons à ça sa grande flotte de navires, qui a elle toute seule représente un peu plus de 8% de la flotte mondiale, nous constatons que, malgré sa petite

taille, le Panama prend une grande place dans le secteur maritime. L'importance de son canal, ainsi que les services associés à celui-ci, peuvent être une des raisons pour lesquelles ce pays dispose d'un nombre si élevé de marins. Les avantages concernant le registre des navires peuvent être considéré comme un autre facteur qui contribue au croisement de la flotte panamienne. Parmi ces avantages nous retrouvons³⁰ :

- Pas de restrictions de nationalité pour le propriétaire du navire.
- Pas de restrictions de nationalité pour l'équipage.
- Pas de restrictions concernant l'âge du navire.
- Pas de tonnage minimum.
- Pas de taxation sur les revenus générés par les navires enregistrés.

Offre de marins (ou gens de mer) dans les pays hispanophones (Année 2015)							
Numero	Pays	Valeur Absolue			% du Total monde		
		Officiers	Matelots	Total	Officiers	Matelots	Total
1	Panama	14.022	11.119	25.141	1,812	1,273	1,526
2	Chili	6.494	5.417	11.911	0,839	0,620	0,723
3	Mexique	4.552	1.419	5.971	0,588	0,162	0,362
4	Cuba	2.263	3.093	5.356	0,292	0,354	0,325
5	Honduras	2.184	2.670	4.854	0,282	0,306	0,295
6	Venezuela	1.372	3.363	4.735	0,177	0,385	0,287
7	Pérou	1.113	1.711	2.824	0,144	0,196	0,171
8	Équateur	1.260	1.557	2.817	0,163	0,178	0,171
9	Espagne	1.546	842	2.388	0,200	0,096	0,145
10	Argentine	670	571	1.241	0,087	0,065	0,075
11	Colombie	460	457	917	0,059	0,052	0,056
12	Paraguay	414	449	863	0,053	0,051	0,052
13	Uruguay	365	374	739	0,047	0,043	0,045
14	Guinea Ecuatorial	168	187	355	0,022	0,021	0,022
15	Costa Rica	64	102	166	0,008	0,012	0,010
16	Rép. dominicaine	40	40	80	0,005	0,005	0,005
17	Nicaragua	24	26	50	0,003	0,003	0,003
18	Guatemala	8	8	16	0,001	0,001	0,001
19	Bolivie	0	0	0	0,000	0,000	0,000
20	El Salvador	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
21	Puerto Rico	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total pays hispanophones		37.019	33.405,000	70.424,000	4,783	3,824	4,275
Total monde		773.949	873.545,000	1.647.494,000	100,000	100,000	100,000

Tableau 6 Offre de marins (ou gens de mer) dans les pays hispanophones en 2015

Adapté de UNCTADSTAT

³⁰ L'entièreté des conditions concernant le registre panamien peuvent être retrouvées sur le site internet de l'ambassade panamienne du Royaume Uni : <http://www.panamaembassy.co.uk/>

3.5 Conclusion

Ce chapitre a essayé de comparer la marine marchande des pays hispanophones à celles des autres pays du monde. Nous avons tout d'abord comparé le secteur naval en Espagne avec celui de l'UE. Puis, une comparaison a été faite avec la marine marchande des 21 pays hispanophones et le reste du monde. Afin de pouvoir estimer l'importance du secteur, nous avons effectué une analyse d'indicateurs tels que la taille de la flotte, le nombre de tonnes transportées ainsi que l'offre par pays de personnel qualifié.

En comparaison avec les 26 autres pays de l'UE, la situation en Espagne est la suivante :

- Avec un pourcentage du total de 3,991% elle occupe la 10^{ième} place avec le plus de pavillons d'immatriculation dans l'UE.
- En ce qui concerne la capacité de charge totale (mesurée en TPL) elle occupe la 12^{ième} place avec un pourcentage de 0,597%.
- Le nombre de gens de mer espagnols représente 1,066% des gens de mer de l'UE, ce qui situe l'Espagne en 18^{ième} place.

Ces résultats montrent une marine marchande de taille modeste par rapport au reste de l'Europe et ne correspondent pas au poids économique de l'Espagne dans l'UE, où elle occupe la 4^{ième} place derrière l'Allemagne, la France et l'Italie.

En ce qui concerne les pays hispanophones, la situation est la suivante :

- La taille de la flotte hispanophone représente 11,455% de la flotte totale au monde. De ces 11,455%, la flotte panamienne représente 8,162%.
- La capacité de transport maritime représente 17,333% de la capacité totale au monde. Le Panama est responsable pour 16,865% de la capacité mondiale.
- 4,275% des marins sont des marins d'origine hispanique. 1,526% des marins proviennent du Panama.

Ces chiffres indiquent une marine marchande hispanophone non négligeable en termes de taille de la flotte et de capacité de chargement, bien qu'il soit nécessaire de souligner que le Panama est le véritable responsable de ces valeurs.

Maintenant que nous avons analysé l'importance de la flotte hispanophone du point de vue de la taille de la flotte, capacité de transport et nombre de marins, la prochaine étape est d'analyser le rôle que les ports hispanophones jouent dans le commerce maritime. Le chapitre suivant fera donc une analyse de la capacité portuaire de chaque pays hispanophone ainsi que du trafic maritime autour de ces ports. Le canal de Panama sera également traité.

Chapitre 4. Les ports et le trafic maritime autour des pays hispanophones

4.1 Introduction

Dans le chapitre précédent nous avons analysé l'importance de l'espagnol dans la marine marchande en tenant compte d'indicateurs tels que la flotte marchande des pays hispanophones, la capacité de chargement ainsi que le nombre de personnel qualifié par les autorités compétentes. Dans ce chapitre, nous allons nous centrer sur les aspects portuaires du secteur maritime.

Tout d'abord, nous parlerons du canal de Panama, puisqu'il nous donnera déjà un bon aperçu du trafic maritime entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique à travers l'Amérique Centrale et l'impact que ceci a sur le continent américain. Plus tard, nous allons étudier les ports hispanophones qui figurent sur la liste du top 100 des ports conteneurs du monde entier et avec laquelle nous pourrions analyser le marché maritime de ces pays. Ceci devrait nous aider à mieux comprendre le rôle de l'espagnol dans le secteur maritime.

4.2 Le canal de Panama

Ayant été construit d'abord par les Français et puis par les Américains, le canal de Panama est maintenant un canal panamien d'à peu près 77 km, qui amène les navires de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique (et vice versa) en environ 16 heures^{31 32} permettant ainsi aux navires d'éviter un voyage de 3 semaines par le détroit de Magellan³³. Offrant ce grand avantage, le canal de Panamá devient ainsi un endroit stratégique dans le monde maritime. Afin d'adapter la capacité du canal aux nouvelles dimensions des navires, l'Autorité du Canal de Panama décide, en 2009, de commencer un projet d'expansion qui dotera le canal d'un troisième jeu d'écluses. Depuis son inauguration (de l'expansion) en 2016, le canal peut

³¹ Argüelles Arredondo C-G, *El Canal de Panamá en el Desarrollo Marítimo de las Américas (2015)*. Page 91.

³² Le temps du trajet est de 8 heures si nous prenons seulement en compte le temps de navigation.

³³ Ibid. Page 91.

maintenant accueillir des navires *Neopanamax*. Sur la figure 6 nous pouvons voir les différences entre les anciennes écluses et les nouvelles.

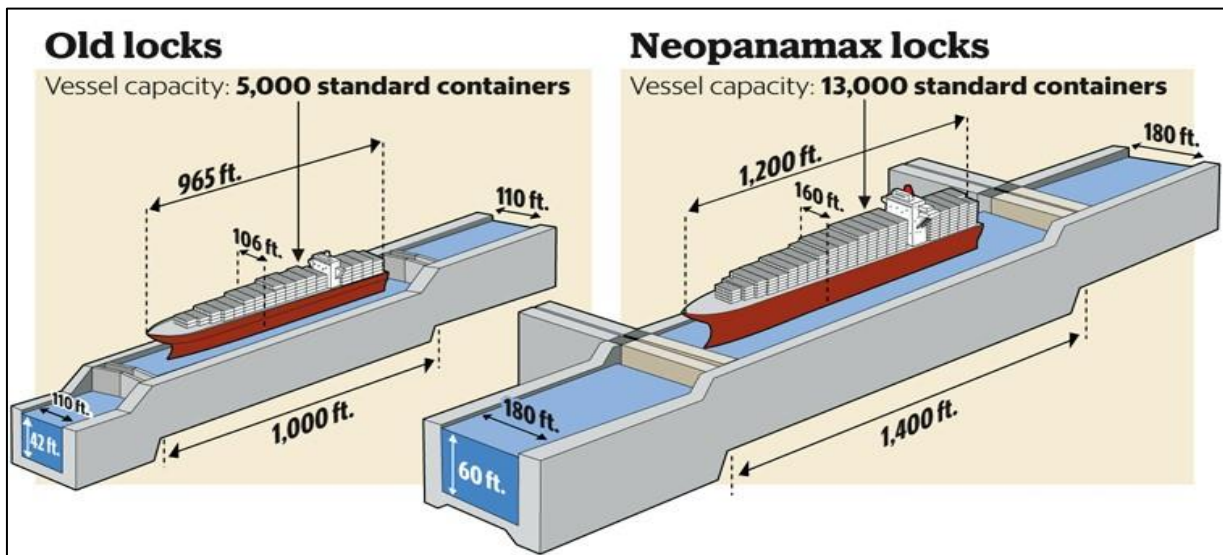


Figure 6 Expansion du Canal de Panama
Source : Autorité du Canal de Panama

4.2.1 Transit des navires par le Canal de Panama

Permettant aux armateurs de faire des économies en matière de temps, le canal de Panama est devenu un endroit stratégique dans le monde maritime. D'ailleurs, le tableau 7 nous montre que 6,640% du chargement qui a transité le canal de Panama, a été transporté par des navires battant un pavillon de l'UE, ce qui représente 12,281% des passages. Tout compte fait, il est important de mentionner que seulement 16 des 27 pays de l'UE ont emprunté le canal pendant l'année 2019.

Représentant 1,292% des passages de l'UE, qui lui ont permis de transporter 839.358 lt, l'Espagne se retrouve bien en dessous de la moyenne qui correspond à la taille de sa flotte, qui comme indiqué sur le tableau 1 représente presque 4% de la flotte de l'UE et 0,5% de la flotte mondiale. D'un autre côté, nous nous apercevons que pour la quantité de marchandise transportée, le nombre de passages est relativement bas, ce qui nous amène à penser que les navires espagnols transitant le canal ont une capacité de chargement plus élevée. En faisant le calcul, nous déterminons, qu'en moyenne, les navires espagnols transportaient 31.087 lt par

passage. Ce chiffre est nettement supérieur à la moyenne européenne qui se situe à 16.437 lt par passage.

Transit des navires des pays de l'UE par le Canal de Panama (Année 2019)								
Position	Pays	Long Tons de cargo	% du total de la UE	% du total du canal	Nombre de passages	% du total de la UE	% du total du canal	lt/passage
1	Malte	14.709.278	33,500	5,828	749	35,854	6,099	19.639
2	Portugal	7.204.228	16,407	2,854	198	9,478	1,612	36.385
3	Chypre	5.236.558	11,926	2,075	308	14,744	2,508	17.002
4	Grèce	5.181.144	11,800	2,053	175	8,377	1,425	29.607
5	Allemagne	4.410.806	10,045	1,748	169	8,090	1,376	26.099
6	Danemark	3.690.916	8,406	1,462	183	8,760	1,490	20.169
7	Espagne	839.358	1,912	0,333	27	1,292	0,220	31.087
8	Italie	771.234	1,756	0,306	38	1,819	0,309	20.296
9	Pays-Bas	474.237	1,080	0,188	107	5,122	0,871	4.432
10	France	465.672	1,061	0,185	38	1,819	0,309	12.255
11	Suède	378.997	0,863	0,150	41	1,963	0,334	9.244
12	Croatie	317.315	0,723	0,126	14	0,670	0,114	22.665
13	Belgique	218.201	0,497	0,086	22	1,053	0,179	9.918
14	Lituanie	6.836	0,016	0,003	3	0,144	0,024	2.279
15	Pologne	3.770	0,009	0,001	2	0,096	0,016	1.885
16	Luxembourg	347	0,001	0,000	14	0,670	0,114	25
17	Finlande	Sans données	Sans données	Sans données	1	0,048	0,008	0
18	Autriche	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
19	Bulgarie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
20	Estonie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
21	Hongrie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
22	Irlande	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
23	Lettonie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
24	Roumanie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
25	Slovaquie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
26	Slovénie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
27	Tchéquie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
Total UE (27)		43.908.897	100,000	6,640	2.089	100,000	17,010	16.437
Total Canal		252.389.324		100,000	12.281		100,000	20.551

Tableau 7 Transit des navires des pays de l'UE par le Canal de Panama
Adapté de *Canal de Panamá*

Si nous nous centrons maintenant sur le tableau 8, qui nous montre la marchandise transitant le Canal de Panama et transportée par les navires des pays hispanophones, nous pouvons voir qu'il s'agit de 18,631% de la marchandise totale, ce qui situe ces pays légèrement au-dessus de l'UE. Or, il est important de mettre ces chiffres en perspective pour deux raisons, premièrement il y a seulement eu 9 pays sur 21 qui ont emprunté le canal et deuxièmement, 95% des passages ont été effectués par des navires panamiens. Par contre, en matière de quantité de chargement par passage, c'est le Chili qui se situe en première place avec 43.423 lt par passage, bien au-dessus de la moyenne qui se trouve à 21.850 lt par passage.

Passages des navires des pays hispanophones par le Canal de Panama (Année 2019)								
Position	Pays	Long Tons of Cargo	% du total hispanophone	% du total du canal	Nombre de Passages	% du total hispanophone	% du total du canal	lt/passage
1	Panama	45.827.070	97,459	18,157	2.044	94,981	16,644	22.420
2	Espagne	839.358	1,785	0,333	27	1,255	0,220	31.087
3	Chili	173.691	0,369	0,069	4	0,186	0,033	43.423
4	Mexique	143.056	0,304	0,057	12	0,558	0,098	11.921
5	Colombie	38.598	0,082	0,015	48	2,230	0,391	804
6	Équateur	49	0,000	0,000	4	0,186	0,033	12
7	Venezuela	Sans données	Sans données	Sans données	6	0,279	0,049	0
8	Pérou	Sans données	Sans données	Sans données	5	0,232	0,041	0
9	Costa Rica	Sans données	Sans données	Sans données	2	0,093	0,016	0
10	Argentine	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
11	Bolivie	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
12	Cuba	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
13	El Salvador	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
14	Guatemala	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
15	Guinea Ecuatorial	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
16	Honduras	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
17	Nicaragua	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
18	Paraguay	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
19	Puerto Rico	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
20	Rép dominicaine	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
21	Uruguay	0	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0
Total pays hispanophones		47.021.822	100,000	18,631	2.152	100,000	17,523	21.850
Total Canal		252.389.324		100,000	12.281		100,000	20.551

Tableau 8 Passage des navires des pays hispanophones par le Canal de Panama en 2019

Adapté de *Canal de Panamá*

4.2.2 Bénéfices économiques du Canal de Panama

Ayant coûté à l'époque (entre 1904 et 1914) près de 425 millions de dollars³⁴ (aujourd'hui ceci correspondrait à approximativement 12 billions de dollars³⁵), sans oublier les 3,1 billions de dollars qui a coûté le troisième jeu d'écluses³⁶, le canal de Panama reste actuellement un marché très lucratif pour le gouvernement panamien. En étudiant le graphique de la figure 7 nous pouvons constater que les bénéfices obtenus avec les péages ne font qu'augmenter. Ainsi en 2018, la *Autoridad del Canal de Panamá* (Autorité en charge du canal) avait récolté 2,458 billions de PAB³⁷ (*Panamian Balboa*), ce qui implique une augmentation de 552 millions de PAB comparé aux bénéfices fait en 2017. En sachant qu'il y a eu 13.795 de navires³⁸ (442 millions

³⁴ Hernández Martín I, *Canal de Panamá* (2016). Page17

³⁵ Si nous prenons en compte une inflation moyenne de 3,08% entre 1909 et 1914.

³⁶ <https://micanaldepanama.com/expansion/milestones/>

³⁷ 1 PAB = 1USD = 0,8894 EUR (Mai 2019).

³⁸ *Autoridad del Canal de Panamá, Informe Anual* (2018). Page 15.

de tonnes³⁹) qui ont emprunté le canal, ceci équivaut à un péage moyen de 180.138 PAB pour un navire moyen de 32.040 tonnes.

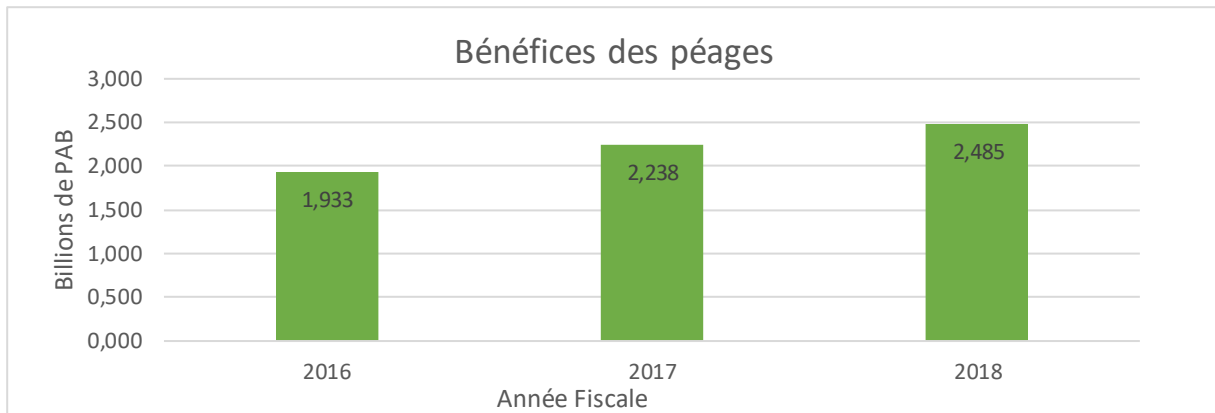


Figure 7 Bénéfices récoltés par le Canal de Panamá
Adapté de *Informe anual del 2018 del Canal de Panamá*

Cependant, le canal de Panama n'apporte pas seulement un avantage économique au Panama mais aussi aux autres pays de l'Amérique. Ainsi par exemple, 97,7%⁴⁰ du trafic LPG⁴¹ qui emprunte le canal provient du golfe de Mexique. De là, la plupart (7,7 millions de long tons⁴²) ira vers le Japon, qui est la principale destination des navires LPG. Nous retrouvons également une part (3 long tons) qui ira vers les ports du Mexique, Chili et Équateur. La figure 8 montre le classement des pays importateurs du LPG transitant le canal de Panama. De la même façon, nous pouvons constater sur le graphique de la figure 9 que le Mexique joue de nouveau un rôle déterminant dans le trafic de LNG⁴³ qui passe par le canal de Panama. Or nous retrouvons ce pays dans le top 3 du graphique avec 2,4 millions de long tons importés, 0,1 million de long tons moins que la Chine. Le Chili quant à lui se positionne en 5^{ème} place.

³⁹ Ibid. Page 15.

⁴⁰ Autoridad del Canal de Panamá, *Informe Anual del 2018* (2018). Page 19.

⁴¹ *Liquified Petroleum Gas*.

⁴² 1 long ton = 1.016kg.

⁴³ *Liquified Natural Gas*.

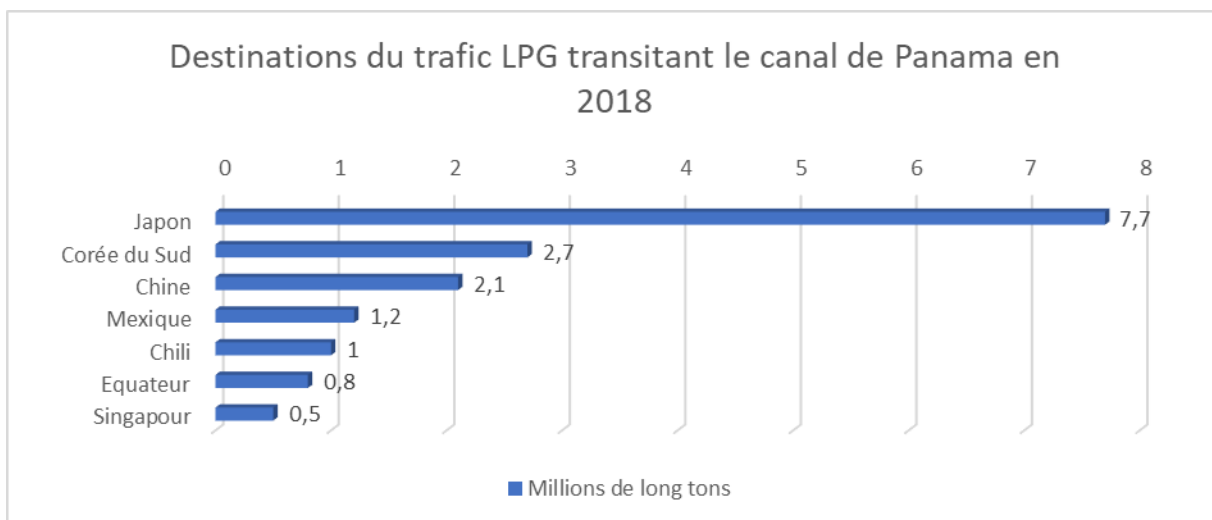


Figure 8 Destinations du trafic LPG transitant le canal de Panama en 2018.
Adapté de *Informe anual del 2018 del Canal de Panamá*.

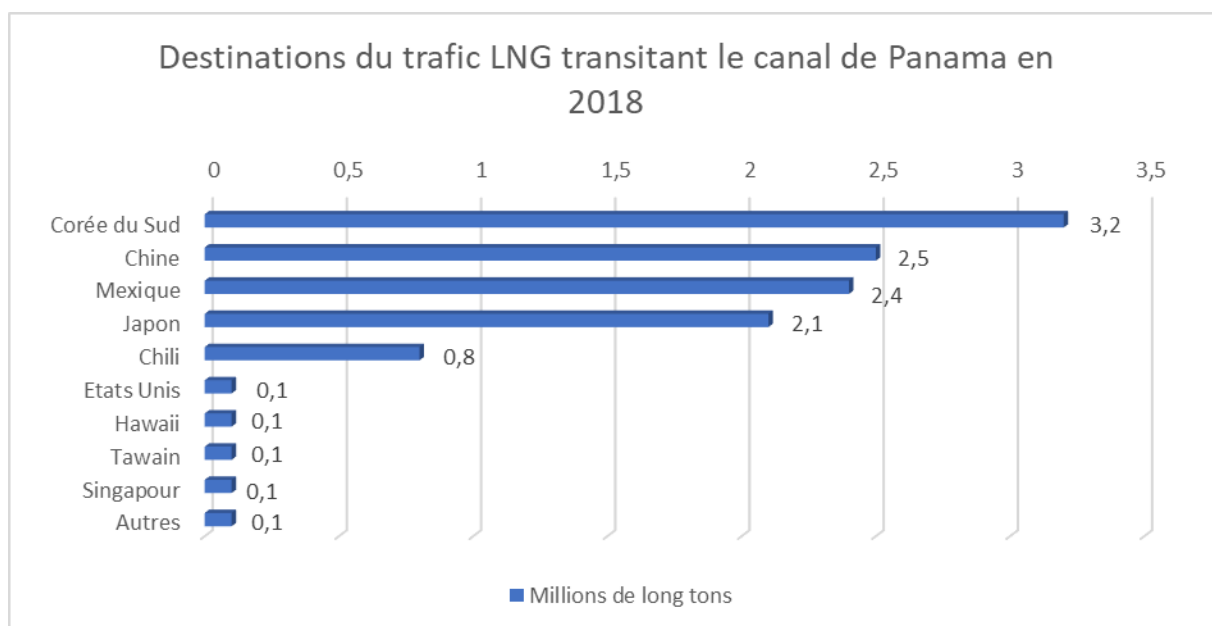


Figure 9 Destinations du trafic LNG transitant le canal de Panama en 2018.
Adapté de *Informe anual del 2018 del Canal de Panamá*.

4.3 Le débit portuaire de conteneurs des pays hispanophones

Déterminer le rôle économique d'un port est une tâche difficile à effectuer puisque chaque port est spécialisé dans un ou certains types de marchandises selon les besoins du pays. Ainsi nous pouvons voir, par exemple, que la plupart des ports de l'Arabie Saoudite vont être spécialisés dans l'exportation de pétrole tandis qu'un port australien sera plutôt construit pour accueillir les vraquiers. Toutefois, étant dans une ère où presque tout est transporté en conteneurs, les économistes ont tendance à classer les ports selon leur capacité à accueillir des conteneurs.

Le volume de conteneurs gestionnés par les ports de l'UE est représenté sur le tableau 9 et est exprimé en *Twenty foot Equivalent Unit* (TEU), ou en français, Équivalent Vingt Pieds (EVP). Nous y trouvons les données de l'année 2018 pour chaque port par ordre décroissant. Afin de pouvoir déterminer le taux de croissance, nous y trouvons aussi les données pour l'année 2014.

Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays de l'UE									
Position	Pays	Année 2014			Année 2018			Différence 2018 - 2014	
		TEU	% de la UE	% du monde	TEU	% de la UE	% du monde	TEU	Croissance (%)
1	Allemagne	19.866.700	21,158	2,889	19.706.500	18,655	2,484	-160.200	-0,806
2	Espagne	14.186.292	15,108	2,063	17.154.760	16,240	2,163	2.968.468	20,925
3	Pays-Bas	12.470.000	13,281	1,813	14.696.000	13,912	1,853	2.226.000	17,851
4	Belgique	11.061.400	11,780	1,608	13.570.787	12,847	1,711	2.509.387	22,686
5	Italie	9.683.000	10,312	1,408	9.922.512	9,393	1,251	239.512	2,474
6	France	5.387.900	5,738	0,783	5.963.100	5,645	0,752	575.200	10,676
7	Grèce	3.935.200	4,191	0,572	5.332.000	5,048	0,672	1.396.800	35,495
8	Malte	2.949.036	3,141	0,429	3.314.100	3,137	0,418	365.064	12,379
9	Portugal	2.596.300	2,765	0,378	3.191.600	3,021	0,402	595.300	22,929
10	Pologne	2.139.454	2,279	0,311	2.834.400	2,683	0,357	694.946	32,482
11	Finlande	1.440.350	1,534	0,209	1.599.990	1,515	0,202	159.640	11,083
12	Suède	1.464.200	1,559	0,213	1.595.500	1,510	0,201	131.300	8,967
13	Irlande	793.000	0,845	0,115	999.300	0,946	0,126	206.300	26,015
14	Slovénie	676.381	0,720	0,098	980.200	0,928	0,124	303.819	44,918
15	Danemark	744.000	0,792	0,108	828.900	0,785	0,104	84.900	11,411
16	Lituanie	450.400	0,480	0,065	750.000	0,710	0,095	299.600	66,519
17	Roumanie	668.000	0,711	0,097	668.000	0,632	0,084	0	0,000
18	Lettonie	391.200	0,417	0,057	472.532	0,447	0,060	81.332	20,790
19	Chypre	308.058	0,328	0,045	416.200	0,394	0,052	108.142	35,104
20	Croatie	211.900	0,226	0,031	264.500	0,250	0,033	52.600	24,823
21	Bulgarie	195.800	0,209	0,028	241.800	0,229	0,030	46.000	23,493
22	Estonie	260.293	0,277	0,038	222.700	0,211	0,028	-37.593	-14,443
23	Autriche	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
24	Hongrie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
25	Luxembourg	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
26	Slovaquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
27	Tchéquie	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total UE		91.878.864	97,851	13,359	104.725.381	99,139	13,202	12.846.517	13,982
Total monde		687.747.834		100,000	793.260.606		100,000	105.512.772	15,342

Tableau 9 Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays de l'UE en 2018

Adapté de UNCTADSTAT

Nous observons que lors de l'année 2018, l'Espagne a été, avec 17.154.760 TEU, le deuxième pays à traiter le plus de conteneurs parmi les pays de l'UE. Alors que le premier pays, l'Allemagne, avait un taux de croissance négatif, l'Espagne a quant à elle augmenté son débit portuaire de plus de 20% lui ayant permis de traiter 2,163% du débit portuaire mondial. En comparaison, la moyenne européenne se trouve à 0,600% (si nous prenons seulement en compte les pays avec un accès à la mer).

Le tableau 10 nous indique le nombre de conteneurs qui ont été traités par les 21 pays hispanophones en 2018. Cette fois, l'Espagne se place en première position suivie de loin par le Panama et le Mexique avec 7.014.700 TEU et 6.980.300 TEU respectivement. À l'échelle mondiale, le débit portuaire des pays hispanophones représentait 6,905% du débit total, ce qui, comparativement, équivaut à approximativement 50% du débit européen (UE).

Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays hispanophones									
Position	Pays	Année 2014			Année 2018			Différence 2018 - 2014	
		TEU	% de l'ensemble des pays hispanophones	% du monde	TEU	% de l'ensemble des pays hispanophones	% du monde	TEU	Croissance
1	Espagne	14.186.292	31,273	2,063	17.154.760	31,367	2,163	2.968.468	20,925
2	Panama	6.774.065	14,933	0,985	7.014.700	12,826	0,884	240.635	3,552
3	Mexique	5.040.281	11,111	0,733	6.980.300	12,763	0,880	1.940.019	38,490
4	Chili	3.951.738	8,711	0,575	4.662.910	8,526	0,588	711.172	17,996
5	Colombie	3.351.458	7,388	0,487	4.574.300	8,364	0,577	1.222.842	36,487
6	Pérou	2.221.825	4,898	0,323	2.668.000	4,878	0,336	446.175	20,081
7	Équateur	1.772.532	3,907	0,258	2.202.500	4,027	0,278	429.968	24,257
8	Argentine	1.703.267	3,755	0,248	2.190.600	4,005	0,276	487.333	28,612
9	Guatemala	1.263.476	2,785	0,184	1.530.600	2,799	0,193	267.124	21,142
10	Costa Rica	1.298.600	2,863	0,189	1.492.800	2,730	0,188	194.200	14,955
11	Rép. dominicaine	1.265.132	2,789	0,184	1.331.742	2,435	0,168	66.610	5,265
12	Honduras	695.260	1,533	0,101	813.200	1,487	0,103	117.940	16,963
13	Uruguay	776.558	1,712	0,113	797.600	1,458	0,101	21.042	2,710
14	Venezuela	943.380	2,080	0,137	592.371	1,083	0,075	-351.009	-37,208
15	Cuba	230.000	0,507	0,033	349.700	0,639	0,044	119.700	52,043
16	El Salvador	179.256	0,395	0,026	231.000	0,422	0,029	51.744	28,866
17	Nicaragua	116.315	0,256	0,017	174.400	0,319	0,022	58.085	49,938
18	Guinea Ecuatorial	10.000	0,022	0,001	9.942	0,018	0,001	-58	-0,580
19	Bolivia	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
20	Paraguay	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
21	Puerto Rico	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données	Sans données
Total pays hispanophones		45.779.435	100,917	6,656	54.771.425	100,147	6,905	8.991.990	19,642
Total monde		687.747.834		100,000	793.260.606		100,000	105.512.772	15,342

Tableau 10 Débit portuaire de conteneurs en TEU pour les pays hispanophones en 2018
Adapté de UNCTADSTAT

4.4 Les ports hispanophones dans le monde

Le top 100 des ports de la liste de Lloyd inclut un total de 11 ports hispanophones, nous pouvons retrouver notamment : Valence (29), Algésiras (33) et Barcelone (48) en Espagne ; Colon (38) et Balboa (74) au Panama ; Manzanillo (56, Mexique), Cartagena (65, Colombie), Callao (78, Pérou), Guayaquil (85, Équateur), Buenos Aires (92, Argentine) et San Antonio (99, Chili)⁴⁴. Notons que ces deux derniers ports n'étaient pas dans le classement de l'année 2018.

En ce qui concerne les trois ports espagnols, nous avons Valence, sur la côte est de l'Espagne, qui a toujours été le plus grand port de la Méditerranée. En conséquence, en 2018, ce port avait réussi à traiter 5.128.855 TEU⁴⁵, augmentant ainsi de 7,3% le nombre de TEU traités par rapport à l'année 2017⁴⁶. Il faut savoir que 50% des marchandises qui circulent entre l'Espagne et la Chine passent par le port de Valence⁴⁷, ce qui montre le rôle déterminant que ce port joue pour les deux pays.

Étant le premier port méditerranéen après le Détroit de Gibraltar, le port d'Algésiras a toujours été en compétition avec celui de Valence. Ainsi, avec une croissance de 8,7% par rapport à l'année précédente, ce port andalou avait réussi en 2018 à traiter 4.773.079 TEU⁴⁸.

Finalement, avec ses 3.422.978 TEU⁴⁹ traités en 2019, le port de Barcelone se trouve loin derrière les deux autres ports espagnols. Malgré ce fait, ce port catalan a quand même pu se faire une place dans le top 5 des ports méditerranéens (avec le port de Valence en première place et celui d'Algésiras en troisième)⁵⁰.

⁴⁴ Lloyd's List *One Hundred Ports 2019* (2019). Pages 18-20.

⁴⁵ Lloyd's List *One Hundred Ports 2019* (2019). Page 64.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Valenciaport, *Valenciaport incrementa un 56,6% su presencia en puertos chinos en los últimos dos años. (2018)*

⁴⁸ Lloyd's List, *One Hundred Ports 2019* (2019). Page 69.

⁴⁹ Lloyd's List, *One Hundred Ports 2019* (2019). Page 81.

⁵⁰ Lloyd's List, *One Hundred Ports 2019* (2019). Page 7.

4.5 Continent américain

Le tableau 11 nous montre le classement des 20 ports de l'ASC⁵¹ avec le plus de trafic de conteneurs. Nous constatons que le Panama joue, à nouveau, un rôle prédominant. Ainsi, en 2018, ce pays aura traité au total 6.845.065 TEU ce qui représente environ 13% de tous les conteneurs qui ont été déplacés en ASC en 2018. De la même façon, nous retrouvons le Mexique avec 5.074.850 TEU en deuxième place et le Brésil avec 4.882.300 TEU en troisième. Si nous analysons du point de vue géographique, nous pouvons observer que dans la plupart des cas, un pays ayant accès à l'Océan Pacifique aura un port se trouvant dans le top 10 de la liste. Ceci est par exemple le cas du Mexique (Port de Manzanillo), Panama (Port du Panama Pacific), Équateur (Port de Guayaquil) et Pérou (Port de El Callao) ; tous des ports dépassant les 2 millions TEU. Nous remarquons donc qu'il y a une différence notable dans l'évolution des ports situés à la côte ouest par rapport à ceux qui se trouvent à la côte est.

Top 20 ports de l'ASC							
Position	Port	Pays	Océan	TEU en 2018	TEU en 2017	Différence 2018-2017	Croissance
1	Colon	Panama	Atlantique	4.324.478	3.891.209	433.269	10,019
2	Santos	Brésil	Atlantique	3.836.487	3.578.192	258.295	6,733
3	Manzanillo	Mexique	Pacifique	3.078.505	2.830.370	248.135	8,060
4	Cartagena Bay	Colombie	Atlantique	2.862.787	2.678.005	184.782	6,455
5	Balboa	Panama	Pacifique	2.520.587	2.986.617	-466.030	-18,489
6	El Callao	Pérou	Pacifique	2.340.657	2.250.224	90.433	3,864
7	Guayaquil	Équateur	Pacifique	2.064.281	1.871.591	192.690	9,334
8	Kingston	Jamaïque	Atlantique	1.833.053	1.199.157	633.896	34,581
9	Buenos Aires	Argentine	Atlantique	1.797.955	1.468.960	328.995	18,298
10	San Antonio	Chili	Pacifique	1.660.832	1.296.890	363.942	21,913
11	San Juan	Puerto Rico	Atlantique	1.405.348	1.199.157	206.191	14,672
12	Buenaventura	Colombie	Pacifique	1.369.139	1.871.591	-502.452	-36,698
13	Caucedo	Rép. Dominicaine	Atlantique	1.331.907	1.235.801	96.106	7,216
14	Lázaro Cardenas	Mexique	Pacifique	1.314.798	1.149.079	165.719	12,604
15	Limón-Moin	Costa Rica	Atlantique	1.187.760	1.199.628	-11.868	-0,999
16	Veracruz	Mexique	Atlantique	1.176.253	1.117.304	58.949	5,012
17	Freeport	Bahamas	Atlantique	1.050.140	850.426	199.714	19,018
18	Itajai	Brésil	Atlantique	1.045.813	323.565	722.248	69,061
19	Valparaíso	Chili	Pacifique	903.296	1.073.734	-170.438	-18,868
20	Altamira	Mexique	Atlantique	820.092	647.369	172.723	21,061
Moyenne				1.896.208	1.735.943	160.265	9,642

Tableau 11 Classement des top 20 ports de l'Amérique du Sud en 2018
Crée avec les données de l'ECLAC

⁵¹ Dans le but de simplifier, l'acronyme ASC est utilisé pour se référer à la région de l'Amérique du Sud et les Caraïbes.

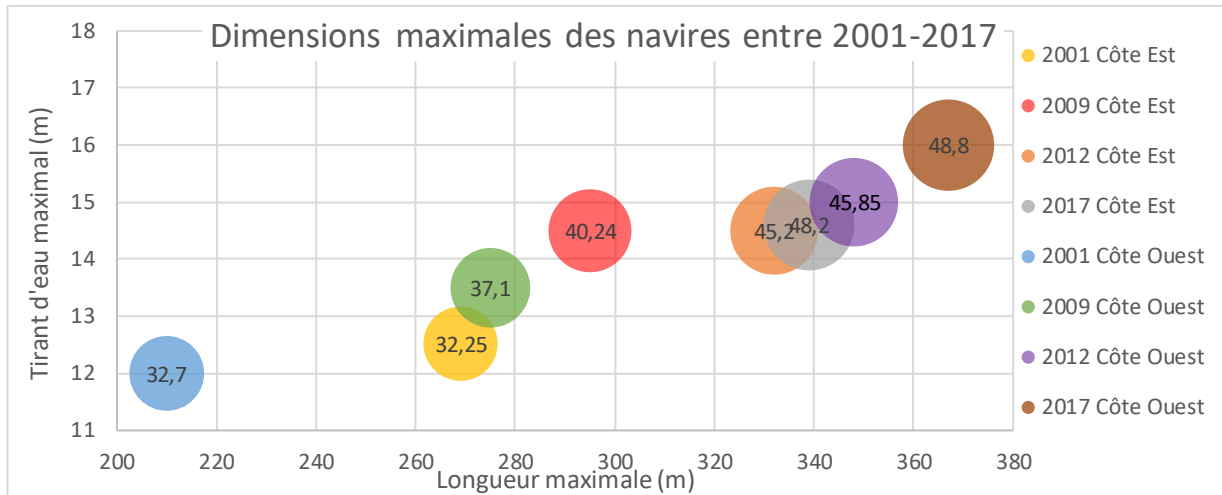


Figure 10 Dimensions maximales des navires entre 2001 et 2017
 Adaptation de *Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores*
 Note : La largeur des navires (m) est représentée par le diamètre de chaque cercle

La figure 10 montre la taille maximale des navires qui peuvent entrer dans les ports des deux côtes. Ce dernier étant un facteur déterminant dans la croissance d'un port. Subséquemment nous constatons que depuis 2012, la côte ouest accueille des navires plus grands que la côte est, arrivant en 2017 à pouvoir accueillir des navires atteignant 367 mètres de longueur, 48,8 mètres de largeur et 16 mètres de tirant d'eau. Par conséquent, en 2017, un port de la côte ouest pourra accueillir un porte-conteneurs *New Panamax*⁵² allant jusqu'à une capacité de 14.000 TEU tandis qu'un port de la côte est sera limité à des porte-conteneurs *Panamax*⁵³ qui ont seulement une capacité de 5.000 TEU.

Cette différence entre les deux côtes est, entre autres, due à une raison : la Chine. La relation entre ce pays et les pays hispanophones sera expliquée plus en détails dans la section 4.7.

⁵² Dimensions d'un *New Panamax*: Longueur de 366 mètres, largeur de 49 mètres et tirant d'eau de 15.2 mètres.

⁵³ Dimensions d'un *Panamax*: Longueur de 289 mètres, largeur de 32 mètres et tirant d'eau de 12.04 mètres.

4.6 Connectivité des transports maritimes hispanophones

Parmi les facteurs utilisés pour estimer l'importance d'un pays dans le monde maritime, nous retrouvons l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers. L'indice offre une mesure du niveau d'intégration des pays dans les réseaux internationaux des transports maritimes de ligne. L'année de base de l'indice est (2006=100), et, la valeur de base est celle du pays présentant la valeur maximale en 2006, à savoir la Chine⁵⁴. Cet indice est généré à partir de 6 éléments, notamment :

1. Le nombre de navires prévus par semaine dans le pays.
2. La capacité de charge annuelle déployée en TEU.
3. Le nombre de services des transports maritimes de ligne offerts à partir et en direction du pays.
4. Le nombre de compagnies offrant des services des transports maritimes de ligne à partir et en direction du pays.
5. La taille moyenne en TEU du plus grand porte-conteneurs opérant des services des transports maritimes de ligne réguliers à partir et en direction du pays.
6. Le nombre de pays connectés au pays en question par le biais de services des transports maritimes de ligne offrant une liaison directe. Notez qu'un service direct est défini comme un service régulier entre deux pays. Il peut inclure des escales entre les deux pays, mais le transport du conteneur ne nécessite pas de transbordement).

Le tableau 12 nous montre la liste des 20 pays ayant le plus grand indice de connectivité. Nous constatons que l'Espagne, seul pays hispanophone sur la liste, occupe la dixième place avec 84,21 *points*. Si l'on prend seulement en compte les pays européens, elle occupera la 4^{ième} place.

⁵⁴ Définition retrouvée sur <https://unctadstat.unctad.org>

Indice de Connéctivité des Transports Maritimes Réguliers (2019)					
Numero	Pays	Indice	Numero	Pays	Indice
1	Chine	151,91	11	Allemagne	82,83
2	République de Corée	105,11	12	Taiwan	79,02
3	Singapour	108,08	13	Italy	72,79
4	Malaisie	93,80	14	Émirates arabes unis	71,49
5	États-Unis d'Amérique	90,00	15	Japon	71,22
6	Hong Kong	89,47	16	Viet Nam	66,91
7	Belgique	88,35	17	Égypte	66,72
8	Pays-Bas	88,03	18	Arabie saoudite	62,97
9	Royaume-Uni	84,86	19	Sri Lanka	62,12
10	Espagne	84,21	20	Grèce	60,92

Tableau 12 Indice de Connéctivité des Transports Maritimes Réguliers (2019)
Adapté de UNCTADSTAT

4.7 L'influence de la Chine sur le continent sud-américain

Malgré qu'ils ne fassent pas partie du projet chinois BRI⁵⁵, les pays de l'ASC restent cependant un centre d'intérêt pour les Chinois. Ainsi nous témoignons depuis 2014, les nombreux investissements que la Chine a fait dans ces régions.

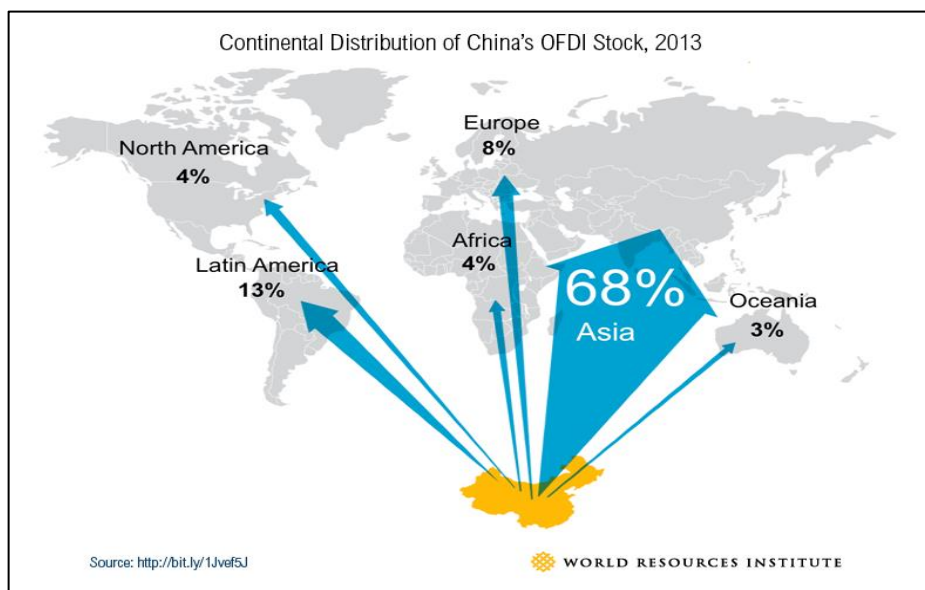


Figure 11 Distribution du stock IDE chinois en 2013
Source : World Resources Institute

⁵⁵ Le *Belt & Road Initiative* est un projet chinois ayant comme but principal d'améliorer la connectivité dans les 4 continents. Ce projet fait référence à l'ancienne route de la soie qui reliait l'Europe et l'Asie entre le 2^{ème} siècle av. J-C et le 18^{ème} siècle ap. J-C.

La carte de la figure 11 nous montre d'ailleurs qu'en 2013 l'Amérique du Sud recevait plus d'IDE⁵⁶ (Investissement Direct Étranger) que les États-Unis et l'Europe combinés. Ceci peut se traduire par le fait que l'économie mondiale dépend en grande partie de celle des Chinois. Dans le cas de l'Amérique du Sud, le World Bank Group avait estimé en 2015, qu'une diminution de 1% du PIB chinois impliquerait une réduction du PIB sud-américain de 0,6%⁵⁷. La Chine étant un pays qui exporte toute une variété de produits sophistiqués au monde entier, elle nécessite une grande quantité de matières premières pour la fabrication. En investissant dans les pays du continent sud-américain, elle se procure ici ces matières premières. Ainsi, entre les années 2011 et 2015, 69,2% des produits exportés du continent sud-américain à la Chine étaient des produits tels que le pétrole cru, les minerais de cuivre, le cuivre, les minerais de fer ou même le soja. Non seulement ça, mais en plus, entre 2011 et 2016, les exportations de la plupart de ces produits ont augmenté en volume, souvent au détriment des exportations vers les États-Unis. Ceci est représenté dans la figure 12. Dans ce graphique la colonne des

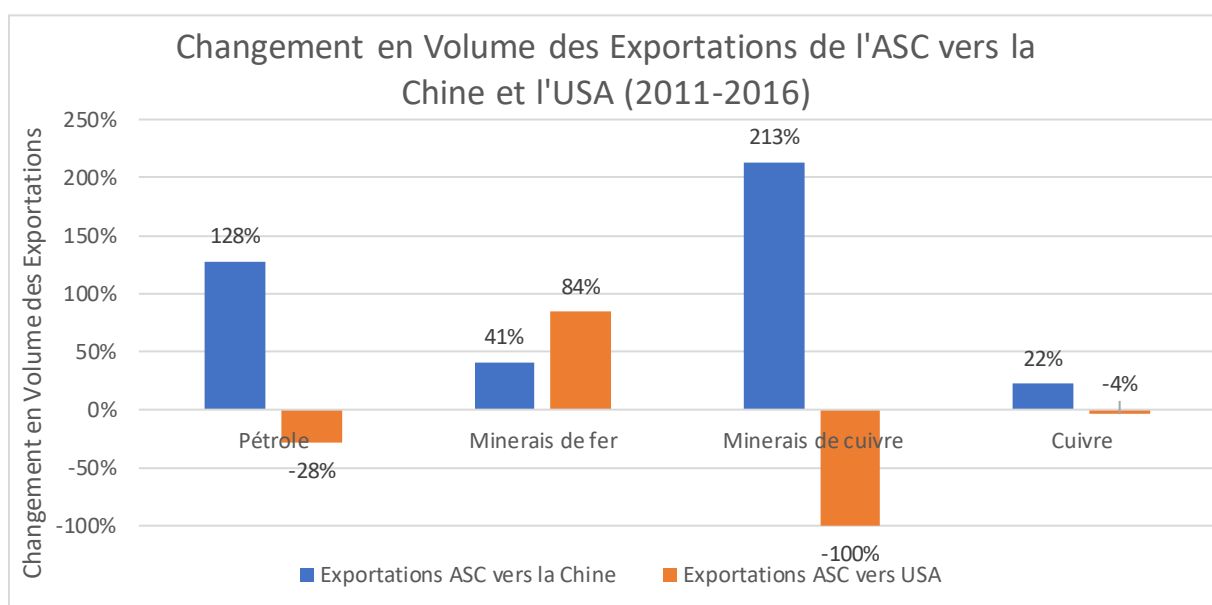


Figure 12 Changement en volume des exportations de l'ASC vers la Chine et les États-Unis entre 2011 et 2016
Source : Ray R, *China-Latin America Economic Bulletin 2017 Edition* (2017)

⁵⁶ Selon le FMI, un IDE comprend "tout investissement qu'une entité résidente d'une économie (l'investisseur direct) effectue dans le but d'acquérir un intérêt durable dans une entreprise résidente d'une autre économie (l'entreprise d'investissement direct)".

⁵⁷ Manuel Gil Barragán J, Aguilera Castillo A, *China and Latin America: Strategic partners or competitors?* (2017). Page 81.

exportations du minerais de cuivre, montre très bien ce changement de direction : en 5 ans le volume des exportations de cette matière vers les États-Unis a diminué de 100%, c-à-d qu'ils ne reçoivent plus de minerais de cuivre de l'ASC, tandis que le volume de ces exportations vers la Chine a plus que doublé (augmentation de 213%). La conclusion qui s'impose est que le volume de minerais de cuivre qui était, avant 2011, destiné aux États-Unis, est maintenant exporté vers la Chine.

4.8 Les langues utilisées dans les ports hispanophones

La tâche principale d'un port est de charger et décharger un navire afin d'amener la marchandise vers le destinataire. Cependant, pour que cela se produise, une diversité de services doivent être mis en place. Nous retrouvons notamment :

- Services portuaires : pilotage, remorquage et amarrage du navire.
- Services aux navires : Agents, bunkering et provisions.
- Services à la marchandise : Agents, matériel de (dé-) chargement, dockers et douanes.

Afin de présenter leurs services, chaque port a son propre site internet où les armateurs, agents ou même capitaines peuvent se renseigner. Ceci est souvent une étape primordiale dans le Voyage Planning puisque ça peut influencer le choix du port. Pour cette raison, c'est dans l'intérêt du port même que leurs services soient décrits d'une façon claire et concise. Cependant, ceci n'est pas le cas dans la plupart des ports de l'ASC. Par exemple, le site internet du port de Colon⁵⁸, le plus grand port de l'ASC, est seulement disponible en espagnol. Pour le port de Manzanillo⁵⁹, troisième plus grand port de la région, se produit la même chose. Les ports de Guayaquil⁶⁰, Buenos Aires⁶¹, Buenaventura⁶² etc. sont tous des ports disposant d'un site internet uniquement en espagnol. D'autre part, nous avons des ports tels que celui de Cartagena, qui eux disposent d'un site internet en anglais. Malgré cela, certains documents importants sont seulement disponibles en espagnol. Il s'agit ici, entre autres, du document

⁵⁸ Autorité Maritime de Panama (www.amp.pa)

⁵⁹ Port de Manzanillo (www.puertomanzanillo.com.mx)

⁶⁰ Autorité Portuaire de Guayaquil (www.puertodeguayaquil.gob.ec)

⁶¹ Port de Buenos Aires (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires)

⁶² Société Portuaire Régionale de Buenaventura (www.sprbun.com)

contenant les tarifs des différents services portuaires⁶³ et du *Operating Manual*⁶⁴ (document qui, selon le port même, doit être lu par tous les travailleurs afin d'assurer la sécurité des navires, employés et marchandises).

Cette problématique est aussi reflétée dans les connaissances des langues étrangères du personnel. Certains postes tels que celui des pilotes ou du personnel VTS⁶⁵, requièrent une très bonne connaissance de l'anglais. D'autres postes, comme c'est le cas pour les dockers ou le personnel d'approvisionnement, ne reçoivent pas nécessairement une formation d'anglais, ou ne reçoivent qu'une formation très basique.

La communication verbale entre les individus qui participent dans les différentes opérations portuaires est indispensable. En conséquence, une mauvaise communication peut causer, dans le meilleur des cas des retards, mais dans le pire des cas, ceci peut produire des accidents avec des pertes matérielles voire humaines.

4.9 Conclusion

L'étude du canal de Panama (en ce qui concerne le trafic maritime), ainsi que celle des ports des pays hispanophones, principalement en termes de circulation des marchandises, sont deux éléments importants à prendre en considération dans ce mémoire.

En commençant par le canal de Panama et en comparant l'Espagne aux autres pays de l'UE, elle occupe avec 839.558lt (soit 1,912% du poids total transporté par l'UE) la 7^{ième} place, en ce qui concerne le poids de la cargaison transportée. En revanche, si nous faisons référence au nombre de transits par le canal, l'Espagne se classe alors en 11^{ième} position avec 27 (1,292%) des 2089 transits effectués par la flotte européenne.

Ces résultats entrent parmi les valeurs attendues puisque l'Espagne se situe en 10^{ième} position et 12^{ième} position en ce qui concerne la taille de la flotte et la capacité de transport respectivement.

⁶³ Récupéré sur www.puertocartagena.com

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ *Vessel Traffic Service*.

Quant au transit à travers le canal de Panama, la situation des pays hispanophones face aux autres pays du monde est la suivante :

- Ils ont réalisé 2.152 (17,523%) transits à travers le canal sur un total de 12.281. 16,644% de ces transits ont été réalisés par le Panama.
- Ils ont transporté 252.389 lt (18,631%) d'un total de 47.021.822 lt qui ont transité par le canal. Parmi ceux-ci, le Panama en a transporté 18,157%.

Nous remarquons que ces valeurs sont bien supérieures à ce que nous aurions pu imaginer. Nonobstant, il est important de signaler que le Panama joue un rôle très important dans les valeurs obtenus.

Quant à la gestion des conteneurs, l'Espagne est le deuxième pays dans l'UE, après l'Allemagne, avec le plus de mouvements de conteneurs. Avec 17.154.760 TEU en 2018, l'Espagne gère 16,240% des TEUs dans l'UE et 2,163% du trafic mondial. Des chiffres élevés qui démontrent l'importance logistique du pays dans les flux internationaux de marchandises transportées par voie maritime.

Cette importance est confirmée par l'analyse du top 100 des ports de la liste de Lloyd. Ici, nous retrouvons 11 ports hispanophones dont trois qui se situent en Espagne : Valence, Algésiras et Barcelone, qui occupent respectivement les positions 29, 33 et 48. Le port hispanophone non-espagnol le mieux placé de la liste est celui de Colon (Panama), qui occupe la position 38.

En dernier lieu, un autre facteur important à signaler est celui de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers, qui indique le niveau d'intégration d'un pays dans le réseau international des transports maritimes de ligne. Une fois de plus l'Espagne se retrouve très bien placée, occupant la 10^{ème} position et se trouvant devant des pays tels que l'Allemagne (11^{ème} position) et l'Italie (13^{ème} position).

Maintenant que nous avons analysé les ports hispanophones ainsi que le trafic maritime autour de ces ports, le prochain chapitre va traiter la communication. Ceci va inclure les éléments qui la composent ainsi que les barrières qui peuvent entraver une bonne communication. Le but de cela est de mieux comprendre son impacte dans la navigation maritime.

Chapitre 5 La communication

5.1 Introduction

La communication est définie par le dictionnaire Larousse comme étant *l'action de communiquer avec quelqu'un, d'être en rapport avec autrui, en général par le langage*⁶⁶. D'ailleurs, le mot "communication" vient du mot latin *communis* qui signifie "commun", par conséquent nous pouvons déduire qu'il faut avoir quelque chose en commun pour qu'il existe une communication⁶⁷.

La communication est un acte qui est essentiel dans une société. Chaque société a besoin de communiquer pour pouvoir fonctionner et la société humaine n'est pas la seule à pouvoir communiquer, nous pouvons observer de nombreuses autres espèces qui utilisent la communication. Certaines emploient une communication très basique limitée à quelques éléments tandis que d'autres, comme c'est le cas des abeilles, utilisent une communication plus complexe basée sur des danses et des phéromones afin d'indiquer la direction et la distance d'une source de nourriture⁶⁸. Toutefois, la communication animale reste limitée à exprimer des émotions liées à la survie, donc des informations concernant la nourriture, les prédateurs et l'accouplement. Ce qui différencie la communication animale de l'humaine, c'est que l'humain ne communique pas seulement pour des fins primaires, mais aussi pour transmettre des informations abstraites. Par conséquent, l'humain est capable de faire le lien entre un son ou symbole et un objet, idée ou représentation qui n'existe pas, et la partager avec d'autres individus⁶⁹. En plus de ça, l'être humain, étant un être biopsychosocial, a la capacité de choisir le message qu'il veut communiquer, ainsi que l'endroit et le moment dépendant de l'ensemble de facteurs socioculturels, psychologiques et biologiques représentés sur la figure 13.

⁶⁶ Dictionnaire Larousse.

⁶⁷ Lunnenburg F, *Communication: The Process, Barriers and Improving Effectiveness* (2010).

⁶⁸ Albouy V, *Abeilles sauvages : les connaître, les accueillir, les protéger* (2016). Pages 38-39.

⁶⁹ Barón Birchenall L, *Animal Communication and Human Language: An Overview* (2016). Page 22.

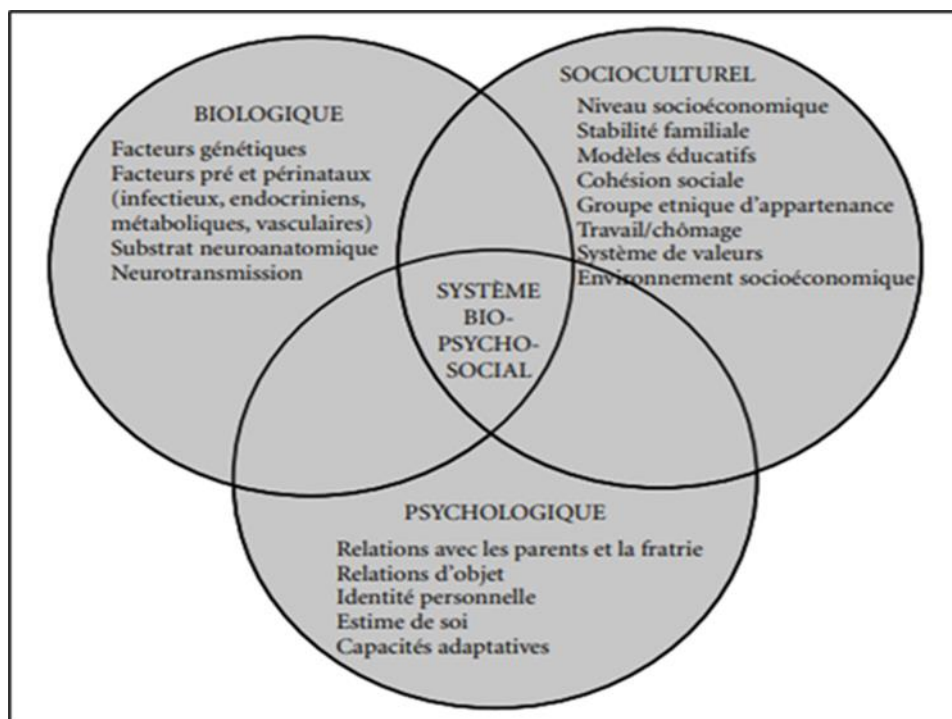


Figure 13 Modèle biopsychosocial
Source : ResearchGate (2020)

Dans le monde maritime, suite aux conditions de travail et au mode de vie, la communication acquiert un rôle encore plus déterminant. À bord, et depuis un point de vue personnel, les aspects biopsychosociaux mentionnés précédemment acquièrent une pertinence d'autant plus grande du fait que les membres de l'équipage peuvent passer de longues périodes de temps confinés dans un même espace, à partager leur temps libre avec leurs collègues de travail et en ayant un contact limité avec leurs proches. Depuis un point de vue professionnel, le travail en équipe, fondé sur une communication sans failles, est primordial afin d'assurer le bon fonctionnement du navire ainsi que pour atteindre un objectif commun : la sécurité.

Pourtant, cet objectif commun ne se limite pas seulement à un seul navire mais s'étend sur toute l'industrie maritime. Les navires communiquent entre eux ou avec le VTS pour se mettre d'accord dans les manœuvres et éviter les abordages, les stations météorologiques envoient des rapports météorologiques à tous les navires de la zone, les MRCCs⁷⁰ sont contactées en cas d'urgence, des conférences sont organisées par les différentes organisations maritimes

⁷⁰ Maritime Rescue Coordination Center.

pour la création ou révision des règles et régulations, les membres de l'équipage communiquent entre eux concernant les différentes tâches effectuées à bord etc. Face à tous les facteurs qui peuvent entraver la communication maritime et les conséquences que ça pourrait avoir, la bonne coopération entre les parties est indispensable.

Ce chapitre est dédié à la communication en soi, les différents éléments qui la composent seront traités ainsi que les facteurs qui peuvent entraver la bonne communication. Ceci devrait nous permettre d'étudier, dans le chapitre 6, la communication maritime afin de mieux comprendre pourquoi se produisent encore des accidents liés à des problèmes de communication ainsi que le lien qui existe entre les différentes langues (notamment l'anglais et l'espagnol).

5.2 Les éléments de la communication

Comme nous le montre la figure 14, la communication est un processus de transmission d'information qui est composée par 4 éléments indispensables : l'émetteur, le(s) récepteur(s), le canal et le code. Si un de ces éléments manque, la communication ne peut pas se produire. La figure 14 illustre aussi les éléments qui empêchent la bonne communication. Ces éléments seront traités dans la partie 5.3.

5.2.1 L'émetteur

L'émetteur est la personne qui veut partager de l'information. C'est lui qui va créer le message et le transmettre à son récepteur. Afin d'assurer la bonne réception, l'émetteur doit choisir les code et canal appropriés. L'émetteur peut être un individu, mais ça peut aussi être une organisation qui veut transmettre un message à une personne ou un public spécifique. Un exemple de ça est l'IMO, qui transmet un message de sécurité à travers la convention SOLAS⁷¹.

⁷¹ *Safety Of Life At Sea.*

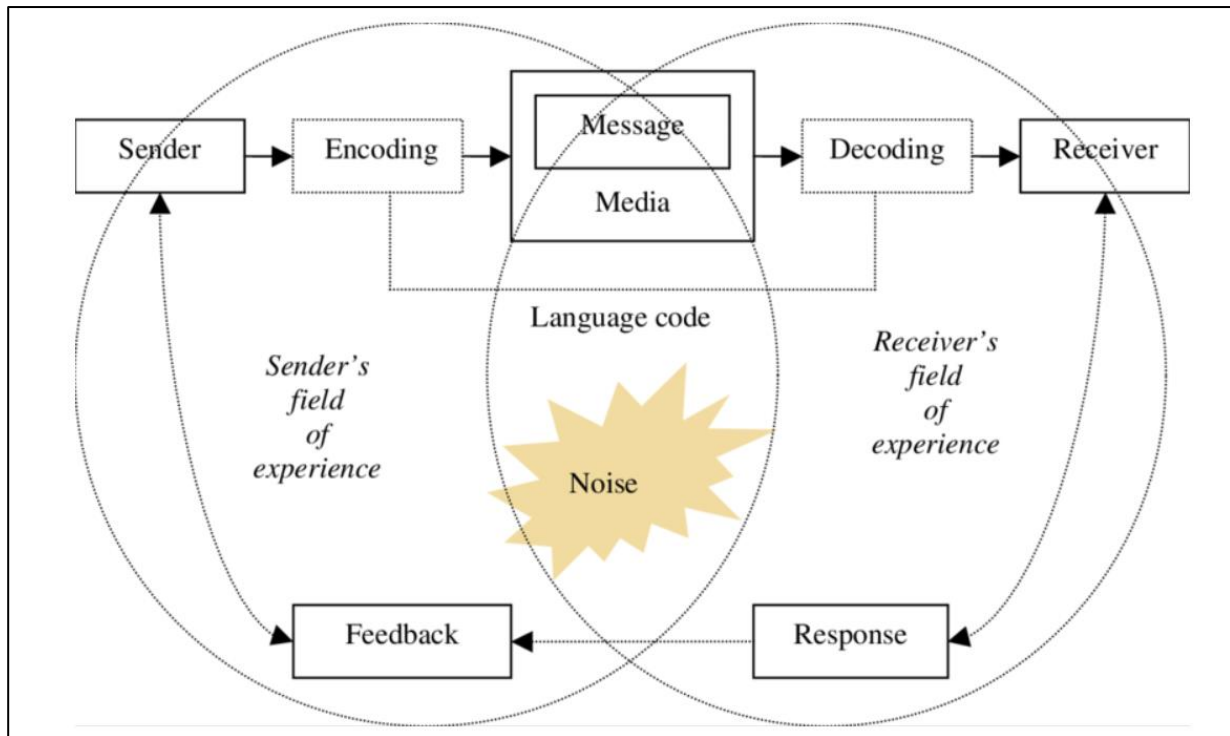


Figure 14 Éléments de la communication
Source : ResearchGate

5.2.2 Le code

C'est l'ensemble de signes et règles utilisés pour transmettre le message. Ainsi, un code peut être une langue, des mots, des gestes etc. Quand l'émetteur veut partager une information, il va l'encoder, c.-à-d. qu'il va représenter cette information à l'aide de symboles ou signes de façon à que le récepteur puisse interpréter le message qu'il y a derrière. Pour que le récepteur puisse être capable de décoder l'information correctement, il est primordial que l'émetteur utilise un code connu par son interlocuteur. L'anglais maritime est un exemple de code. La configuration des feux stipulée par la convention COLREG⁷² en est un autre.

5.2.3 Le message

Constitue l'information que l'émetteur veut transmettre. Comme le code, le message peut inclure toute une variété de symboles ou signes. Afin d'assurer la bonne réception, l'émetteur

⁷² Collision Regulation.

doit veiller à adapter le message au canal de communication qu'il compte utiliser. Un exemple de message sont les SMCP.

5.2.4 Le canal

Pour que le message arrive jusqu'au récepteur, la personne voulant partager ce message doit choisir un moyen de transmission, le canal est le moyen par lequel l'information voyage jusqu'au destinataire. La plupart des canaux peuvent être soit oraux, soit écrits. Cependant, avec les nouvelles technologies nous retrouvons de plus en plus de canaux visuels. De même, nous pouvons faire une différence entre un canal physique, défini comme le moyen physique de transmission, et un canal psychologique, qui va dépendre de la relation entre l'émetteur et le récepteur⁷³. Afin d'assurer la bonne réception du message, il est primordial pour l'émetteur de choisir le bon canal de transmission. Les différents instruments d'une station GMDSS⁷⁴ peuvent être considérés comme un exemple de canal.

5.2.5 Le récepteur

Le récepteur est le dernier maillon dans la chaîne de communication, c'est à lui que le message est destiné. C'est lui qui va recevoir le message, le décoder, interpréter l'information et renvoyer une rétroaction (*feedback*) à l'émetteur. Même si le succès de l'opération dépend en grande partie de la personne qui envoie le message, c'est aussi au destinataire de bien interpréter le message et d'envoyer la rétroaction correspondante pour que l'émetteur puisse s'adapter en cas de problèmes de communication. Dans certaines situations, par exemple quand un navire appelle un autre, il n'y a qu'un seul récepteur. Cependant il peut se faire qu'il y en ait plusieurs, comme par exemple quand un navire en détresse fait un appel (*all ships*) à tous les navires des environs.

⁷³ Jezierske M, La communication effective (1995). Page 16.

⁷⁴ *Global Maritime Distress and Safety System*.

5.2.6 La rétroaction

La rétroaction, ou *feedback* en anglais, est l'information que le récepteur renvoie à l'émetteur une fois le message reçu. La rétroaction constitue une étape clé dans le processus de communication car ça permet à l'émetteur de savoir si son message a bien été reçu ou s'il faut, par exemple, changer le code ou utiliser un autre canal de transmission. La rétroaction peut être le fait de répéter un ordre afin de faire savoir à l'émetteur de l'ordre que le message a été bien reçu. Dans une situation de croisement, le fait que le navire non privilégié passe derrière le navire privilégié est une autre forme de rétroaction car ça fait savoir au navire privilégié que son feu de bâbord a bien été interprété par l'autre navire.

5.3 Les problèmes de communication

Comme nous avons pu voir sur la figure 14, l'ensemble du processus de communication est composé de plusieurs éléments au total, ce qui représente déjà une difficulté pour l'efficacité de la communication. Cependant, à ceci s'ajoute encore d'autres facteurs qui peuvent entraver la bonne communication. Comme le montre la figure 15, il peut y avoir une partie du message qui est perdue dû aux différents "filtres de communication" qui existent entre chaque élément, dans le pire des cas cette perte peut aller jusqu'à 100% du message.

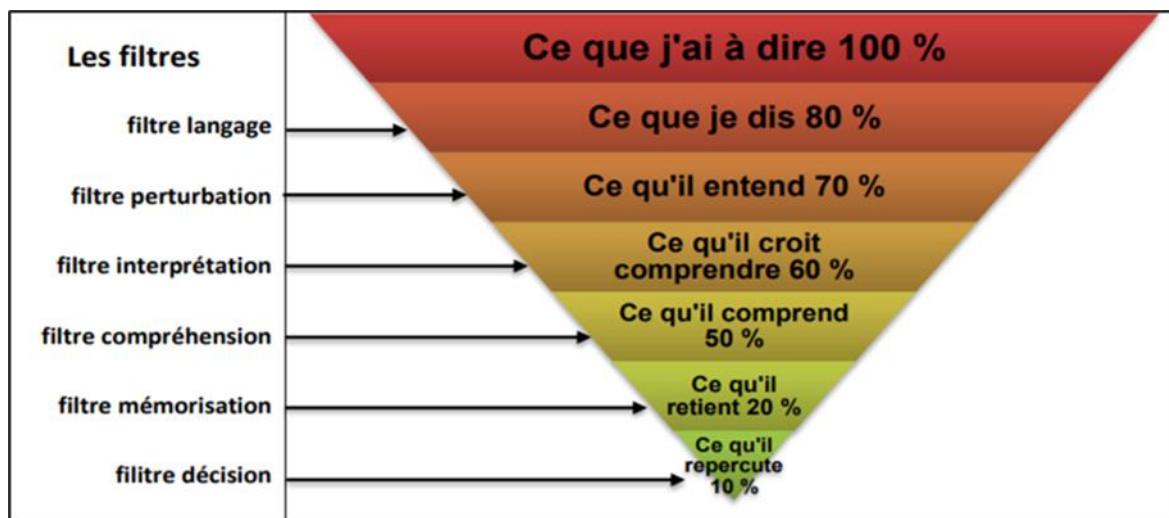


Figure 15 Les filtres de communication
Source : Terrier C, La communication

Tout compte fait, les facteurs affectant la qualité de la communication peuvent être classifiés en 4 types⁷⁵ :

1. Les barrières physiques.
2. Les barrières linguistiques et sémantiques.
3. Les barrières psychosociales.
4. Les barrières socio-culturelles.

5.3.1 Les barrières physiques

Les barrières physiques vont être les barrières que nous retrouvons dans l'environnement physique. Nous parlons ici du bruit que nous pouvons retrouver dans un environnement (le bruit des moteurs dans la salle de machines par exemple) mais ça peut aussi être la distance qu'il y a entre les participants de la conversation ou les problèmes liés au moyen de communication, par exemple, une station VHF⁷⁶ défectueuse.

Dans certaines situations, les barrières physiques peuvent être empêchées par l'émetteur et le récepteur du message. Malheureusement ceci n'est pas toujours possible et c'est alors aux interlocuteurs de s'adapter à la situation. Dans ce genre de cas, il est important qu'autant l'émetteur du message que le récepteur fasse un effort pour surmonter ces problèmes.

5.3.2 Les barrières linguistiques et sémantiques

Nous parlons de barrières linguistiques quand la source des problèmes est liée au code utilisé. Lorsque quelqu'un a un message à transmettre, il va codifier l'information et ça sera au récepteur de le décoder. Pour que ça marche, il est impératif que les deux parties partagent le même code. Dépendant de facteurs divers tels que, la culture, le travail ou l'enseignement, le code des interlocuteurs ne sera pas tout à fait le même, dans le cas extrême il sera même complètement différent.

⁷⁵ Kamath P, *Business Communication*.

⁷⁶ *Very High Frequency*.

Comme nous pouvons le voir sur la figure 16 (premier cas), quand l'émetteur et le récepteur ne partagent pas le même code, la communication est impossible car, même si le récepteur reçoit le message, il sera incapable de décoder l'information. Ceci se produit notamment quand les deux parties parlent une langue différente. Si les deux parties communiquent dans une langue autre que leur langue maternelle, nous allons nous retrouver devant la deuxième situation : les deux parties partagent un même code mais ils ne le maîtrisent pas entièrement. En conséquence il y aura des malentendus qui vont apparaître et la communication sera limitée. Le troisième cas illustre ce que l'émetteur doit faire pour éviter les entraves de communication. Afin de transmettre le bon message, l'émetteur doit choisir le code le plus approprié en tenant compte de la capacité de décodification de son/ses récepteur(s). De même, il doit veiller à la polysémie des mots et donc bien définir le contexte de la conversation afin que le récepteur puisse décoder correctement le message.

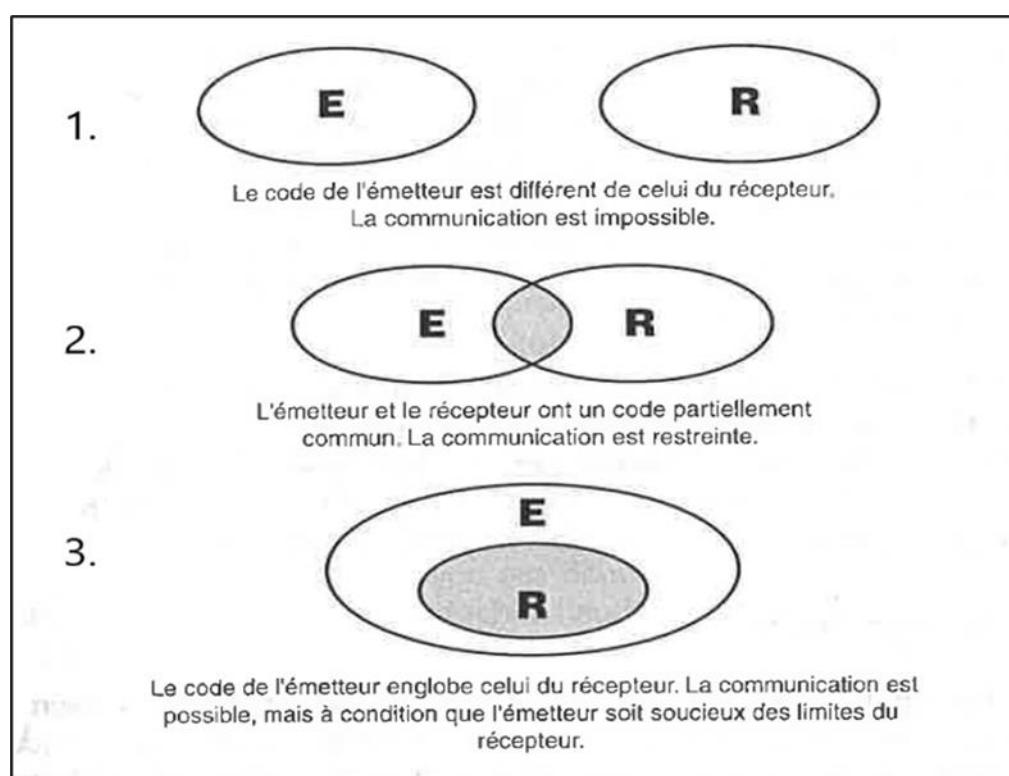


Figure 16 Facteurs liés au code

Source : Jezierske M, La communication efficace. De l'intention aux moyens d'expression (1995)

Malgré tout, un émetteur et un récepteur peuvent partager un même code et avoir quand même des problèmes de communication. Si ces problèmes sont liés à l'interprétation des mots ou symboles utilisés, nous parlons alors de barrières sémantiques. Quand un émetteur veut transmettre un message, il doit veiller à que la signification des mots utilisés soit la même pour tous les deux. De même s'il utilise des mots polysémiques, c'est à lui de bien définir le contexte de la conversation pour que le récepteur sache quelle signification il doit leur attribuer. Lors de l'utilisation d'une terminologie ou d'un jargon spécifique, l'émetteur doit également s'assurer que son interlocuteur s'y connaît bien dans cette terminologie/jargon.

5.3.3 Les barrières psychosociales

Les facteurs psychologiques ainsi que sociaux font partie de ceux qui peuvent influencer l'échange d'information entre deux personnes. Ceux-ci vont dépendre en grande partie de l'expérience de l'individu, la capacité de filtrage du récepteur et de la distance psychologique qui existe entre les deux parties⁷⁷.

L'expérience qu'un individu peut avoir joue un rôle déterminant dans la qualité de la conversation. En fonction de quelle partie a le plus d'expérience, la qualité de la conversation va être influencée d'une façon ou d'une autre. Ainsi, si c'est l'émetteur qui a le plus d'expérience, il prendra une attitude plus hiérarchique, qui se fera ressentir par le récepteur, qui a son tour, sera moins réceptif envers le message transmis. De la même façon, si c'est le récepteur qui détient le plus d'expérience, il jugera que son interlocuteur ne lui apporte aucune information pertinente, et adoptera en conséquence une attitude plus renfermée. De même, sa rétroaction fera savoir à l'émetteur que la communication ne marche pas.

La capacité de filtrage du récepteur peut aussi avoir un effet sur la communication. Celle-ci est principalement influencée par les envies et les centres d'intérêt de l'interlocuteur. Inconsciemment, le récepteur va trier l'information qu'il reçoit de l'émetteur et ne retiendra que celle qui lui provoque un stimulus émotionnel.

⁷⁷ Antos G, *Handbook of interpersonal communication* (2011).

Nous parlons de distance psychologique quand il y a une différence d'âge ou d'hierarchie entre l'émetteur du message et son interlocuteur. Ces différences peuvent en effet créer des entraves à la communication, d'où le terme distance psychologique, qui fait référence à la distance physique qu'il peut y avoir entre les deux parties et qui rend l'échange d'information plus difficile.

5.3.4 Les barrières socio-culturelles

Précédemment nous avons vu que la façon dont une conversation va se dérouler va dépendre en grande partie de l'expérience des interlocuteurs, donc de ce qu'ils ont vécu et ce qu'ils ont appris. Et puisque la culture peut être définie comme *l'ensemble des phénomènes matériels et idéologiques qui caractérisent un groupe ethnique ou une nation, une civilisation, par opposition à un autre groupe ou à une autre nation*⁷⁸, nous pouvons déduire que des barrières socio-culturelles peuvent se créer entre deux personnes venant de cultures différentes.

Comme pour les barrières linguistiques et sémantiques, il est important que l'émetteur du message tienne compte des limites de son interlocuteur, non seulement du point de vue oral, mais aussi de son langage non verbal. Car ce qui est aperçu comme un geste de politesse dans une culture peut être interprété comme un manque de respect ou une insulte dans une autre.

De la même façon, la perception du temps ou de l'espace peuvent être aperçus de façons différentes dépendant de la culture. Dans certaines cultures, comme par exemple l'espagnole, peu d'importance est donnée au temps. En conséquence un émetteur espagnol prendra plus de temps à transmettre et expliquer un message (moins direct), tandis qu'un émetteur norvégien (par exemple) transmettra le même message de façon plus brève. Pour la perception de l'espace il se passe la même chose : dans certaines cultures il est coutume de garder une distance physique très courte, tandis que dans d'autres il est important de respecter l'espace personnel de chacun.

⁷⁸ Définition de culture selon le dictionnaire Larousse.

5.4 Conclusion

Comme nous avons pu le voir, les problèmes de communication sont dus à plusieurs facteurs. Dans certains cas, les facteurs sont liés à l'émetteur et c'est donc à lui d'agir afin de rendre la communication possible. Dans d'autres cas, c'est au récepteur d'intervenir. Il peut arriver aussi que les problèmes soient liés au message même ou au code. Dans ce cas, c'est aux deux parties de faire un effort et de travailler ensemble afin de pouvoir s'échanger de l'information efficacement car, comme son propre nom l'indique, la communication est un travail fait en commun et qui peut seulement être accompli s'il y a une coopération entre toutes les parties.

De même, nous nous apercevons que les barrières linguistiques peuvent rendre la communication impossible. Et dans un environnement où plusieurs cultures et langues se rencontrent (comme c'est le cas dans les navires), la communication peut vite se détériorer. Malgré le fait que l'anglais soit désigné comme la langue officielle de travail à bord et que tous les officiers chargés du quart à la navigation soient supposés de posséder des connaissances d'anglais, des telles situations peuvent vite se produire. Néanmoins ce problème ne se limite pas seulement aux navires mais s'étend aussi aux ports et aux autres secteurs de l'industrie maritime. Des facteurs tels que la position géographique ou la culture peuvent amplifier les barrières linguistiques. Le chapitre 6 traitera en profondeur les différents problèmes de communication auxquels le secteur maritime hispanophone doit faire face. De même, une analyse sera effectuée concernant des accidents liés à ces problèmes.

Chapitre 6 La communication maritime

6.1 Introduction

Comme nous avons pu le voir dans le chapitre précédent, la communication joue un rôle indispensable pour le bon fonctionnement de la société. Dans l'industrie maritime il se produit la même chose, il faut qu'une communication existe entre les différentes parties pour que le navire puisse transporter la marchandise du point A au point B. Dans le but de pouvoir se faire une idée du nombre de parties concernées dans le transport de marchandises, la figure 17 nous montre (de façon très simplifiée) le réseau qui est mis en place pour rendre ce transport possible. Par conséquent, si un problème de communication apparaît entre l'un de ces éléments, des problèmes de fonctionnement surviendront. Dans le pire des cas, le réseau entier peut cesser de fonctionner. D'où l'importance de mettre en place des moyens et des stratégies pour éviter ce genre de problèmes.

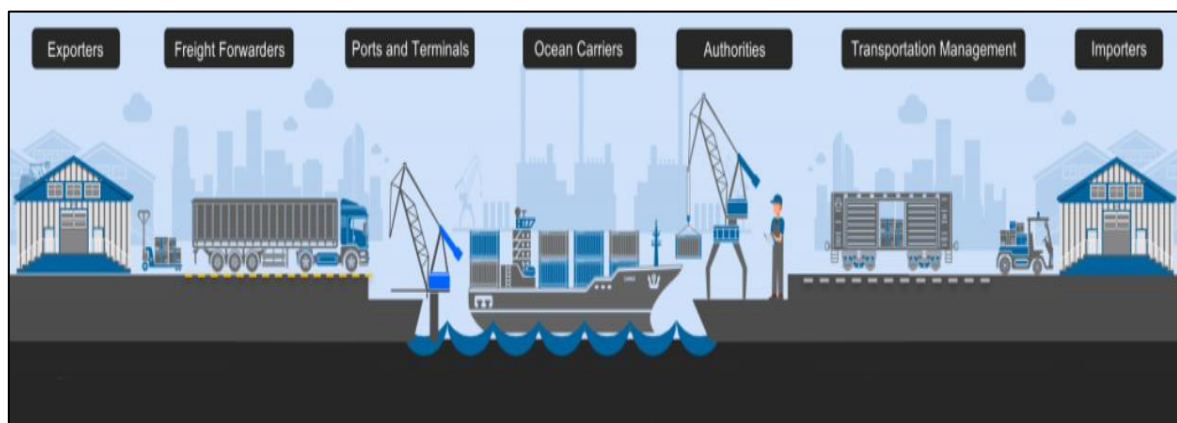


Figure 17 Réseau de Transport
Source : IBM (2018)

Dans le chapitre 5 nous avons vu que les barrières linguistiques sont critiques pour la communication et peuvent la rendre difficile voire impossible. Nous avons également vu que celles-ci étaient liées à un problème de code, notamment quand l'émetteur et récepteur ne partagent pas complètement ou pas du tout le même code. Dans l'industrie maritime ceci arrive quand il n'y a pas de langue commune entre les deux interlocuteurs.

À l'aide de rapports d'accidents provenant du Ministère de transport et mobilité espagnol, le chapitre 6 va aborder les différents problèmes de communication qui peuvent surgir, ainsi que leurs conséquences, quand deux (ou plusieurs) personnes ne partagent pas le même code.

Nous allons nous centrer plus concrètement sur les problèmes liés à l'anglais maritime, langue officielle du secteur, et à l'espagnol qui, après le chinois, est la deuxième langue avec le plus d'interlocuteurs natifs⁷⁹. Il est important de mentionner que l'investigation ainsi que l'analyse correcte des accidents maritimes sont, dans le contexte international, régulés par le "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer", approuvé par la résolution A.884(20) de l'OMI le 27 septembre de 1997. Dans le but d'incorporer des directives orientées vers l'implication du facteur humain dans les accidents maritimes, ce Code fut amendé le 25 novembre de 1999. Dû au fait que le Code n'était pas de caractère obligatoire pour les États membres, le Comité de Sécurité Maritime (MSC) décidera en 2005, lors de sa 80^{ième} conférence, d'ajouter une nouvelle régulation (XI-1/6) dans la convention SOLAS, rendant ainsi obligatoire l'application du Code pour tous les États membres⁸⁰ de l'OMI.

6.2 La communication maritime

Tout comme la communication normale, la communication dans le secteur maritime est elle aussi composée de 4 éléments indispensables : l'émetteur, le récepteur, le canal et le code. De même nous pouvons distinguer 3 types de communication différents, notamment :

- La communication dans le navire (*intraship communication*).
- La communication entre deux navires (*Ship to Ship communication*).
- La communication entre la côte et un navire (*Ship to Shore or Shore to Ship communication*).

6.2.1 La communication dans le navire (intraship communication)

Nous entendons par ici toutes les communications qui se produisent au sein d'un navire, c.-à-d. la communication entre les membres d'équipage. La communication *intraship* a lieu lors de la plupart des opérations du navire, cependant elle acquiert une plus grande importance dans

⁷⁹ Données retrouvées sur :
<http://www.ethnologue.com>

⁸⁰ Information récupérée sur le site web de l'IMO :
<http://www.imo.org/en/ourwork/msas/casualties/pages/default.aspx>

des situations telles que le chargement et déchargement, les manœuvres, les inspections des espaces clos ou citernes de ballast, les situations de crise etc.

Un exemple de communication *intraship* se produit lorsque le navire entre en port et s'apprête à s'amarrer au quai, une communication va devoir être établie entre la passerelle et les différentes stations d'amarrage du navire. Cette communication sera généralement faite à travers la VHF, le talkie-walkie ou même des signaux visuels ou auditifs (si la disposition du navire le permet). Cela étant un moment crucial du voyage, il est non seulement impératif que l'équipage ait les compétences nécessaires pour effectuer cette opération mais il faut aussi qu'il y ait une communication sans fautes entre les différentes parties. L'accident du *Sui Sun 105*⁸¹ est un bon exemple de ceci. Cet accident était survenu en août 2009 lors de l'opération d'amarrage d'une barge, sous l'assistance d'un remorqueur. Basé sur une supposition, le capitaine du remorqueur avait effectué une mauvaise manœuvre causant la rupture de la ligne d'amarrage et en conséquence la mort d'un matelot qui se trouvait au bord du quai. Un manque de communication entre le capitaine du remorqueur et le matelot de la barge avait été déterminé par le MAISSPB⁸² comme principale cause de l'accident.

Mais les problèmes de communication sont enclins à se produire le plus souvent quand le pilote arrive à bord. De nombreux accidents sont en partie causés par des problèmes de communication entre le pilote et le capitaine ; comme nous pouvons le lire dans la publication *International Best Practices for Maritime Pilotage*, "le succès de l'opération de pilotage est dépendant de la qualité de communication ainsi que l'échange d'information qui existe entre le pilote, le capitaine et les autres membres de l'équipage⁸³". Dans la plupart des ports mondiaux, il est habituel que le pilote parle avec la côte dans la langue et terminologie locale et qu'il traduise après la conversation en anglais. Généralement cette action est anodine et se déroule sans incidents. Cependant, il ne faut pas oublier que ces barrières linguistiques restent présentes et vont constituer un obstacle dès qu'il y aura le moindre souci, sans mentionner le fait que ça ajoute un nouveau filtre de communication.

⁸¹ MAISSPB, *Report of Investigation into a mooring operation accident causing death of a sailor onboard DSL Sui Sung 105 at Eurasia Wharf, Tsing Yi on 23 August 2009*.

⁸² Marine Accident Investigation and Shipping Security Policy Branch.

⁸³ International Chamber of Shipping, Intertanko, OCIMF, *International Best Practices for Maritime Pilotage* (2002). Section 1.1.

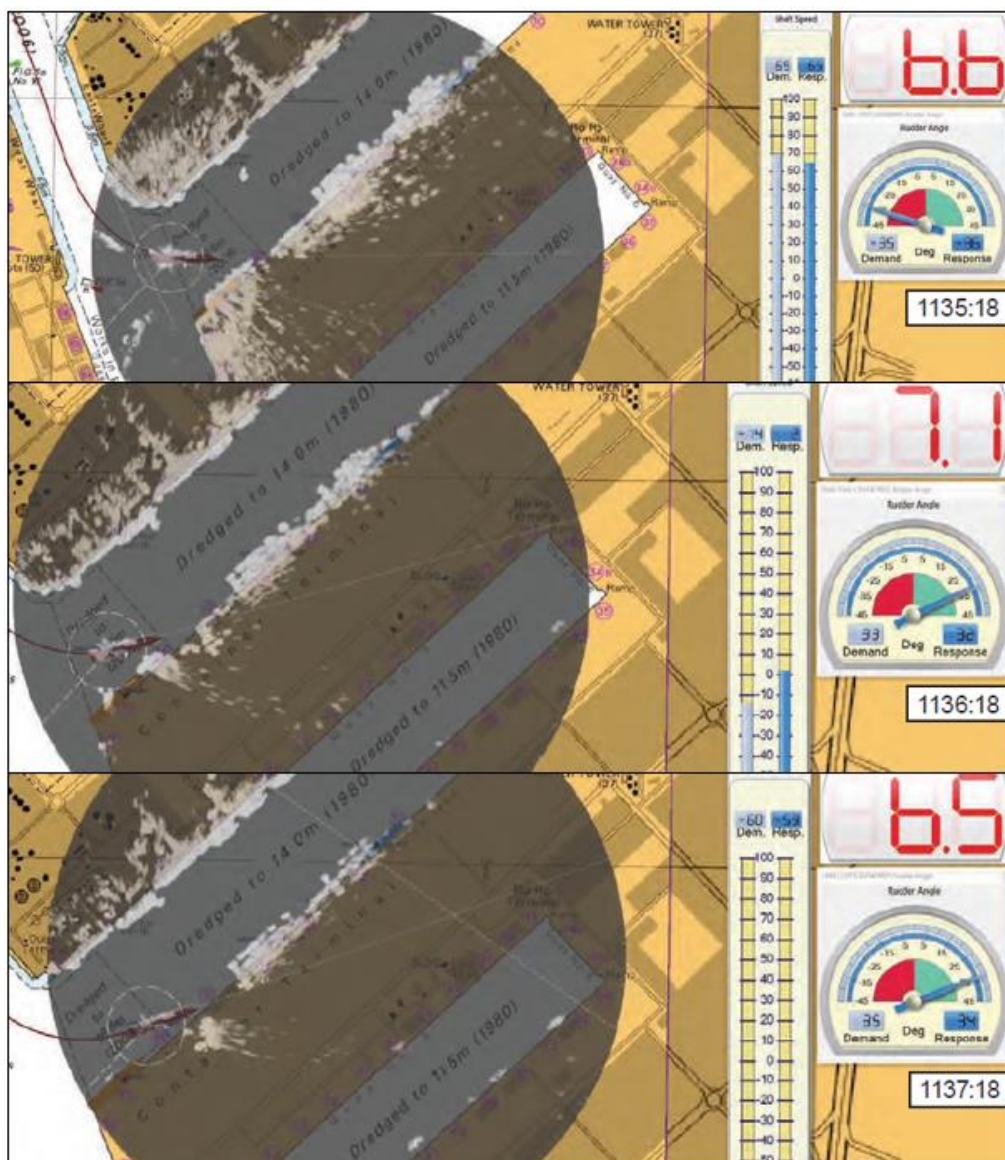


Figure 18 Séquence des événements

Source : MAIB 2018

Un bon exemple est la collision qui a eu lieu en 2017 entre un porte-conteneurs de la CMA CGM⁸⁴ et le quai du port Jebel Ali (Émirats arabes unis)⁸⁵. Alors que le navire s'apprêtait à s'accoster le long du quai du terminal 3, une mauvaise estimation de la part du pilote fait que le navire, manœuvrant à une vitesse trop élevée, percute une des grues qui était stationnée le long du quai. L'investigation menée par le MAIB⁸⁶ avait déterminé que l'accident était principalement causé par le manque de communication entre le pilote et le capitaine du porte-

⁸⁴ Compagnie Maritime d'Affrètement et Compagnie Générale Maritime.

⁸⁵ MAIB, Report No 18/2018 (2018).

⁸⁶ Marine Accident Investigation Branch.

conteneurs. Plus précisément, l'attitude distante adoptée par le pilote envers l'équipage était avancée. Ayant des difficultés à interagir avec le pilote et étant conscients de la vitesse élevée de la manœuvre, le capitaine ainsi que le premier officier n'avaient pas osé en parler au pilote. Notons que malgré le fait de ne rien dire au pilote, à 11.35 (2 minutes avant la collision avec la grue), le capitaine avait effectué un appel par téléphone à la salle des machines pour leur avertir de préparer le moteur pour une éventuelle manœuvre d'urgence. Malheureusement, comme le montre la figure 18, au moment de cet appel le navire se trouvait déjà très proche du quai.

6.2.2 La communication entre deux navires (Ship to ship communication)

La communication entre deux navires reste, si nous la comparons à la communication *intraship*, une communication très limitée. Généralement ce type de communication va seulement être possible à l'aide d'instruments de télécommunication tels que la VHF, UHF⁸⁷, MF⁸⁸, Inmarsat⁸⁹, Navtex⁹⁰ etc. Dans certaines situations, même des signaux visuels ou auditifs peuvent être utilisés. D'ailleurs, la convention COLREG prévoit toute une liste de signaux visuels et auditifs ayant chacun une signification très spécifique. Le but de ceci, est de pouvoir transmettre un message très concret là où une communication radio ne vaut pas le coup ou n'est pas possible. Il est important de signaler que les communications par radio (notamment par VHF) ont des régulations très strictes en ce qui concerne leur utilisation. Ainsi il est seulement recommandé de les utiliser pour envoyer des messages très brefs et directs. En conséquence, son utilisation est hautement déconseillée lorsqu'on se trouve dans une situation d'urgence, dû au risque élevé de confusion et d'erreurs⁹¹. De même, la résolution A.918 (22) de l'OMI (Convention SMCP) stipule que les communications entre deux stations doivent "être précises, simples et sans ambiguïté, de façon à éviter les confusions et les erreurs, il est nécessaire de normaliser la langue utilisée⁹²".

⁸⁷ *Ultra High Frequency* (156 MHz – 162 MHz).

⁸⁸ *Medium Frequency* (1,6 MHz – 4,0 MHz).

⁸⁹ *International Maritime Satellite* (1,6 GHz).

⁹⁰ *Navigational Telex*.

⁹¹ International Chamber of Shipping (ICS), *Bridge Procedure Guide 5th edition* (2016). Section 3.12.2

⁹² IMO, Résolution A.918(22) Phrases Normalisées de l'OMI pour les Communications Maritimes (2001). Page 3.

La collision qui s'est produite en 2017 entre le *Huayang Endeavour* et le *Seafrontier* est un très bon exemple d'une mauvaise communication lors d'une situation très rapprochée⁹³. Alors que les deux navires se trouvaient dans une situation de dépassement et à moins de 8 câbles⁹⁴ l'un de l'autre, le deuxième officier du *Huayang Endeavour* décide d'appeler le *Seafrontier* par VHF pour se mettre d'accord sur la manœuvre de dépassement⁹⁵. Malheureusement, suite à des facteurs liés à la langue, la fatigue et la proximité qui existait déjà entre les deux bateaux, à la fin de la conversation chacun des deux navires avait compris un message différent :

- Le *Huayang Endeavour* pensait comprendre que le *Seafrontier* préférerait être dépassé à bâbord.
- Le *Seafrontier* pensait que le *Huayang Endeavour* allait le dépasser par tribord.

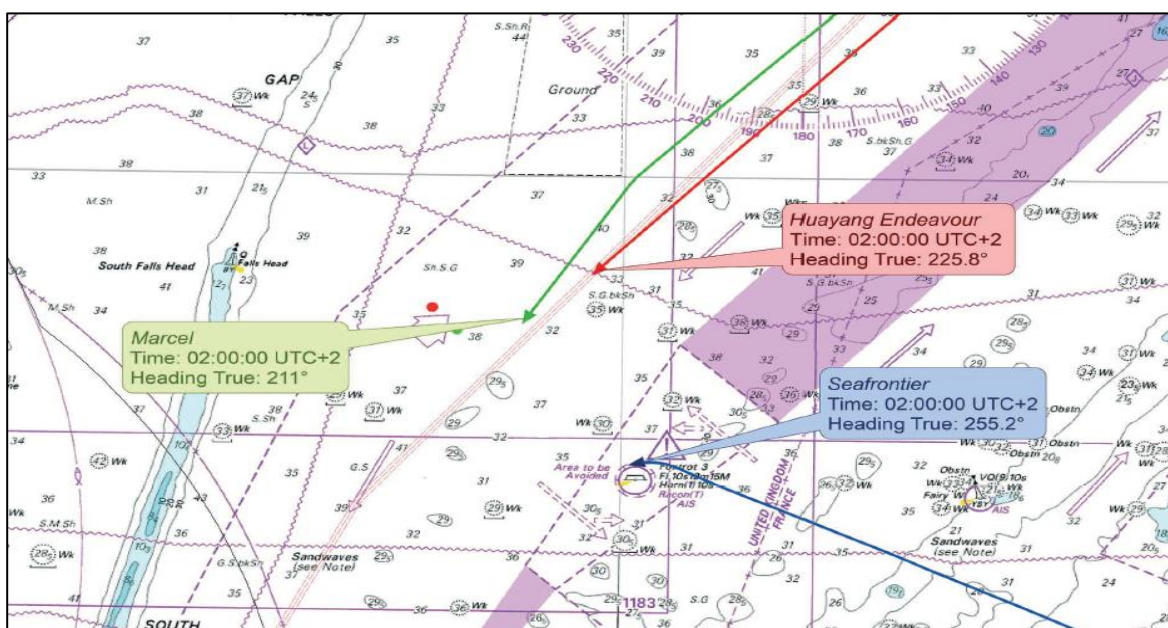


Figure 19 Entrée à 02 : 00 (UTC +2) du Seafrontier dans la voie SW du TSS

Notons que nous nous retrouvons ici devant une situation de dépassement puisque le *Huayang Endeavour* fait 15,5 nœuds sur le fond et le *Seafrontier* 12,6 nœuds sur le fond

Source : MAIB (2018)

⁹³ MAIB, *Report No 7/2018* (2018).

⁹⁴ 1 câble = 0,1 milles nautiques = 185,2 mètres.

⁹⁵ La règle 13 du COLREG (navire qui en rattrape un autre) stipule que "tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier". De même, le navire rattrapé doit garder sa route et sa vitesse pendant toute la durée de la manœuvre.

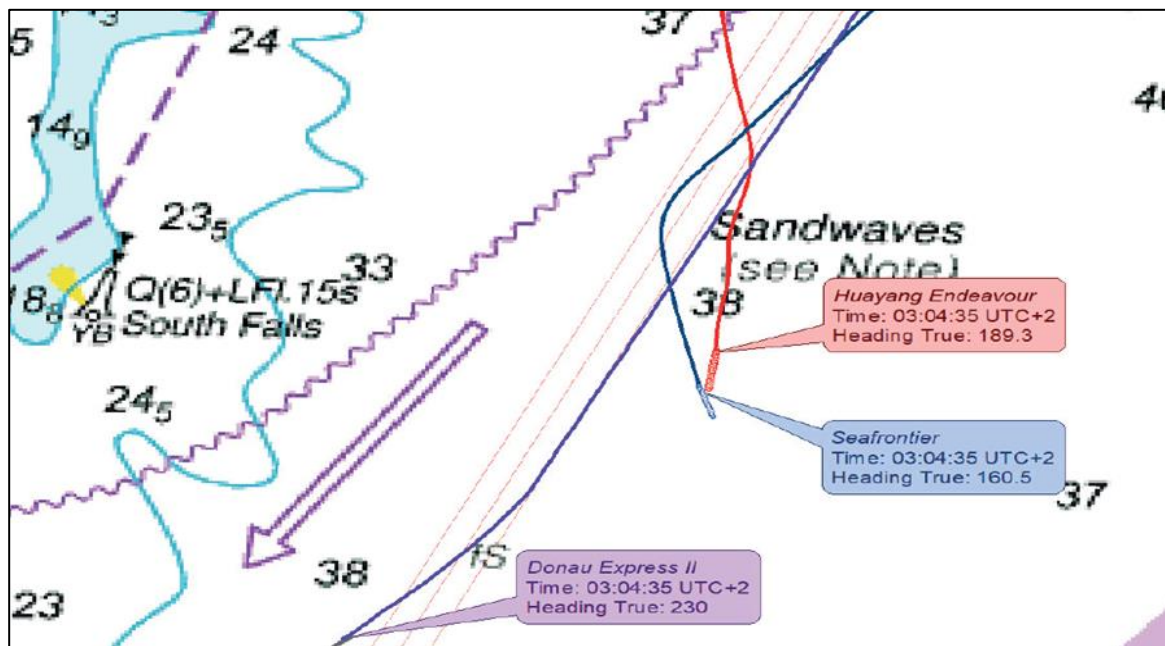


Figure 20 Moment juste avant la collision entre les deux navires. À cet instant, la vitesse (sur le fond) du Huayang Endeavour et du Seafrontier était de 16,6 nœuds et de 13,6 nœuds respectivement
Source : MAIB (2018)

Le tableau 13 montre la conversation qu’il y a eu entre les deux navires 9 minutes avant la collision. À gauche nous pouvons retrouver la conversation originale. La partie droite montre la version “SMCP” qui aurait dû être utilisée lors de l’échange. Plusieurs choses sont à remarquer :

- À aucun moment le mot “over” n’a été utilisé⁹⁶. De même, le mot “out” n’est pas utilisé non plus pour marquer la fin de la conversation.
- L’utilisation abusive de la radio de la part des deux navires ainsi que la longueur excessive des messages. En utilisant les SMCP de façon appropriée, la même information aurait pu être transmise en utilisant 6 messages de moins. C’est cette quantité d’information excessive qui a fini par embrouiller les deux participants.
- Afin d’éviter des échanges inutiles, le capitaine du *Seafrontier* aurait dû mener la conversation dès le début (à exactement 02.53.58) et demander au deuxième officier du *Huayang Endeavour* de passer au canal 6 comme stipulé par le SMCP.

⁹⁶ Le mot “over” est utilisé dans le SMCP pour indiquer au récepteur la fin du message. C’est donc à partir de ce moment que lui il peut renvoyer un message.

- La non-utilisation des phrases standards. Des messages, comme celui transmis à 02.53.58 ne sont pas très clairs et demandent une intuition de la part du récepteur. Pareil pour le message de 02.54.01, avec l'information reçue ("zéro six") le récepteur doit non seulement supposer que son émetteur parle du canal VHF 6 mais qu'il doit aussi changer à ce canal là pour continuer l'échange d'information.

		Version original	Version SMCP	
Contact	02.53.50 H.E :	Err <i>Seafrontier</i> , <i>Seafrontier</i> , <i>Seafrontier</i> . Motor vessel <i>Huayang Endeavour</i> , <i>Huayang Endeavour</i> call me back.	<i>Seafrontier</i> , <i>Seafrontier</i> , <i>Seafrontier</i> . This is <i>Huayang Endeavour</i> , <i>Huayang Endeavour</i> . Over.	Contact
	02.53.58 SF :	Station calling <i>Seafrontier</i> , go ahead.	<i>Huayang Endeavour</i> . This is <i>Seafrontier</i> . Switch to VHF channel zero six. Over.	
	02.54.01 H.E :	Ah zero six please.	<i>Seafrontier</i> . This is <i>Huayang Endeavour</i> . Switching to VHF channel zero six. Over.	
	02.54.03 SF :	Zero six.	<i>Huayang Endeavour</i> . This is <i>Seafrontier</i> on VHF channel zero six. Over.	
	02.54.07 H.E :	Yah, <i>Seafrontier</i> , <i>Seafrontier</i> . <i>Huayang Endeavour</i> , <i>Huayang Endeavour</i> call me back.		
	02.54.11 SF :	... This is ... go ahead, go ahead.		
Message	02.54.15 H.E :	Yah, err <i>Seafrontier</i> , what is your intention?		Message
	02.54.20 SF :	I should ask you what is your intention, you are overtaking me and not keeping me clear – what is your intention?		
	02.54.29 H.E :	Yah, I will overtake you on your starboard side, starboard side okay?	<i>Seafrontier</i> . This is <i>Huayang Endeavour</i> . I am intending to overtake you by your starboard side. Over.	
	02.54.34 SF :	Alter your course to starboard side, I have a vessel on my port side, I cannot alter so much on my port side. I am giving some degrees to my port side. I will give you some 4-5 degrees clearance but I cannot alter too much on my port side okay?	<i>Huayang Endeavour</i> . This is <i>Seafrontier</i> . Negative, do not overtake me. I repeat, do not overtake me. There is not enough sea room. I advise you to reduce your speed. Over.	
	02.54.53 H.E :	Yah, err port overtake is so near, so near. Is very dangerous.	<i>Seafrontier</i> . This is <i>Huayang Endeavour</i> . I will not overtake you. I will reduce my speed. (Thank you. Advise to change back to VHF channel one six.) Out.	
	02.55.02 SF :	No, you have to keep me clear because you are overtaking me, you can reduce your speed, do you understand?		
Fin	02.55.26 H.E :	Yeah okay, thank you thank you		Fin

Tableau 13 Conversation entre le *Huayang Endeavour* et le *Seafrontier* 9 minutes avant la collision
Adapté de MAIB

Afin de garder la distance avec le navire qui était devant (*Donau Express II*), le *Seafrontier* décide de mettre la barre à bâbord toute sans s'apercevoir que le *Huayang Endeavour* le dépassait du côté bâbord. C'est à ce moment-là que la collision se produit.

Après les investigations, le MAIB identifie les facteurs suivants comme les causes principales de l'accident ⁹⁷:

- La fatigue et la charge de travail du capitaine du *Seafrontier*.
- La mauvaise vigie effectuée par le *Huayang Endeavour*.
- L'utilisation de la VHF en dernier moment ainsi que la non-utilisation du SMCP.
- Le changement de cap vers bâbord du *Seafrontier* sans s'assurer d'abord qu'il n'y avait pas de navires derrière.
- La non-utilisation des signaux sonores stipulés par la règle 34 du COLREG.

6.2.3 La communication entre la côte et un navire (Ship to shore or shore to ship communication)

Comme la communication entre les navires, la communication entre la côte et un navire va se faire via les différents instruments de la station GMDSS. Par conséquent, et dépendant de la distance du navire par rapport à la côte, nous allons choisir un instrument ou un autre. Le tableau 14 nous montre l'équipement que les navires doivent posséder pour naviguer dans les différentes zones océaniques (*Sea areas*).

Zone Océanique	Appareils	Portée minimale
Zone A1	1x VHF-DSC avec canaux internationaux	40 milles nautiques
Zone A2	Appareils de la zone A1 plus 1x émetteur/récepteur MF/DSC	200 milles nautiques
Zone A3	Appareils de la zone A1 et A2 plus 1x émetteur/récepteur MF/DSC ou 1x Inmarsat B ou 1x F (F77)	Zone couverte par les satellites Inmarsat entre 76°N et 76°S
Zone A4	Appareils de la zone A1 et A2 plus émetteur/récepteur HF/DSC	Couverture mondiale

Tableau 14 Appareils GMDSS selon la zone océanique
Source : Lettany S, GMDSS Cours ROC & GOC Professionnel (2017)

⁹⁷ MAIB, Report No 7/2018 (2018). Page 13.

La collision entre le porte-conteneurs *Ever Smart* et le pétrolier *Alexandra 1* est un bon exemple d'un accident causé principalement par un manque de communication ainsi qu'une mauvaise utilisation de la VHF entre les navires impliqués et le VTS du port⁹⁸. L'accident s'est produit en 2015 à l'entrée du port Jebel Ali (Émirats arabes unis). Un des navires impliqués, le *Ever Smart*, était en train de sortir du port (et s'apprêtait à débarquer le pilote) quand à la fin du chenal étroit, il a aperçu que le pétrolier *Alexandra 1* se dirigeait droit vers lui (voir figure 21).

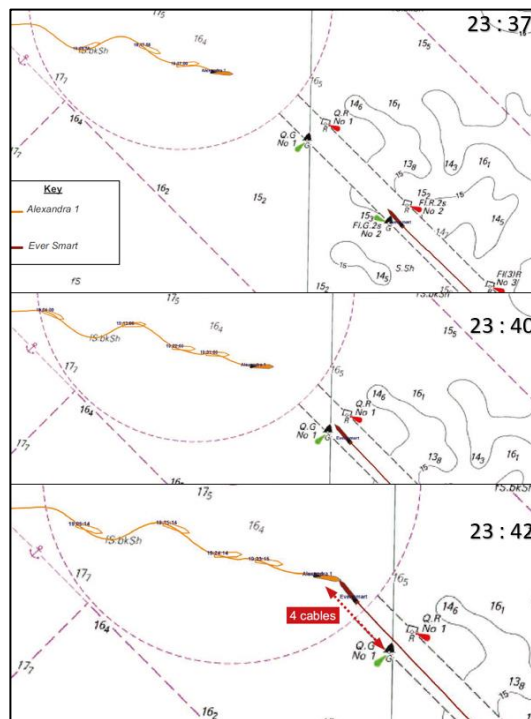


Figure 21 Séquence des évènements en UTC+4
Source : MAIB (2015)

Lors de l'investigation, de nombreux doutes ont surgi concernant les actions prises par les deux capitaines. D'un côté il a été reproché au capitaine de l'*Alexandra 1* de contacter par VHF le VTS du port au lieu de contacter le navire même, ce qui aurait permis de gagner quelques minutes précieuses pour éviter la collision. Il s'est avéré plus tard que ceci était probablement lié à des problèmes linguistiques de la part du capitaine. Malgré tout, ils n'étaient pas les seuls responsables, parmi les causes de l'accident figurait également la mauvaise gestion et communication de la part de l'officier du VTS. Concrètement, l'investigation avait déterminé que l'officier n'était pas en possession du certificat V-103, qui certifie que le propriétaire a reçu

⁹⁸ MAIB, Report No 28/2015 (2015).

une formation conforme aux normes et standards internationaux stipulés par l'IALA⁹⁹ concernant la gestion du trafic en situation de crise¹⁰⁰. Il s'est même avéré que le VTSO¹⁰¹ n'était pas au courant de l'utilisation des "marqueurs de message"¹⁰², système développé par l'IALA dans le but d'augmenter les probabilités qu'un message soit compris correctement.

Le MAIB dénote parmi les facteurs qui ont pu causer l'accident¹⁰³ :

- Les suppositions faites par le capitaine du Alexandra 1 basées sur les informations limitées reçues par VHF.
- La décision du capitaine du Alexandra 1 de contacter le VTS au lieu du porte-conteneurs Ever Smart.
- La capacité insuffisante de communication de la part de l'opérateur du VTS.

6.3 Les accidents maritimes dans le secteur hispanophone

Le MAIB est chargé d'enquêter sur les accidents maritimes qui se produisent sur le territoire du Royaume-Uni ou qui concernent des navires du Royaume-Uni¹⁰⁴. En Espagne, il existe un organe similaire pour enquêter sur les accidents maritimes, il s'agit de la *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos*¹⁰⁵ (CIAM). Plus concrètement, la CIAM est l'organe chargé de réaliser les investigations concernant les accidents impliquant des navires espagnols, ou étrangers, et produits dans les eaux intérieures espagnoles et la zone maritime espagnole ; ainsi que les accidents produits en dehors du territoire espagnol quand l'Espagne a des intérêts de considération¹⁰⁶.

Comme le MAIB, les investigations menées par la CIAM ont un caractère purement technique. Leur but est d'établir les causes techniques qui ont pu causer l'accident ou incident maritime,

⁹⁹ *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities.*

¹⁰⁰ MAIB, Report No 28/2015 (2015). Page 24.

¹⁰¹ *Vessel Traffic Service Officer.*

¹⁰² Ce sont des mots utilisés au début d'un message pour annoncer le type de message qui va être transmis. Des exemples de marqueurs sont : *question, answer, request, warning.*

¹⁰³ MAIB, Report No 28/2015 (2015). Page 37

¹⁰⁴ Voir site web du Gouvernement du Royaume-Uni :

<https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch/about>

¹⁰⁵ La Comisión Permanente d'Investigation d'Accidents et Incidents Maritimes (CIAM).

¹⁰⁶ Récupéré sur le site web du Ministre du Transport espagnol :

<https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciam/normativa/normativa-espanola>

ainsi que de formuler des recommandations afin qu'ils ne se reproduisent plus. La finalité des investigations n'est donc pas de déterminer la responsabilité d'une partie dans l'accident¹⁰⁷.

La CIAM publie non seulement ses propres rapports mais aussi ceux issus des autres États membres et avec des intérêts espagnols. Comme stipulé par la résolution A.884(21) de l'IMO, ces rapports analysent entre autres, l'influence du facteur humain sur les accidents maritimes. Ceci inclut la communication (et donc les langues) entre les différentes parties impliquées dans l'accident : les membres d'équipage, les autorités maritimes, le centre de coordination, les autres navires venus à l'aide etc. C'est pour cette raison là que l'étude et l'analyse de ces rapports est d'une haute importance pour ce travail. En conséquence, 144 rapports techniques, dont 130 étaient espagnols et 14 étrangers¹⁰⁸, publiés par la CIAM entre 2015 et 2019 ont été étudiés. Les critères de sélection étaient les suivants :

- i. Navires avec pavillon espagnol où au moins un membre de l'équipage était de nationalité non hispanophone.
- ii. Navires avec pavillon étranger, excepté ceux où la totalité de l'équipage est de nationalité hispanophone.
- iii. Deux ou plusieurs navires où un d'entre eux a un pavillon espagnol et où l'autre fait partie des navires mentionnés dans le point (ii).

Le tableau 15 montre les résultats obtenus de cette analyse. La colonne "accidents où une ou plusieurs langues étaient impliquées" montre que 45 rapports techniques, c.-à-d. 31% des 144 rapports, entraient parmi au moins un des 3 critères mentionnés en haut. En plus, dans 5 des 45 cas, donc 11,11%, la langue était un des facteurs menant à l'accident. Dans 39 cas (86,67%) la langue n'a eu aucune influence sur les faits et dans 1 cas (2,22%) il n'a pas été possible de déterminer si la langue en était la cause ou pas.

¹⁰⁷ Récupéré sur le site web du Ministère de Transport espagnol :
<https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaim/introduccion>

¹⁰⁸ Par "étranger" on va entendre toutes les nationalités qui ne sont pas hispanophones.

Rapports des accidents maritimes publiés en Espagne							
Année	Rapports publiés par l'Espagne	Rapports d'autres États publiés en Espagne	Total de rapports publiés en Espagne	Accidents ou une ou plusieurs langues étaient impliquées	Était la langue une cause ou un facteur dans l'accident?		
					Oui	Non	Peut-être
2019	19	2	21	4	0	4	0
2018	27	0	27	4	0	4	0
2017	30	7	37	15	1	13	1
2016	24	1	25	10	3	7	0
2015	30	4	34	12	1	11	0
Total	130	14	144	45	5	39	1

Tableau 15 Rapports des accidents maritimes publiés en Espagne

Source : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Tous les détails concernant chacun des 45 rapports se trouvent dans l'annexe I qui, en plus de faire référence au rapport technique, fournit des informations concernant le type d'accident, le nombre et type de navires impliqués, le nombre de blessés/morts, pavillon du navire, nationalités de l'équipage, lieu des faits ainsi que des notes explicatives.

En ce qui concerne ces rapports, il est important de souligner les faits suivants :

- Les 45 faits ont comptabilisé un total de 21 décès, 8 disparus, 4 blessés graves et 17 blessés légers.
- Sur les 45 rapports, 33 ont été publiés par la CIAM tandis que les 12 restant ont été menés par des organismes étrangers. Ils sont identifiés sur l'Annexe avec un soulignage gris et en utilisant comme référence le nom du navire (au lieu de la référence numérique assignée par la CIAM).
- 13 faits se sont produits dans les eaux territoriales d'un pays non hispanophone.

De même, si nous analysons les 5 faits où la langue était impliquée :

- La langue était la cause d'aucun des événements, par contre elle a joué un rôle assez important comme pour être mentionnée par les auteurs des rapports.
- Les 5 faits ont comptabilisé un total de 2 décès, 15 blessés dont un blessé grave, le naufrage d'un navire pêcheur ainsi que celui d'un navire-usine, l'incendie d'un ro-pax et la décharge accidentelle de 20 tonnes de combustible.

- L'effet de la langue était négatif dans 4 des 5 faits, soit dans 80% des cas, dû aux problèmes de communication qui existaient entre les personnes impliquées. Dans le 5^{ème} cas, identifié comme numéro 44 dans l'Annexe, l'influence était positive.

Plus concrètement, le rôle spécifique de la langue dans chacun des 5 cas était comme suit :

- Cas numéro 16 : Abordage et naufrage d'un chalutier espagnol avec un chimiquier russe. Le premier officier du chimiquier n'avait pas essayé de se mettre en contact par VHF avec le chalutier car, selon son expérience, les pêcheurs ne sont généralement pas capables de communiquer en anglais¹⁰⁹.
- Cas numéro 24 : Incendie et naufrage d'un navire usine russe dans le port de La Luz (Espagne). L'intervention des pompiers espagnols était nécessaire (le navire se trouvant amarré au quai). Lors de la révision du *fire plan*, les pompiers se font aider par le premier officier. Toutefois, suite à des problèmes de langue, une traductrice est nécessaire. Les difficultés de communication persistent, malgré la présence de la traductrice depuis le début de l'opération¹¹⁰.
- Cas numéro 28 : Chute d'un mécanicien lors des réparations sur une citerne de combustible d'un navire LNG. Le navire naviguait sous pavillon espagnol et l'équipage était de nationalité espagnole et philippine. La cause de cet accident était le non-respect de la procédure pour entrer dans les espaces clos. Il s'avère que la plupart de l'information concernant les mesures de sécurité était écrite en anglais alors que la personne impliquée maîtrisait très peu cette langue¹¹¹.
- Cas numéro 33 : Pollution marine suite à la décharge accidentelle de 20 tonnes de crude oil lors de la dernière étape de chargement (*topping off*). Les nationalités de l'équipage étaient grecque, ukrainienne, albanaise, géorgienne et roumaine. Lors de l'appel du capitaine à la côte (comme stipulé par le SOPEP¹¹²), des problèmes de communication ont eu lieu dû au fait que le fonctionnaire ne maîtrisait pas la langue anglaise.

¹⁰⁹ CIAM, Rapport 26/2017 (2017). Page 11.

¹¹⁰ CIAM, Rapport 01/2016 (2016). Page 12.

¹¹¹ CIAM, Rapport 13/2016 (2016). Page 16.

¹¹² *Ship Oil Pollution Emergency Plan*.

- Cas numéro 44 : Incendie à bord d'un ro-pax. L'équipage du navire était composé par les nationalités italienne, philippine, espagnole et hondurienne. Malgré le fait d'avoir fait 14 blessés, le rapport technique dénote une réaction rapide et efficace de la part de l'équipage. La bonne maîtrise de l'anglais ainsi que la familiarisation de l'espagnol comptent parmi les facteurs qui ont contribué à cela¹¹³.

Pour le cas numéro 13, il a été impossible de déterminer si la langue avait joué un rôle déterminant dans le déroulement des faits. Il faut savoir que le navire était enregistré sous pavillon chypriote et comptait parmi son équipage des ukrainiens, philippins et russes. D'après les déclarations des trois officiers¹¹⁴ qui étaient présents à la passerelle lors des faits, nous pouvons supposer que la communication entre les parties n'était pas fluide. Ceci était possiblement dû aux différences linguistiques et culturelles parmi les membres de l'équipage¹¹⁵.

En résumé, la langue a été impliquée dans 45 des 144 rapports techniques publiés par l'Espagne. Dans 5 cas ceci a mené à des pertes humaines et matérielles graves. Dans 2 cas, la présence d'un traducteur était nécessaire pour faciliter la communication entre les différents interlocuteurs. Dans un 3^{ième} cas, la bonne connaissance de l'anglais ainsi que la connaissance suffisante de l'espagnol ont permis de faciliter la communication durant la gestion des événements.

6.4 Conclusion

Comme nous avons pu le voir, dans une industrie où différentes cultures travaillent ensemble, la bonne communication est primordiale. Même si la langue espagnole n'était dans aucun cas la cause principale d'un accident, il s'est avéré qu'avoir des connaissances basiques de cette langue, avait permis de minimiser de façon importante les dégâts dans un des accidents (le cas nr 44). La raison pour ceci pourrait s'expliquer par la similarité qui existe entre les 4 cultures des membres de l'équipage. D'ailleurs, deux des 4 nationalités partageaient la même langue

¹¹³ CIAM, Rapport M/V Sunpower R-043-2015-DIAM (2015). Pages 23 et 31.

¹¹⁴ L'équipage présent était : le capitaine (ukrainien), le chef mécanicien (ukrainien) et le deuxième officier (philippin).

¹¹⁵ CIAM, Rapport 16/2017. Page 16.

et les deux restantes avaient un lien avec l'espagnol. En conséquence nous pourrions dire que même si, depuis un point de vue linguistique, de nombreux accidents démontrent que la diversité des cultures de l'équipage peut avoir un effet négatif en cas d'urgence, avoir des cultures qui partagent un point en commun peut compenser les barrières linguistiques. Selon une étude¹¹⁶, le plus difficile dans un équipage multiculturel serait d'apprendre et comprendre les différences qui existent entre les cultures. Surmonter cette première phase permettrait effectivement de tisser des liens plus forts entre les membres et créer ainsi un esprit d'équipe solide. Avoir un point en commun avec une autre culture peut non seulement faciliter, mais aussi accélérer la phase d'apprentissage car ça représente un point de départ pour les deux parties. Par contre, pour que cela fonctionne, les compagnies doivent veiller à la compatibilité qui existe entre les différentes nationalités. Les problèmes de communication qui peuvent apparaître dans la pratique ainsi que les moyens mis en place par les compagnies pour lutter contre les problèmes de communication (liés à l'espagnol) seront traités dans le chapitre suivant.

¹¹⁶ Evangelos T, *Language Barriers and Miscommunication as a Cause of Maritime Accidents*. Page 32.

Chapitre 7 Méthodologie de recherche et analyse des résultats

7.1 Introduction

Jusqu'à maintenant, ce mémoire s'est limité à faire une recherche bibliographique en tout ce qui concerne le monde hispanophone dans le secteur maritime. Dans les deux premiers chapitres nous avons traité le rôle de la langue espagnole dans le monde. Puis, lors du troisième chapitre, une étude approfondie a été menée sur la taille de la flotte hispanophone. Des facteurs tels que la capacité de transport ainsi que le nombre de marins ont été étudiés et comparés avec les autres pays de l'Union Européenne et du reste du monde. De la même façon, nous avons également étudié les ports des pays hispanophones ainsi que le canal de Panama, canal qui s'avère être critique pour le transport maritime du monde entier. Finalement, les chapitres 5 et 6 se sont plutôt centrés sur la communication en soi. Ainsi, le chapitre 5 a traité ce que la communication est en général, tandis que le chapitre 6 s'est plutôt centré sur les problèmes de communication qui peuvent surgir. Premièrement, des exemples d'accident liés à la langue anglaise ont été donnés. Puis, une étude a été réalisée pour mieux comprendre les problèmes de communication liés à l'espagnol.

Cependant, afin de pouvoir mieux comprendre les problèmes de communication liés aux barrières linguistiques, et surtout, pour trouver une solution à ce problème, il est important d'avoir été témoin d'une telle situation. Il s'est avéré alors qu'il était impératif de discuter avec des travailleurs de ce secteur.

Ce chapitre va donc expliquer l'approche qui a été prise pour étudier cette problématique. Ainsi, nous allons discuter sur la méthodologie utilisée, les participants, les questions posées, les réponses données ainsi que la conclusion obtenue.

7.2 La technique de recherche

Quand nous parlons de techniques d'investigation, nous faisons allusion à l'ensemble d'outils, procédures et instruments utilisés pour obtenir de l'information et des notions¹¹⁷. Dans le cas de ce mémoire, à part de la recherche bibliographique déjà effectuée dans les chapitres précédents, nous avons également réalisé des interviews pour obtenir l'information nécessaire. Cependant, il a été d'abord nécessaire d'évaluer les pour et les contre des différentes techniques de recherche (recherche quantitative vs recherche qualitative).

En ce qui concerne les questionnaires, ils contiennent une série de questions, ouvertes ou fermées, qui sont utilisées dans un ordre précis afin de recueillir de l'information. Dans le but de pouvoir réaliser une analyse correcte et fiable, il est nécessaire d'obtenir un nombre élevé de réponses. Par conséquent, il est important de prendre le temps nécessaire avant d'envoyer la version finale aux participants. Tout compte fait, les questionnaires avec des questions fermées ou des réponses courtes permettent de simplifier l'analyse des réponses obtenues et facilitent ainsi leur analyse quantitative.

Quant aux interviews, elles requièrent moins de temps de préparation ainsi qu'un nombre plus réduit de participants. Elles facilitent également l'échange d'expériences personnelles et offrent la flexibilité nécessaire d'obtenir des informations supplémentaires qui peuvent être intéressantes pour l'objet de l'étude. L'analyse et l'évaluation des réponses demandent plus de temps que les questionnaires. En contrepartie, l'information reçue est d'une qualité supérieure grâce à l'interaction qui existe entre l'enquêteur et le participant. Pour cette raison-là, il a été choisi de faire une recherche qualitative.

Les invitations incluaient une carte de présentation qui expliquait le but de l'interview ainsi que l'importance de ce dernier pour le mémoire de master. Annexée à l'invitation se trouvait également la liste des questions les plus importantes. L'invitation a été faite en deux langues différentes, notamment en anglais et espagnol, selon la nationalité du participant. La version anglaise de l'invitation se trouve dans l'annexe VI de ce mémoire.

¹¹⁷ Raffino M.E, *Concepto de Técnicas de Investigación*. Voir sur <https://concepto.de/tecnicas-de-investigación/>.

À l'exception d'une interview, toutes les autres se sont déroulées par appel téléphonique. Même si la vidéoconférence permet d'interpréter le langage corporel de la personne, ce qui favorise la communication, il n'y a pas eu des différences appréciables par rapport aux interviews effectuées par téléphone.

Afin d'avoir une base de données de laquelle soustraire les informations recueillies, toutes les interviews sauf trois ont été enregistrées. Ceci a été dû aux problèmes techniques rencontrés. Tout compte fait, ceci n'a pas eu d'impact appréciable sur l'analyse finale des résultats.

L'analyse des résultats s'est effectuée en deux étapes. Tout d'abord, les interviews ont été transcrites et résumées, ceci dans le but de garder seulement l'information essentielle. Puis tout a été regroupé dans un tableau (annexe IV) afin de faciliter l'analyse et l'obtention des conclusions.

Dans cette enquête, l'utilisation des interviews comme technique de recherche a été critique car ça nous a permis d'ajouter des questions supplémentaires au fur et à mesure que les interviews ont été faites. Ainsi, lors des conversations avec les participants, certains sujets intéressants sont apparus. Il s'est alors avéré judicieux d'ajouter ces sujets aux interviews suivantes. Tous les sujets supplémentaires sont à retrouver dans l'annexe x. Ils seront également traités dans la section 7.7 de ce chapitre.

7.3 Les participants

Le secteur maritime est composé de deux parties : la partie marchande et la partie navale, militaire. Toutes les deux occupent un rôle essentiel dans la communication de tous les jours. Ceci dit, l'invitation à participer à une interview centrée sur la communication maritime ainsi que de l'importance de l'espagnol dans celle-ci a été envoyée à un total de 28 marins civils et militaires. Cette variété de nationalités et de professions nous permettait d'obtenir une vision plus globale du sujet. Le groupe était composé de :

- 3 représentants de 3 compagnies maritimes belges qui opèrent régulièrement dans des pays hispanophones.

- 9 marins marchands dont le contact a été trouvé via leur activité sur la plateforme de création de contenu YouTube.

- 16 commandants de la marine militaire avec de l'expérience aux commandes de navires militaires et dans des activités internationales au sein de l'OTAN ou l'Union Européenne. Parmi eux, il y avait 14 commandants espagnols, 1 commandant hollandais et 1 commandant grec.

Des 28 invitations envoyées, 12 ont eu un retour positif, notamment :

- 1 représentant d'une compagnie maritime belge.

- 11 commandants de la marine militaire dont 9 commandants espagnols, 1 commandant hollandais et 1 commandant grec.

Les 12 participants ont tous une grande expérience aux commandes de navires dans des eaux internationales et proviennent de 4 nationalités différentes (belge, espagnole, grecque et hollandaise), ce qui permet d'obtenir un point de vue assez varié en ce qui concerne la communication.

Vu que la plupart des interviews ont été effectuées avec des marins militaires, les recherches menées auront un point de vue strictement militaire. Ceci dit, les conclusions que nous allons en tirer resteront tout de même pertinentes car ça va permettre d'apprécier les points communs et les divergences qui existent entre la marine marchande et la marine navale.

7.4 Les interviews

Comme indiqué auparavant, tous les participants ont reçu une carte d'invitation qui contenait un descriptif du travail et des recherches ainsi que le but des recherches menées. Une liste avec les questions qui allaient être traitées lors de l'interview se trouvait annexée à l'invitation. Le but était de laisser aux participants assez de temps pour pouvoir réfléchir aux réponses qu'ils allaient donner.

Les interviews se sont toutes déroulées via téléphone ou vidéoconférence. Deux participants ont envoyé leurs réponses par écrit ¹¹⁸ tandis qu'un a choisi de faire l'interview par vidéoconférence et 9 via un appel téléphonique. La vidéoconférence permettait d'avoir une relation plus personnelle avec le participant, ce qui favorise souvent l'échange d'informations. Les appels téléphoniques ont tout de même atteint un haut degré de communication et convivialité, ce qui a été très favorable pour les recherches.

Les questions posées lors de l'interview variaient selon la profession du participant. Comme mentionné, au fur et à mesure que les interviews se sont déroulées, des questions supplémentaires ont été ajoutées.

7.5 Exploitation des résultats

Les questions principales ont toutes été recompilées en 3 tableaux différents. Chaque tableau traite 3 questions différentes et montre un résumé des réponses données par les participants. Un résumé de chaque interview peut être retrouvé dans l'annexe II. Les questions supplémentaires ainsi que leurs réponses peuvent être trouvées dans l'annexe III.

7.6 Les résultats

7.6.1 Questions 1 à 3 : Les questions d'introduction

Cette section contient les trois premières questions qui ont été posées à tous les participants, notamment :

1. Quel est votre rang/expérience ?
2. Avez-vous navigué dans des eaux internationales ou amarré dans des ports étrangers ?
3. Avez-vous communiqué avec des stations radio étrangères ?

¹¹⁸ Un des deux participants a également accepté de faire une interview par appel téléphonique afin de discuter ses réponses données par écrit.

Le but de ces trois questions était de montrer l'expérience de chaque participant afin de pouvoir mieux analyser les résultats. Il s'est avéré que tous les participants ont atteint le rang de commandant de frégate, et qu'ils ont tous pu naviguer dans des eaux internationales et communiquer avec des navires étrangers. Comme le démontre le Tableau x de l'annexe x, tous les participants ont répondu "oui" aux questions 2 et 3.

7.6.2 Question 4 : Comment est-ce que vous communiquiez avec les ports hispanophones ?

Cette question a été posée aux participants étrangers comme aux espagnols. La plupart des participants espagnols disent communiquer avec eux en espagnol. Certains préfèrent faire le premier contact en anglais tandis que d'autres commencent la communication directement en espagnol. Il y a eu un seul participant qui affirmait utiliser l'espagnol seulement par commodité et pour les conversations plus longues. Selon lui, la signification des mots espagnols peut varier selon la zone où l'on se trouve, du coup il dit préférer travailler avec les pilotes en anglais afin d'éviter tout malentendu.

En ce qui concerne les participants étrangers, tous les deux ont dit avoir communiqué en anglais et n'avoir eu aucun souci.

7.6.3 Question 5 : Avez-vous eu des problèmes de communication dû aux barrières linguistiques ?

Quant aux problèmes de communication, aucun participant n'a affirmé avoir eu de réels problèmes de communication avec des navires marchands de plus de 500 GT¹¹⁹. Au contraire, les participants ont affirmé que les capitaines des navires de plus de 500 GT savent toujours communiquer correctement en anglais. Cependant, certains ont tout de même évoqué des situations où des problèmes de communication sont apparus, notamment :

¹¹⁹ *Gross Tonnage.*

- Lors de la communication avec des navires pêcheurs ou des navires de moins de 500 GT.
- Lors de la communication avec les travailleurs du port tels que les ravitailleurs ou dockers.
- Lors des inspections des navires et interrogatoires de l'équipage.

De même, les zones mentionnées où ces problèmes de communication apparaissent le plus souvent ont été :

- La côte Est de l'Afrique.
- L'Océan Indien.
- Les pays asiatiques en général.

Parmi les raisons qui ont causé ces difficultés de communication, l'accent des gens a été celle qui a été mentionnée le plus souvent. La tendance à utiliser la langue maternelle comme langue de travail a également été mentionnée par deux des participants.

7.6.4 Question 6 : Quelles ont été les conséquences des problèmes de communication ?

Pour cette question, la plupart des participants a répondu ne pas avoir eu de conséquences graves. Dans la grande majorité des cas il s'agissait soit d'une perte de temps soit de manœuvres pour éviter une éventuelle collision. Comme expliqué par un des participants, il est important de signaler que les navires militaires sont plus rapides et manœuvrables que les navires marchands, du coup il est plus facile pour eux d'éviter une collision¹²⁰.

7.6.5 Question 7 : Quel est votre avis sur les phrases SMCP de l'OMI ?

Quant à leur avis sur les phrases SMCP, tous les participants (sauf un) étaient d'accord sur l'utilité de ces phrases. La plupart des participants estiment que les phrases SMCP permettent d'éviter les malentendus en limitant les conversations. Or, la standardisation et terminologie

¹²⁰ Voir interview 5.

des phrases permettent d'envoyer des messages courts, directes et clairs. Toutefois, certains estiment qu'elles sont seulement utiles lors des procédures routinières de navigation et qu'elles perdent toute utilité en cas d'urgence. Plus concrètement, un des participants trouve que "les phrases SMCP sont le strict minimum à connaître. Ce qui aide vraiment c'est l'expérience de l'individu¹²¹".

En ce qui concerne le participant qui n'était pas d'accord sur l'utilité des phrases, celui-ci trouvait que les gens savent déjà parler un minimum d'anglais et du coup personne n'utilise vraiment ces phrases¹²². Tout compte fait il trouvait que l'alphabet phonétique de l'OTAN ainsi que les marqueurs de phrases étaient d'une grande utilité.

7.6.6 Question 8 : Quelles méthodes avez-vous utilisées pour résoudre les problèmes de communication ?

Finalement, en ce qui concerne les méthodes utilisées pour résoudre les problèmes de communication, les réponses ont été variées. Parmi les méthodes utilisées il y avait :

- La messagerie par écrit.
- L'AIS¹²³.
- Les gestes et langage corporel.
- Les autres langues.
- L'utilisation d'un interprète.
- L'utilisation des drapeaux et signaux sonores.

Il est important de mentionner qu'ils s'agit ici de solutions qui peuvent, à court terme, s'avérer très utiles. En revanche, leur utilité à long terme est très réduite. Pour contrer les problèmes à long terme il faut identifier la racine du problème et commencer à l'attaquer dès le début, c.-

¹²¹ Voir interview 11.

¹²² Voir interview 7.

¹²³ *Automatic Identification System.*

à-d. dans les formations maritimes. Des cours de langues ou de communication interculturelle peuvent être des solutions viables.

7.7 Les sujets de conversation supplémentaires

Au fur et à mesure que les interviews se sont déroulées, différents sujets ont été abordés avec les participants. Certains de ces sujets étaient assez intéressants pour être discutés avec les autres participants. En conséquence, une liste de questions supplémentaires a été créée. Ces questions ont été traitées dans les interviews à suivre.

Parmi les sujets traités, nous retrouvons :

- L'utilisation des messages par écrit comme moyen de communication.
- L'expérience avec les équipages étrangers.
- Les cours d'anglais dans les écoles de navigation.
- Les cours d'espagnol dans les écoles de navigation.

7.7.1 Utilisation des messages par écrit comme moyen de communication

Lors des interviews avec les commandants espagnols, beaucoup ont parlé de l'utilisation du tchat pour communiquer. Il s'agit ici d'un système de communication écrite qui a été développé il y a 10 ans et qui s'utilise de plus en plus (certains affirmaient que ça a remplacé 80% des conversations radio). Tous les participants¹²⁴ étaient d'accord sur le fait que ça facilite beaucoup la navigation. La possibilité de pouvoir écrire le message de façon calme derrière le clavier a été mentionné le plus souvent comme l'avantage principal de ce système.

Cependant, la plupart des participants a affirmé que cette méthode est difficilement applicable à la marine marchande notamment dû au nombre réduit du personnel de quart (comparé au nombre de personnes qui peuvent se trouver sur la passerelle d'une frégate). Un participant

¹²⁴ Avec qui cette question a été traitée.

expliquait qu'il faut avoir une personne dédiée aux consoles du tchat pendant que l'autre s'occupe des tâches plus importantes¹²⁵.

7.7.2 L'expérience avec les équipages étrangers

En règle générale, les navires militaires sont toujours composés d'un équipage national. Par conséquent, il n'était pas prévu de traiter cette question avec les participants militaires. Or, il s'est avéré que lors des opérations internationales, telles que l'opération Atalanta ou l'opération Sofia¹²⁶, il est commun de mixer les différents équipages des nations participantes afin de fortifier l'esprit d'équipe en permettant aux marins de mieux se connaître. Lors d'un tel échange, l'officier ou marin étranger a l'opportunité de travailler ensemble avec l'équipage du navire, ce qui permet d'échanger différents points de vue et idées.

Pour la plupart des participants ces expériences se sont passées sans problèmes. Tout de même, certains ont expérimenté quelques problèmes. Entre autres :

- Difficultés d'intégration.
- Difficultés de communication suite aux différents accents anglais.
- Problèmes de communication dû au non-usage de la langue anglaise comme langue de travail.

7.7.3 Les cours de langues dans les écoles de navigation

Pour cette partie il faut faire la différence entre les cours d'anglais maritime et les cours d'autres langues telles que l'espagnol. Ces deux sujets ont été traités avec certains des participants.

Lors des interviews, il y a quelques participants qui ont avoué qu'au début de leur carrière ils n'avaient pas assez de connaissances d'anglais que pour pouvoir communiquer correctement.

¹²⁵ Voir interview 1.

¹²⁶ Pour plus d'informations sur les deux opérations voir le site : www.eunavfor.eu

Certains ont attribué ça au système d'enseignement dans les académies maritimes. Selon eux, la raison principale pour ce déficit est l'impossibilité de pouvoir pratiquer les connaissances acquises à l'école. Malgré le fait d'avoir acquis des connaissances supplémentaires à bord, certains participants estiment sentir un certain désavantage lors de réunions ou conversations plus informelles.

Il est important de signaler qu'il y a eu une évolution significative des cours d'anglais dans l'enseignement maritime espagnol. Une étude de 1996 comparait les cours d'anglais donnés aux différentes écoles de navigation. Parmi ces écoles se trouvait l'école de navigation de Bilbao (Espagne). L'étude menée signalait justement le peu d'heures d'anglais¹²⁷ que les élèves recevaient¹²⁸. Cependant, les participants ont affirmé qu'aujourd'hui la situation est très différente d'il y a 20 ou 40 ans. Selon eux, les officiers qui sortent maintenant des écoles maritimes ont un niveau d'anglais suffisamment bon pour pouvoir communiquer correctement.

Le sujet concernant l'apprentissage des autres langues a été traité avec les deux participants étrangers. L'un d'entre eux estimait que le fait de savoir parler plusieurs langues était un réel avantage pour la communication maritime. L'autre, trouvait qu'il ne fallait garder qu'une seule langue officielle. Selon lui, ceci permettrait de faciliter la standardisation de la communication. "Il est mieux de devoir faire face à des centaines d'accents d'anglais qu'à des centaines de langues différentes¹²⁹".

7.8 Interview avec une compagnie maritime belge

En plus des interviews effectuées avec les militaires espagnols, il a aussi été possible de faire une interview avec un représentant d'une compagnie de transport belge. Suite aux clauses de confidentialité stipulées par le contrat avec un tiers, cette personne a préféré rester dans l'anonymat. Le nom de la compagnie ne sera donc pas révélé. Cette interview est hautement

¹²⁷ L'étude révèle que les étudiants espagnols recevaient au total 210 heures de cours tout au long de leur formation. En comparaison, les étudiants philippins en reçoivent 360 heures.

¹²⁸ Clements M.E, *On board Communication due to the lack of a common language* (1996). Page 86.

¹²⁹ Voir interview 5.

intéressante pour le mémoire car elle expose les problèmes auxquels une compagnie (ou un navire) peut faire face dans les pays hispanophones. Un résumé des points principaux de l'interview a été fait.

7.8.1 Résumé de l'interview

Il s'agit ici d'une compagnie de transport maritime belge qui avait signé un contrat d'affrètement avec une compagnie argentine. Le but du contrat était d'affréter un navire FLNG¹³⁰ à cette compagnie argentine afin qu'elle puisse traiter et stocker du gaz LNG. Plus concrètement, il s'agissait ici d'un navire battant un drapeau belge, qui allait opérer dans des eaux territoriales argentines. Étant donné qu'il s'agissait d'un navire stationnaire qui n'allait pas effectuer de voyages internationaux, il allait être soumis à la réglementation argentine. Cette loi stipule que tout navire opérant dans les eaux territoriales argentines et n'effectuant aucun voyage international, est demandé d'utiliser un équipage de nationalité argentine. Étant à la même fois soumis au règlement belge, ceci posait évidemment un problème. D'un côté, il s'agissait d'un navire spécialisé qui devait être opéré par des personnes avec les compétences nécessaires, donc par des marins qui avaient suivi une formation spécialisée. De l'autre côté, la compagnie devait engager des marins argentins. Pour résoudre ce problème, les autorités argentines ont autorisé la compagnie belge d'engager, dans un premier temps, des marins belges. Une des conditions était de former des marins argentins et de remplacer peu à peu l'équipage belge par un équipage argentin. Étant donné que dans un premier stade le navire allait être opéré par un équipage mixte (argentin, belge, croate ou autre), il avait été décidé d'utiliser l'anglais comme langue de travail officielle à bord. Malheureusement, ceci a posé quelques problèmes.

Selon le représentant de la compagnie, c'était surtout parmi les matelots argentins qu'on dénotait un manque de connaissances d'anglais. Pour contrer ce problème, la compagnie avait décidé de donner des cours d'anglais. Cependant, la plupart des matelots avaient des connaissances très basiques de l'anglais. Étant donné que les efforts étaient bien trop élevés

¹³⁰ *Floating Liquefied Natural Gas.*

pour les résultats obtenus, la compagnie avait donc décidé de retourner le problème : au lieu d'apprendre l'anglais aux matelots argentins, ils allaient plutôt apprendre l'espagnol aux marins belges et instaurer ainsi la langue espagnole comme langue officielle de travail.

Il est important de noter que la plupart des marins belges qui ont participé aux cours d'espagnols étaient des gens qui parlaient déjà l'espagnol comme deuxième ou troisième langue. Ceci leur donnait un grand avantage vis-à-vis des matelots argentins dont la plupart n'avaient probablement jamais étudié l'anglais.

En plus des explications concernant ces problèmes de linguistique, d'autres sujets ont été abordés lors de l'interview tels que l'importance donnée à la langue espagnole, la mixité des équipages ainsi que d'autres problèmes de communication qui ne sont pas liés à l'espagnol.

En ce qui concerne l'importance donnée à la langue espagnole, le représentant a répondu qu'il s'agissait effectivement d'une langue importante dans le secteur maritime. Selon lui, l'importance d'une langue sera déterminée en fonction de la position géographique où la compagnie a l'habitude de travailler. Ainsi, "si un navire fait régulièrement des voyages en Amérique du Sud, l'espagnol ou le portugais vont être un grand avantage". Cependant, et comme règle générale, ce qui représente un réel avantage pour le marin, c'est le fait de maîtriser plusieurs langues.

Un point intéressant à signaler sont les examens d'anglais que la compagnie fait lors du procès de recrutement. Selon le représentant, le code STCW ¹³¹ serait très limité et focalisé uniquement sur les officiers. Par conséquent, les connaissances d'anglais des matelots varieraient en fonction de chaque école. Les examens d'anglais faits par la compagnie auraient comme but de vérifier le niveau d'anglais de chaque matelot. Le représentant de la compagnie assure qu'il y a beaucoup de fraude à ce sujet.

Finalement, en ce qui concerne la mixité à bord, il n'y aurait aucun souci à utiliser des officiers avec différentes nationalités. Selon le représentant, ceci serait dû à la formation. Ayant eu une plus longue formation, les officiers seraient plus ouverts en ce qui concerne les autres nationalités et cultures. En revanche ceci serait une toute autre histoire pour les matelots. Ne

¹³¹ *Standards of Training, Certification and Watchkeeping.*

voulant pas prendre de risque, la compagnie essaye généralement d'utiliser des équipages composés de matelots d'une même nationalité. Généralement, ils emploient des matelots de nationalité philippine, indienne ou ukrainienne.

7.9 Conclusion

L'enquête menée nous a permis de mieux comprendre les problèmes de communication qui peuvent surgir à bord. D'un côté, les interviews effectuées auprès des commandants espagnols ont permis de montrer le point de vue d'un navire hispanophone. De l'autre, l'interview avec la compagnie maritime belge a pu exposer les difficultés qui peuvent être rencontrées lors des projets dans les pays hispanophones. Étant donné qu'il s'agit de deux secteurs différents, le secteur marchand et le secteur militaire, il était prévu que les réponses ne soient pas tout à fait pareilles. Tout compte fait, quelques similitudes ont été trouvées dans les réponses.

Les interviews avec les commandants de l'armée espagnole et étrangère nous permettent de conclure les points suivants :

- En règle générale, les problèmes de communication n'ont pas de conséquences graves.
- Toutes les communications s'effectuent en anglais maritime, sauf quand un navire hispanophone approche un port hispanophone.
- Il semble exister un lien entre le rang et le niveau d'anglais de la personne.
- Ce sont généralement les pays asiatiques et les navires de petite taille (moins de 500 GT) qui supposent le plus de problèmes. Dans certains cas un interprète est nécessaire pour se faire comprendre.
- Les communications par tchat pourraient être employées pour éviter des malentendus dus à des interférences ou l'intonation des mots.
- Il semble y avoir une défense de la langue maternelle de la part des équipages mono-culturels.

En ce qui concerne le point de vue de la compagnie belge, les points suivants sont à souligner :

- Les faibles connaissances d'anglais des matelots argentins (et non-argentins aussi).
- Le manque d'intérêt en Argentine (et probablement dans d'autres pays hispanophones) d'apprendre l'anglais ou une nouvelle langue.
- Les contrôles mis en place par les compagnies pour vérifier les connaissances d'anglais des employés.
- L'importance de connaître plusieurs langues pour pouvoir communiquer correctement.

Nous constatons, qu'il semble y avoir une similitude très claire entre les deux points de vue, notamment sur la relation qui existe entre les connaissances d'anglais et la formation reçue. Or, plusieurs commandants de la marine militaire espagnole parlaient du fait de n'avoir eu aucun souci quant à la communication avec les pilotes, capitaines ou VTS. Cependant, des problèmes ont eu lieu quand il s'agissait de communiquer et travailler avec les autres parties du port tels que les ravitailleurs, les dockers, matelots etc. Selon le point de vue de la compagnie belge, ceci est en grande partie dû à la formation professionnelle de ces métiers.

Comme déjà traité dans le chapitre 2 de ce mémoire, l'apprentissage de l'anglais maritime n'est pas une priorité dans la plupart des écoles de navigation. Par conséquent, les cours d'anglais se limitent à un apprentissage technique de la terminologie maritime sans jamais entrer en détail en ce qui concerne la grammaire et la syntaxe. Ceci est majoritairement dû à un manque de standardisation de la part de l'OMI. Une étude menée en 2008 démontre que 22% des participants estimaient n'avoir pas eu assez d'assistance lors de l'apprentissage de l'anglais maritime¹³². Cette même étude parle elle aussi du lien qui existe entre le rang et le niveau d'anglais. Selon les participants de cette étude on attendra d'un matelot qu'il n'ait que les connaissances d'anglais suffisantes pour comprendre les ordres de barre du capitaine ou du pilote. Ils expliquent aussi qu'un officier de quart devra avoir assez de connaissances d'anglais pour pouvoir discuter d'opérations rudimentaires avec le personnel du port¹³³, mais on n'attendra pas plus de lui.

¹³² Schriefer U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Page 143.

¹³³ Schriefer U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Page 152.

Plusieurs solutions ont été évoquées pour surmonter les barrières linguistiques. D'un côté, les participants parlaient de l'utilisation de signes et gestes pour se faire comprendre. L'utilisation d'autres langues (à part l'anglais) a été évoquée aussi. Nonobstant il s'agit ici de solutions qui peuvent être très utiles au court terme, mais qui ne vont pas résoudre le problème au long terme. Le fait qu'il y ait autant de problèmes de communication dans les eaux et ports asiatiques nous montre que la racine du problème sont les différences culturelles.

Selon une étude menée par l'université de Tasmanie, les marins chinois auraient de grandes déficiences dans la langue anglaise¹³⁴. Entre autres, ils expliquent que les marins chinois auraient le plus de difficultés à parler et écrire l'anglais. Le manque de pratique serait la cause numéro un de ce problème¹³⁵. Malgré les 7 ou 10 ans d'étude d'anglais, la plupart des marins chinois ne mettent pas en pratique les connaissances d'anglais apprises à l'école de navigation, ni lors de leurs études, ni une fois qu'ils arrivent à bord. C'est pourquoi il y a seulement 11% des marins chinois qui parlent l'anglais à bord¹³⁶. Tout compte fait, il ne faut pas oublier qu'il existe une grande distance linguistique entre le chinois et l'anglais ce qui suppose déjà un grand obstacle pour toute personne chinoise qui veut apprendre l'anglais.

Cependant, il existe une corrélation avec les commandants espagnols qui parlaient du même problème : le manque de pratique lors de l'apprentissage de l'anglais. Il est vrai que quand il s'agit d'apprendre une nouvelle langue, plusieurs facteurs entrent en jeu¹³⁷ :

- Les facteurs cognitifs : Ces facteurs vont inclure l'intelligence d'un individu ainsi que son aptitude et ses stratégies d'apprentissage.
- Les facteurs affectifs : il s'agit ici de l'attitude et l'intérêt (motivation) que quelqu'un a pour apprendre une nouvelle langue.

¹³⁴ Australian Maritime College, *An Overview of Chinese Seafarers' Communicative Competence in English – Chinese Seafarers' Perspectives* (2017). Page 580.

¹³⁵ Australian Maritime College, *An Overview of Chinese Seafarers' Communicative Competence in English – Chinese Seafarers' Perspectives* (2017). Page 580.

¹³⁶ Australian Maritime College, *An Overview of Chinese Seafarers' Communicative Competence in English – Chinese Seafarers' Perspectives* (2017). Page 580.

¹³⁷ Santana Villegas J.C, García-Santillán A, Escalera-Chávez M.E, *Variables que influyen sobre el aprendizaje del inglés como segunda lengua* (2016). Page 83.

Un des facteurs affectifs qui s'avère être critique lors de l'apprentissage d'une langue est la motivation de l'individu. Ce sera le désir d'atteindre un objectif et la satisfaction de l'avoir atteint qui va pousser quelqu'un dans un tel parcours. Malheureusement cette personne va rencontrer aussi des nombreux obstacles qui vont le décourager d'atteindre son objectif. Entre autres, le manque de confiance d'une personne ainsi que la peur du ridicule peuvent empêcher quelqu'un à mettre en pratique les notions apprises lors des cours¹³⁸. Ce manque de pratique pourrait s'avérer comme un obstacle à l'apprentissage d'une langue. Il est donc primordial pour les écoles de navigation de pouvoir offrir à ses étudiants des moyens pour pouvoir pratiquer leurs connaissances d'anglais et de ne pas se limiter à l'enseignement technique de l'anglais maritime. De la même façon, il serait peut-être intéressant d'offrir aux étudiants des cours de langues qui peuvent être utiles dans le secteur maritime. Un bon exemple serait d'offrir des cours d'espagnol, français, russe, arabe ou chinois ; qui sont (avec l'anglais) les 6 langues officielles de l'OMI.

En ce qui concerne l'apprentissage de l'anglais par des hispanophones, il est important de mentionner que du fait qu'on ne parle majoritairement qu'une seule langue en Amérique du Sud, il est très peu intéressant pour les gens de là-bas de s'engager dans une si grande entreprise comme celle d'apprendre une nouvelle langue. Une situation similaire se produit en Espagne de par sa situation géographique. Ceci pourrait expliquer les difficultés que la compagnie maritime belge a eu pour enseigner l'anglais aux matelots argentins.

Comme le démontre l'expérience vécue par la compagnie maritime belge, pouvoir communiquer en plusieurs langues peut être un réel avantage dans le secteur maritime. Cependant, 97,7% des marins estiment qu'il doit y avoir une langue commune et 93,2% pensent que l'anglais est le meilleur choix pour ceci¹³⁹. Comme le disait un des participants lors des interviews, la grande majorité du secteur n'a pas choisi l'anglais comme langue officielle mais ils acceptent son utilisation¹⁴⁰. Toutefois, certains marins estiment que l'espagnol peut lui aussi jouer un rôle important dans le secteur maritime. La principale raison pour croire cela

¹³⁸ D'ailleurs, le fait de faire le ridicule dans l'environnement professionnel est un très grand tabou dans la plupart des cultures asiatiques.

¹³⁹ Schriever U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Page 65.

¹⁴⁰ Voir interview 5.

serait le nombre de marins philippins qu'il existe ¹⁴¹. Il s'agit en effet de la deuxième nationalité ¹⁴² la plus rencontrée à bord (après la Chine) ainsi que la deuxième nationalité avec lequel il y a le plus de problèmes de communication en anglais ¹⁴³. Au vu de l'histoire que les Philippines ont partagé avec l'Espagne, l'utilisation de l'espagnol pourrait aider à résoudre ces problèmes de communication.

¹⁴¹ Schriever U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Page 107.

¹⁴² Safety4Sea, *Three Reasons why Filipino Seafarers are the happiest Crew* (2020).

¹⁴³ Schriever U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Page 71.

Conclusion finale

Si la langue représente un élément primordial pour la communication entre deux personnes, dans le monde maritime celle-ci acquiert une importance encore majeure. La diversité de nationalités et de langues parmi les membres d'équipage, les conditions de vie et le travail au sein du navire et des ports sont tous des facteurs qui peuvent compliquer la communication et ainsi entraver la sécurité et causer des accidents.

Afin d'améliorer la communication maritime, le Comité de Sûreté Maritime avait établi en 1973 l'anglais comme seule langue officielle pour les communications liées à la navigation. De même, de nombreuses publications, comme par exemple le SMCP ou le COLREGs, ont été traduites de l'anglais à l'espagnol. Malgré cela, aujourd'hui, un quart des accidents restent dus à des problèmes de communication. Parmi les nombreuses causes, nous dénotons un manque de connaissances de la langue anglaise et de l'anglais maritime. Ce dernier est, à son tour, dû à un manque de standardisation et certification en ce qui concerne l'apprentissage de l'anglais dans les écoles de navigation.

Ceci crée inévitablement des rapports de force entre l'anglais et l'espagnol. Un exemple de cette concurrence sont les ports de l'Amérique du Sud où certains documents, liés aux tarifs portuaires et à la sûreté, sont seulement disponibles en espagnol. Ceci peut aussi être un signe des déficiences d'anglais dans certains de ces pays. À court terme, ces déficiences peuvent mener à des difficultés de compréhension créant à leur tour des problèmes substantiels de communication comme ceux qui ont été vécus par la compagnie maritime belge. Ces difficultés de communication expliqueraient, entre autres, le rôle modeste que les pays hispanophones jouent dans le commerce maritime. Une indication de ceci serait le faible débit portuaire de conteneurs, qui en 2018 représentait seulement 6,905% du débit mondial¹⁴⁴.

Cependant, les conséquences ne se limitent pas qu'au plan économique mais peuvent aussi présenter un risque pour la sécurité des équipages et des travailleurs du port. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, certains des participants ont affirmé avoir eu quelques difficultés quant à la communication avec les ravitailleurs, dockers et autres travailleurs du port. Même si ces problèmes n'ont jamais eu des conséquences plus graves, ces difficultés de

¹⁴⁴ Voir tableau 10.

communication restent malgré tout un danger pour la sécurité. La collision entre une plateforme portugaise et un navire chinois dont un des participants a été témoin démontre à quoi peuvent mener les problèmes de communication¹⁴⁵.

Lors des interviews, les participants ont affirmé n'avoir eu aucun problème de communication avec les capitaines, pilotes ou VTS. L'interview avec la compagnie maritime belge nous a démontré aussi que les problèmes de communication se produisent le plus souvent avec les matelots. Ceci nous montre qu'il semble exister un lien entre le rang d'une personne et ses connaissances d'anglais. Ou formulé d'une autre façon, le niveau d'anglais de quelqu'un dépend de la formation qu'il a reçue. Il s'avère donc évident que si nous voulons réduire les problèmes de communication, il faut améliorer l'apprentissage de l'anglais dans les écoles maritimes. En plus de cela, le représentant de la compagnie a avoué avoir eu aussi des problèmes avec les matelots quant au mélange des nationalités.

En ce qui concerne la communication entre les navires, les interviews ont démontré qu'il semble avoir des problèmes avec les navires pêcheurs et les navires de moins de 500 GT. Il a été également constaté que les problèmes de communication sont les plus fréquents sur les côtes africaines et asiatiques. Pour contrer ce problème, l'armée espagnole a décidé d'engager des interprètes dans leurs navires. Cependant, ceci n'est pas une solution viable pour la marine marchande car, au contraire d'une frégate, un navire marchand visite différents pays et ne sera jamais dans une même zone (sauf exception).

Pour conclure ce mémoire, nous pourrions dire que l'espagnol maritime joue un rôle très important quand il s'agit du commerce dans les pays hispanophones car les connaissances d'anglais sont très limitées voire inexistantes. Toutefois, plusieurs facteurs s'opposent à l'utilisation quotidienne de cette langue dans le secteur naval, notamment :

- La limitation géographique des pays hispanophones.
- Le petit pourcentage de navires et d'équipages hispanophones.
- Le peu de commerce international dans les ports hispanophones.
- L'acceptation générale de l'anglais comme langue officielle du secteur.

¹⁴⁵ Voir interview 2.

En revanche, si nous voulons résoudre les problèmes de communication, il s'avère indispensable de l'attaquer par sa racine, c.-à-d., d'adapter le système d'enseignement des langues dans les écoles maritimes. D'un côté par l'instauration d'un système de certification et standardisation, qui permettrait aux futurs marins d'obtenir un niveau d'anglais "standard", indépendamment du pays où la formation a lieu. Notons qu'au niveau européen, ceci est déjà visé par le projet SeaTalk de MariFuture. Il serait intéressant aussi, d'incorporer des cours de langues, notamment des cours d'espagnol¹⁴⁶. Néanmoins ceci ne devrait pas se limiter seulement à la langue espagnole mais pourrait aussi inclure les 6 langues officielles de l'OMI¹⁴⁷ ou juste les 3 langues de travail de l'OMI¹⁴⁸. Ceci permettrait de surmonter les barrières linguistiques qui s'imposent lors des situations, comme vu précédemment, où l'utilisation de l'anglais comme moyen de communication est difficile, voire impossible.

De la même façon qu'il existe des cours de *Bridge Ressource Management*, *Engine Ressource Management* ou de communication interculturelle pour les officiers et mécaniciens, il serait intéressant d'inclure ces cours dans la formation des matelots. Ceci permettrait aux matelots d'apprendre les différentes compétences de communication interculturelle afin de pouvoir faciliter l'adaptation à un environnement multiculturel tout en évitant les conflits. De cette façon nous pourrions, entre autres, éviter les difficultés rencontrées par les compagnies au moment de choisir un équipage.

En dernier lieu, ce mémoire a essayé d'exposer les problèmes de communication qui peuvent surgir entre un hispanophone et un non hispanophone. En plus de la recherche bibliographique qui a été menée, une multitude d'interviews a été effectuée où la grande majorité des participants étaient des commandants militaires avec une vaste expérience. Ceci nous a permis d'obtenir le point de vue de "l'autre" partie qui compose le secteur maritime.

Cela a été une expérience très enrichissante qui nous a montré les méthodes utilisées par la marine militaire pour faire face aux problèmes de communication. Ce travail peut servir de base aux étudiants qui seraient désireux de poursuivre les recherches concernant le rôle de l'espagnol dans le monde maritime ainsi que les problèmes de communication liés aux barrières linguistiques. Plus concrètement, des recherches pourraient se poursuivre en ce qui

¹⁴⁶ En vue du grand nombre de Philippins qui travaillent dans le secteur maritime.

¹⁴⁷ À part de l'anglais il s'agirait ici de l'espagnol, le français, l'arabe, le chinois et le russe.

¹⁴⁸ À part de l'anglais il s'agirait ici de l'espagnol et le français.

concerne l'enseignement de l'anglais dans les formations maritimes destinées aux matelots et dockers ou encore la mise en pratique de l'anglais maritime lors de la formation . En outre, il serait judicieux de mener une enquête quantitative à plus grande échelle afin de pouvoir comparer les résultats. Ceci permettrait d'obtenir une conclusion mieux étayée et plus riche.

Bibliographie

Australian Maritime College, *An Overview of Chinese Seafarers' Communicative Competence in English – Chinese Seafarers' Perspectives* (2017). Récupéré en avril 2021 sur

https://www.researchgate.net/publication/322004965_An_Overview_of_Chinese_Seafarers'_Communicative_Competence_in_English-Chinese_seafarers'_Perspectives

Autoridad del Canal de Panamá, *Informe Anual* (2018). Récupéré en mai 2019 sur

<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/07/informe-anual-2018.pdf>

Albouy V, Abeilles sauvages : les connaître, les accueillir, les protéger (2016). Consulté version en papier en avril 2020.

Antos G, *Handbook of interpersonal communication* (2011). Récupéré en avril 2020 sur

https://silo.tips/queue/handbook-of-interpersonal-communication?&queue_id=-1&v=1620994466&u=MmEwMjphMDNmOmMxMDc6NjEwMDo5ODo2Mzc4OjIwYzA6NDRjNA==

Armada de Chile (2002) *Frases normalizadas de la OMI para comunicaciones marítimas*. Récupéré en avril 2019 sur

https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170828/asocfile/20170828170551/tm_087_frases_normalizadas_omi.pdf

Argüelles Arredondo C-G, (2015) *El Canal De Panamá en el Desarrollo Marítimo de las Américas*. Récupéré en mai 2019 sur

<https://www.journals.us.edu.pl/index.php/RIAS/article/view/3978/2763>

Artigas Guillamón M. (1987) *Préstamos de otras lenguas en el léxico del comercio marítimo*. Récupéré en avril 2019 sur

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/211296.pdf>

Barón Birchenall L, *Animal Communication and Human Language: An Overview* (2016). Récupéré en avril 2020 sur

<https://escholarship.org/uc/item/3b7977qr>

Bocanegra Valle A. (2010) *The Language of Seafaring: Standarized Conventions and Discursive Features in Speech Communication*. Récupéré en avril 2019 sur https://www.researchgate.net/publication/259735026_The_Language_of_Seafaring_Standar_dized_Conventions_and_Discursive_Features_in_Speech_Communications

California State University Bakersfield, *Historia de la lengua Española*. Récupéré en mars 2019 sur <https://www.csub.edu/modlang/departament/Spanish/LINGUISTICS/TEMA%207.1%20MA.pdf>

Canal de Panamá, *Milestones of the Panama Canal Expansion Program (2016)*. Récupéré en avril 2019 sur <https://micanaldepanama.com/expansion/milestones/>

Cano Aguilar R. (1992) *La lengua española hoy*. Récupéré en avril 2019 sur <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/29961/La%20historia%20del%20espa%C3%B1o.pdf?sequence=1>

CIAM, Rapports Techniques sur les accidents maritimes où la la langue espagnole était impliquée retrouvés sur <https://www.mitma.gob.es/organos-colegiados/ciaim/publicaciones>

CIAM, Rapport 01/2016. Récupéré en mai 2020 sur https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/ic_01_2016_olegnaydenov_web.pdf

CIAM, Rapport 13/2016 (2016). Récupéré en mai 2020 sur https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/ic_132016_catspirit_web.pdf

CIAM, Rapport 16/2017. Récupéré en mai sur https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/ic_162017_seadweller_web_0.pdf

CIAM, Rapport 26/2017 (2017). Récupéré en mai 2020 sur https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/ic_262017_midvolga2elfairell_web.pdf

Clements M.E, *On board Communication due to the lack of a common language* (1996).
Récupéré en avril 2021 sur

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1910&context=all_dissertations

Díaz Pérez J-M. (2002) *Inglés náutico normalizado para las Comunicaciones marítimas*.
Récupéré en avril 2019 sur

https://books.google.be/books/about/Ingl%C3%A9s_n%C3%A1utico_normalizado_para_las_co.html?id=1mcdAgAAQBAJ&redir_esc=y

Evangelos T, *Language Barriers and Miscommunication as a Cause of Maritime Accidents*.
Récupéré en juin 2019 sur

<https://maredu.hcg.gr/modules/document/file.php/MAK265/Dissertations%20in%20English/Language%20barriers%20and%20miscommunication%20as%20a%20cause%20for%20marine%20accidents.pdf>

Farouk B. (2015) *El nacimiento del castellano y su relación con el árabe*. Récupéré en avril 2019 sur <http://dSPACE.univ-tlemcen.dz/bitstream/112/8670/1/farouk.PDF>

Hernández Martín I. *Canal de Panamá* (2016). Récupéré en mai 2019 sur <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/6877/Canal%20de%20Panama.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

International Chamber of Shipping (ICS), *Bridge Procedure Guide 5th edition* (2016). Récupéré en avril 2020 sur

<https://tstarmet.com/wp-content/uploads/2019/08/Bridge-Procedures-Guide.pdf>

International Chamber of Shipping, Intertanko, OCIMF, *International Best Practices for Maritime Pilotage* (2002). Récupéré en avril 2020 sur

<https://www.ics-shipping.org/publications/?select-publication-types%5B0%5D=guidelines&hidden-current-page=1¤t-page=5>

International Maritime Organisation (2007) *Res 61/266. Multilingualism*. Récupéré en avril 2019 sur

<http://www.imo.org/en/OurWork/Conferences/Pages/Translation.aspx>

IMO, Résolution A.918(22) Phrases Normalisées de l'OMI pour les Communications Maritimes (2001). Récupéré en avril 2020 sur

<http://www.club-marin-breton.com/documentspdf/phrases%20anglais%20omi.pdf>

Jezierske M, La communication effective (1995). Récupéré en avril 2020 sur

https://bb.hzs.be/webapps/portal/execute/tabs/tabAction?tab_tab_group_id= 16 1

Kamath P, *Business Communication*. Récupéré en avril 2020 sur

http://www.jmpcollege.org/downloads/Barriers_to_Communication.pdf

Larousse, Le premier voyage de Christophe Colomb (1492-1493). Récupéré en avril 2019 sur

https://www.larousse.fr/encyclopedie/images/Le_premier_voyage_de_Christophe_Colomb_1492-1493/1313435

Lettany S, GMDSS Cours ROC & GOC Professionnel (2017). Récupéré en avril 2020 sur

https://bb.hzs.be/webapps/portal/execute/tabs/tabAction?tab_tab_group_id= 16 1

Lloyd's List, *One Hundred Ports* (2018). Récupéré en mai 2019 sur

https://transportationstore.informa.com/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2018/09/LL-Top-Ports-sampler.pdf

Lunenburg F, *Communication The Process, Barriers and Improving Effectiveness* (2010).

Récupéré en avril 2020 sur

<http://www.nationalforum.com/Electronic%20Journal%20Volumes/Lunenburg,%20Fred%20C,%20Communication%20Schooling%20V1%20N1%202010.pdf>

MAIB, *Report No 28/2015* (2015). Récupéré en avril 2020 sur

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5665aff8e5274a0367000010/MAIBInvReport-28_2015.pdf

MAIB, *Report No 7/2018* (2018). Récupéré en avril 2020 sur

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5ad86d01e5274a76c13dfdc1/MAIBInvReport07_2018.pdf

MAIB, *Report No 17/2018* (2018). Récupéré en avril 2020 sur

[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5bc74a8ee5274a363bcf7b4c/2018 - 17 - CMA CGM Centaurus.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5bc74a8ee5274a363bcf7b4c/2018_-_17_-_CMA_CGM_Centaurus.pdf)

MAISSPB, *Report of Investigation into a mooring operation accident causing death of a sailor onboard DSL Sui Sung 105 at Eurasia Wharf, Tsing Yi on 23 August 2009*. Récupéré en avril 2020 sur

<https://www.mardep.gov.hk/en/home.html>

Manuel Gil Barragán J, Aguilera Castillo A, *China and Latin America: Strategic partners or competitors?* (2017). Récupéré en juillet 2019 sur

http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-81602017000100073&script=sci_abstract&tlng=en

Martes L. (2015) *Revision of IMO Model Course 3.17 Maritime English. Focus on Maritime English to Auxiliary Personnel*. Récupéré en avril 2019 sur https://www.researchgate.net/publication/283164669_Revision_of_IMO_Model_Course_317_Maritime_English_Focus_on_Maritime_English_to_Auxiliary_Personnel

Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, *Panamá Flag Advantages*. Récupéré en mars 2020 sur

https://panamaembassy.co.uk/?page_id=602

Moreno-Fernández F. (2017) *Geografía léxica del español estadounidense. A propósito del anglicismo*. Récupéré en avril 2019 sur

http://cervantesobservatorio.fas.harvard.edu/sites/default/files/informe_anglicismos_sp.pdf

Moreno-Fernández F. (2006) *La lengua española en su historia y geografía*. Récupéré en avril 2019 sur

https://www.researchgate.net/publication/282612108_La_lengua_espanola_en_su_historia_y_su_geografia

Noble A. & Ziarati A. (2015) *Talking our ways to safer shipping*. Récupéré en avril 2019 sur http://www.hzs.be/~hzs/images/news/Nautilus_Telegraph_Sept2015_p36_Ziarati_Noble.pdf

Novotná M. (2007) *El anglicismo en la lengua española*. Récupéré en avril 2019 sur https://is.muni.cz/th/145734/ff_b/bakalarska_diplomova_prace.pdf

Ray R, *China-Latin America Economic Bulletin 2017 Edition* (2017). Récupéré en juillet 2019 sur https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2014/11/Economic-Bulletin.16-17-Bulletin.Draft_.pdf

Safety4Sea, *Three Reasons why Filipino Seafarers are the happiest Crew* (2020). Récupéré en avril en 2021 sur <https://safety4sea.com/cm-three-reasons-why-filipino-seafarers-are-the-happiest-crew/>

Sánchez Ricardo J, Palma Barleta E, et Mouftier L, *Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores* (2017). Récupéré en mai 2019 sur <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43132-reflexiones-futuro-puertos-contenedores>

Santana Villegas J.C, García-Santillán A, Escalera-Chávez M.E, *Variables que influyen sobre el aprendizaje del inglés como segunda lengua* (2016). Récupéré en avril 2021 sur <https://core.ac.uk/download/pdf/83007833.pdf>

Schriefer U, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse* (2008). Récupéré en avril 2021 sur <https://core.ac.uk/download/pdf/33333852.pdf>

Terrier C, *La communication* (2018). Récupéré en avril 2020 sur http://www.cterrier.com/cours/communication/10_introduction.pdf

Trenkner P, (2005) *The IMO – Standard Marine Communication Phrases – Refreshing Memories to Refresh Motivation*. Récupéré en avril 2019 sur https://www.researchgate.net/profile/Peter_Trenkner/publication/258046313_Refreshing_Memories_the_IMO_Standatd_Marine_Communication_Phrases/links/0deec526bb84ebd740000000/Refreshing-Memories-the-IMO-Standatd-Marine-Communication-Phrases

UNCTADSTAT, *Report Folders*. Consulté en mars 2020 sur <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

Valenciaport, *Valenciaport incrementa un 56,6% su presencia en puertos chinos en los últimos dos años.* (2018). Récupéré en juillet 2019 sur

<https://www.valenciaport.com/valenciaport-incrementa-un-566-su-presencia-en-puertos-chinos-en-los-ultimos-dos-anos/>

World Resources Institute, *Distribution of China's OFDI Stock* (2013). Récupéré en juillet 2019 sur <https://www.wri.org/blog/2015/01/china-s-overseas-investments-explained-10-graphics>

Wikipedia, *Al-Àndalus*. Récupéré en août 2019 sur

<https://es.wikipedia.org/wiki/Al-%C3%81ndalus#/media/Archivo:Al-Andalus732.svg>

Wikipedia, *Iberia before Carthaginian conquests c. 300 B.C.* Récupéré en avril 2019 sur

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ib%C3%A8re#/media/Fichier:Iberia_300BC-en.svg

Wikipedia, Liste des pays ayant l'espagnol pour langue officielle. Récupéré en juillet 2019 sur

https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_pays_ayant_l%27espagnol_pour_langue_officielle#/media/Fichier:Countries_with_Spanish_as_an_official_language.svg

Wordpress, *Le Valenciano*. Récupéré en août 2019 sur

<https://flowralepuntovalencia.wordpress.com/2015/03/09/le-valenciano/>

Annexe I

Rapports techniques sur les événements maritimes

RAPPORTS TECHNIQUES SUR LES ÉVÉNEMENTS MARITIMES PUBLIÉS EN ESPAGNE AVEC PLUS D'UNE LANGUE IMPLIQUÉE								
Événement	année	Ref.	Navire (s) impliqué (s)	Type d'événement	Langue impliquée?	Nombre et type de navires impliqués	Victimes	Informations complémentaires
1	2019	03/2019	Senefand	Chavirement et naufrage	Non	1, Pêcheur	3 disparus	Pavillon sénégalais. Nationalité de l'équipage n'est pas mentionné. Parmi il y avait 2 sénégalais et un espagnol. S'est produit à 32 milles nautiques au sud-ouest de Dakar (Sénégal).
2	2019	06/2019	Barcelona Knutsen	Accident opérationnel	Non	1, Gazier	1 blessé grave	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole et philippine. S'est produit à 500 milles nautiques au sud d'Hawaï (États-Unis).
3	2019		Tyger of London	Perte de quille et chavirement	Non	1, Bateau de plaisance	Non	Pavillon du Royaume-Uni. Équipage de nationalité allemande et suisse. S'est produit dans les environs de Tenerife (Espagne).
4	2019		Key Fighter	Accident opérationnel	Non	1, Chimiquier	2 morts	Pavillon maltais. Équipage de nationalité islandaise, philippine et espagnole. S'est produit dans le port d'Averoy (Norvège).

Tableau 16 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 1 à 4

Source : Rapport CIAM

5	2018	03/2018	Al Andalus Express	Chute à l'eau du FRB	Non	1, Ferry	2 blessés	Pavillon chypriote. Équipage de nationalité polonaise, espagnole, marrocaïne, bulgare, ukrainienne, maltaise, estonienne, lituanienne, roumaine et macao. S'est produit dans le port de Motril (Espagne).
6	2018	07/2018	Maersk Columbus	Incendie à bord	Non	1, Porte-conteneurs	Non	Pavillon américain. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionné. Étant un pavillon américain on peut supposer que l'équipage est américain aussi. S'est produit dans le port d'Algeciras (Espagne).
7	2018	12/2018	Bouzas L'Espoir	Abordage	Non	2, Ro-Ro et pêcheur	Non	Pavillons espagnols et français. Sur un navire l'équipage était de nationalité française, espagnole et portuguese. Dans l'autre la nationalité n'est pas mentionnée. S'est produit dans le golfe de Gascogne.
8	2018	21/2018	Fantastic Viking Star	Abordage	Non	2, Ro-Pax et navire à passagers	Non	Pavillons italiens et norvégiens. La nationalité de l'équipage n'est pas mentionnée. S'est produit dans le port de Barcelone (Espagne).

Tableau 17 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 5 à 8

Source : Rapports CIAIM

9	2017	05/2017	B/P Campolibre Alai	Incendie et naufrage	Non	1, Pêcheur	1 blessé grave	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole, sénégalaise, ghanéenne et ivoirienne. S'est produit à 330 miles nautiques au nord est de Mahé (Seychelles).
10	2017	08/2017	Tide Navigator	Échouement	Non	1, General Cargo	Non	Pavillon hollandais. Équipage de nationalité russe, ukrainienne et philippine. S'est produit dans les environs de Vilanova i la Geltrú (Espagne)
11	2017	09/2017	Almirante Berria	MOB	Non	1, Pêcheur	1 mort	Pavillon espagnol. La nationalité de l'équipage n'est pas mentionnée. S'est produit près de la côte française du golfe de Gascogne.
12	2017	15/2017	Isa Charlie IV	Abordage	Non	2, Navire de plaisance et vraquier	Non	Pavillons espagnol et chypriote. Sur un des navires l'équipage était de nationalité polonaise. Sur l'autre la nationalité n'est pas mentionnée. S'est produit dans le port de Tarragone (Espagne)

Tableau 18 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 9 à 12
Source : MAIB

13	2017	16/2017	Sea Dweller	Échouement	Peut-être	1, Pétrolier	Non	Pavillon chypriote. Équipage de nationalité ukrainienne, philippine et russe. S'est produit dans le port fondeadero de Ceuta (Espagne). Note : "Manque de communication entre les officiers de quart ainsi que manque de travail d'équipe"
14	2017	17/2017	Barco La Toja	MOB	Non	1, Navire à passagers	1 mort	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole. Passager décédé était de nationalité portugaise. S'est produit dans le port de O Grove (Espagne).
15	2017	21/2017	BBC Steinhoeft	Abordage	Non	2, Pêcheur et general cargo	Non	Pavillons espagnol et libérien. La nationalité des équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit à 20 miles nautique au nord-ouest d'A Coruña (Espagne).

Tableau 19 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 13 à 15
Source : MAIB

16	2017	26/2017	Midvolga 2 El Fairell	Abordage et naufrage	Oui	2, Chimiquier et pêcheur	2 décès	Pavillons russe et espagnol. Équipage de nationalité russe, espagnole, marrocaïne et sénégalaise. S'est produit dans le port de Barcelone (Espagne). Note: "Souvent, les pêcheurs maîtrisent à peine la langue anglaise ce qui rend la communication avec eux plus difficile.
17	2017	29/2017	Interlink Utility	Échouement	Non	1, Vraquier	Non	Pavillon des Îles Marshall. Équipage de nationalité chinoise. S'est produit dans le port de Las Palmas (Espagne).
18	2017		Denia Ciutat Creativa	Accidente opérationnel	Non	1, Ro-Ro	1 mort	Pavillon chypriote. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le port de Barcelone (Espagne). Note : " Il n'est pas mentionné si la victime avait des problèmes de langues avec ses collègues de travail ".

Tableau 20 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 16 à 18

Source : Rapports CIAIM

19	2017		Jolly Titanio	Accidente opérationnel	Non	1, Ro-Ro et porte-conteneurs	1 mort	Pavillon italien. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans les environs du port de Castellon (Espagne).
20	2017		Cape Med	Abordage	Non	2, General Cargo et vraquier	Non	Pavillons panaméen et chinois. Sur un des navires l'équipage était de nationalité indienne et philippine. Sur l'autre la nationalité n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le port de Algeciras (Espagne). Note: "Non-coopération du propriétaire chinois du navire et des autorités chinoises".
21	2017		Muros	Échouement	Non	1, General Cargo	Non	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole. S'est produit à Haisborough Sand (Royaume-Uni).

Tableau 21 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 19 à 21

Source : Rapports CIAIM

22	2017		Assanat	Chavirement	Non	1, Pecheur	2 morts	Pavillon belge. La nationalité de l'équipage et inconnue. Il y a des suppositions de qu'il a dû avoir au moins 1 marin espagnol puisque ça a été publié par les autorités espagnoles. S'est produit près de Margate. (Royaume-Uni)
23	2017		Pine 5	Accidente opérationnel	Non	1, General Cargo	1 mort	Pavillon panaméen. Équipage de nationalité indienne, russe, ukrainienne et sri-lankaise. S'est produit dans le port de Proximité de Bilbao (Espagne).
24	2016	01/2016	Oleg Naydenov	Incendie et naufrage	Si	1, Pêcheur	Non	Pavillon russe. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. Nous déduisons qu'elle n'est pas espagnole puisqu'il a fallu appeler un interprète pour cet incident. S'est produit dans le port Puerto de la Luz (Espagne). Remarque : Difficultés de langue entre les pompiers et l'équipage malgré le fait d'avoir un traducteur.

Tableau 22 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 22 à 24
Source : Rapports CIAIM

25	2016	05/2016	Baltic Breeze Mar de Marin	Abordage	Non	2, Navire marchand et pêcheur	5 morts	Pavillons singapourien et espagnol. Les nationalités de l'équipage n'est pas mentionnée. S'est produit à ria de Vigo (Espagne).
26	2016	07/2016	Guariste Primero	Incendie et naufrage	Non	1, pêcheur	1 disparu	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité cap-verdienne, espagnole et indonésienne. S'est produit dans l'océan Pacifique Sud.
27	2016	12/2016	MV Stolt Bobcat	défaillance structurelle dans les cales	Non	1, chimiquier	Non	Pavillon du Libéria. Équipage de nationalité russe et ukrainienne. S'est produit dans le port de Barcelone (Espagne)
28	2016	13/2016	Catalunya Spirit	Accident opérationnel	Oui	1, Gazier	1 blessé grave	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole et philippine. S'est produit dans la mer des Caraïbes. Note: " Faible niveau d'anglais de la victime".
29	2016	16/2016	Admiral Shabalin	Incendie	Non	1, Pêcheur	Non	Pavillon russe. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le port Puerto de la Luz (Espagne).

Tableau 23 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 25 à 29
Source : Rapports CIAIM

30	2016	18/2016	Matxikorta	Accident opérationnel	Non	1, Pêcheur	2 morts et 1 blessé	Pavillon espagnol. La nationalité de l'équipage n'est pas mentionnée. S'est produit à 10 miles nautiques au sud de Port-Gentil (Gabon).
31	2016	22/2016	Lisa Essberger	Accident opérationnel	Non	1, Chimiquier	1 blessé grave	Pavillon hollandais. La nationalité de l'équipage n'est pas mentionnée. S'est produit dans le port de Barcelone (Espagne).
32	2016	23/2016	Nuevo Madre Rosaura	MOB	Non	1, Pêcheur	1 disparu	Pavillon espagnol. Équipage avec nationalité espagnole et indonésienne. S'est produit dans les eaux françaises à 122 miles nautiques au nord de Punta Galea (Espagne).
33	2016	Sunpower	Sunpower	Polution	Oui	1, Pétrolier	Non	Pavillon panaméen. Équipage de nationalité grecque, ukrainienne, albanaise, géorgienne et roumaine. S'est produit dans le port de Huelva (Espagne). Note: "Fonctionnaire espagnol répondant à l'appel d'urgence ne parlait pas bien anglais".

Tableau 24 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 30 à 33

Source : Rapports CIAIM

34	2015	03/2015	Citadel	Échouement	Non	1, General Cargo	Non	Pavillon hollandais. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le fleuve Guadalquivir (Espagne).
35	2015	13/2015	Celsius Mumbay Wisby Argan	Abordage	Non	2, Chimiquiers	Non	Pavillons marshallais et norvégien. Équipage de nationalité indienne et philippine. S'est produit dans la baie de Algeciras (Espagne).
36	2015	16/2015	Safran	Chavirement et naufrage	Non	1, Pêcheur	2 disparus	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole et cap-verdienne. S'est produit à 36 miles nautiques au nord de San Sebastian (Espagne).
37	2015	17/2015	Zodiaco	MOB	Non	1, Pêcheur	1 mort	Pavillon portugais. Équipage de nationalité portugaise et espagnole. S'est produit au large de Leixoes (Portugal).

Tableau 25 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 34 à 37

Source : Rapports CIAIM

38	2015	19/2015	Be Good I Isleta Cuarta	Abordage et naufnage	Non	2, Pêcheur et navire de plaisance	Non	Pavillons espagnol et français. Un des navires avait un équipage de nationalité française. La nationalité de l'autre navire n'a pas été mentionnée. S'est produit dans les environs de Cabo de la Nao (Espagne).
39	2015	27/2015	Ceuta Jet	Perte de control et collision contre le quai	Non	1, Ro-Ro	Non	Pavillon chypriote. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le port de Algeciras (Espagne).
40	2015	28/2015	Rinconcillo Maria Dolores	Abordage	Non	2, Ro-Pax et pêcheur	Non	Pavillons maltais et espagnol. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit près de Tarifa (Espagne).
41	2015	29/2015	Detroit Jet L'Atlantida	Abordage	Non	2, Ro-Ro et ferry	Non	Pavillons marroccain et espagnol. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit dans le port de Tarifa (Espagne).
42	2015	31/2015	Hermanos Otero	Naufrage	Non	1, Pêcheur	1 disparu	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole et marocaine. Événement à Algeciras (Espagne).

Tableau 26 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 38 à 42

Source : Rapports CIAIM

42	2015	31/2015	Hermanos Otero	Naufrage	Non	1, Pêcheur	1 disparu	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité espagnole et marocaine. Événement à Algeciras (Espagne).
43	2015		Alboran	Chavirement	Non	1, Navire de plaisance	2 morts	Pavillon espagnol. Équipage de nationalité polonaise. S'est produit dans les environs de d'El Jadida (Maroc).
44	2015	x	Sorrento	Incendie	Oui	1, Ro-Ro-Pax	14 blessés	Pavillon italien. Équipage de nationalité italienne, philippine, espagnole et hondurienne. S'est produit à 20 miles nautiques à l'ouest de Palma de Majorque. Note: " Le bon niveau d'anglais et la connaissance de l'espagnol ont facilité la communication".
45	2015	15/2015	Explorer	Chavirement	Non	1, Barge	Non	Pavillon maltais. La nationalité de l'équipage n'a pas été mentionnée. S'est produit au sud-ouest de la côte de la Sardaigne (Italie).

Tableau 27 Rapports Techniques sur les Événements Maritimes publiés en Espagne avec plus d'une Langue impliquée
Événements 43 à 45

Source : Rapports CIAIM

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 utilisés. 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 deuxièmement 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 pêcheurs ?

Oui, il m'est déjà arrivé d'avoir eu des soucis avec des navires pêcheurs. 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 pêcheur.

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 internationaux ?

Oui. Et à 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-on 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 passé 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 interprétés 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 utilisons 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 internationaux ?

Il y a quelques années, quand je faisais partie de l'état major 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 faire des échanges d'équipages entre les différents navires, afin de se connaître 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 internationaux ?

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'amuse 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 pêcheurs, 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 à 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 voulait 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 extent 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 pronunciation 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, apart 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 is 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 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 communiquez-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 pêcheurs). 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 internationaux ?

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 pêcheurs. Souvent j'ai eu des problèmes avec les accents, par exemple c'était difficile de communiquer avec un pêcheur 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 internationaux ?

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 communiquez-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 pêcheurs. 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 finis 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 internationaux ?

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 faisais 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 internationaux ?

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 on 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 pêcheurs 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 internationaux ?

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 entraînements 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.

Annexe III

Questions Supplémentaires

1. Quel est votre avis sur la messagerie par écrit ?

- Interview 1 :

Peut être très pratique parce que ça facilite énormément la compréhension. Ça ne dépend pas de l'intonation de l'émetteur. En plus, ça crée un registre d'appels qui est très utile lors des collisions. Cependant, il faut toujours garder un œil sur les consoles. Du point de vue militaire c'est déjà un désavantage. Mais pour la marine marchande, où l'équipage est plus petit, c'est encore pire.

- Interview 3 :

L'AIS a supposé un grand avantage pour ce qui concerne la communication. Maintenant, toutes les informations importantes du navire peuvent être affichées par l'AIS.

Pour les militaires le chat suppose une grande aide aussi. En plus, il y a plus il y a beaucoup de monde sur la passerelle d'un navire militaire, du coup il peut avoir une personne dédiée à la communication écrite pendant que l'autre est centrée sur les tâches plus importantes.

- Interview 7 :

C'est un très grand avantage car on peut facilement écrire un message par écrit tranquillement derrière le clavier. Ça a déjà remplacé 80% des conversations par radio. Par contre j'ai pu l'utiliser que très peu de fois avec des navires marchands et ports. Je pense que c'est parce que c'est difficile de faire une veille avec ça. Un appel radio tu vas l'entendre mais pas un chat.

- Interview 5 :

C'est aussi utilisé par la marine de son pays et c'est très utile. Par contre ce n'est pas aussi rapide qu'un appel VHF.

- Interview 6 :

Trouve que c'est un très bon outil. C'est rapide et ça évite d'avoir des malentendus dû à la prononciation ou les accents.

- Interview 7 :

C'est un réel avantage car ça permet d'écrire de façon plus calme, ce qui facilite la communication. En plus ça peut être utilisé comme registre. Il l'a beaucoup utilisé dans la marine militaire car ça a remplacé 80% de la communication par radio. Par contre il l'a très peu utilisé avec les navires marchands. Le grand désavantage du chat, par rapport au VHF, c'est qu'on ne l'entend pas et du coup il faut avoir une personne dédiée uniquement à ça.

2. Quelle a été votre expérience avec des équipages étrangers ?

- Interview 1 :

Aucune, il a toujours travaillé avec un équipage national (espagnol).

- Interview 3 :

A participé à des opérations internationales de l'OTAN où il est commun de faire des échanges d'équipage. Généralement ça se passe bien mais il a déjà eu des difficultés avec des équipages qui ont tendance à continuer à utiliser leur langue maternelle. Il a aussi eu des difficultés de communication à bord de navires anglophones où il existe une multitude d'accents différents.

- Interview 5 :

A passé quelques jours à bord d'une frégate espagnole où la langue de travail n'était clairement pas l'anglais. À part ça il n'a pas eu d'autres expériences avec des équipages étrangers.

- Interview 6 :

A seulement de l'expérience avec des équipages grecs. A des moments donnés il a accueilli des officiers étrangers mais ça a principalement été des officiers Américains ou Anglais, jamais des Espagnols.

- Interview 7 :

A été sur des navires anglais et allemands et n'a jamais eu de souci. Il se rappelle d'une fois où il avait eu des petites difficultés avec un timonier de Liverpool : le timonier avait du mal à comprendre les ordres de barre du participant, à cause de son accent, mais le participant avait lui aussi du mal à comprendre l'accent du timonier.

3. Les cours d langue dans les écoles maritimes :

- Interview 2 :

Estime que l'anglais est appris une fois qu'on sort de l'école. Selon lui ceci est dû au manque de pratique avec des anglophones.

- Interview 5 :

Estime que l'anglais comme langue internationale maritime est assez et qu'il ne faut pas ajouter d'autres langues. Selon lui il vaut mieux devoir faire face à des centaines d'anglais différents qu'à des centaines de langues différentes.

- Interview 6 :

Pour lui parler d'autres langues est quelque chose de très positif. Selon lui, parler la langue de la région où l'on se trouve peut être un réel avantage.

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 communiquez 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. - <u>Par contre</u> 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 pêcheurs 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 pêcheurs.
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 pêcheurs).		- 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

Annexe V

Interview avec compagnie maritime belge

1. What were the problems that your company encountered in Argentina?

I will first explain a little bit the general way of working when it comes to languages. And then the specific issue we had with that particular project in Argentina, which was different from the normal way of working in the company. Normally on the ships we manage, we have the official working language, the official language and the working language, which needs to be English. That is the normal way. But for some projects, inside some countries, like this one it is a little bit different. For our project, it was one gas vessel which was going to stay in one country, Argentina, during the duration of the whole project. So we can say that it was not international shipping, but rather a domestic operation. And this had some impact on the regulations that apply on that vessel. In this case, it was a little bit more complicated because the ship was flying a Belgian flag, which means that you still have to comply with the rules for Belgian flagged vessels. But at the same time it operates in Argentina, and the local law over there is that you need to have an Argentinian flagged vessel. So there was a conflict between the two legislations. And in order to solve this conflict we asked for a waiver in Argentina. A waiver means that you can operate a foreign flagged vessel in Argentina under certain conditions. One of the conditions was that the full crew needed to be Argentinian. This made the situation it a little bit specific. You have a Belgian flagged vessel, which is quite specialized, so you need a qualified crew, and that is what we did. We obtained a waiver, to go from zero argentine to full argentine crew. So in the beginning, the idea was that we would keep English as the language of communication on board. Because for a certain period we would have a mix of argentine crew with Belgian, Croatian and whatever other nationalities we would have on board. So the only language that we could use was English. But then the problems started to appear very soon. In the case of the ratings for example, the majority of them did not have enough knowledge of the English language. Or at least to pass the language requirements that our company has. And this is no secret but in many countries, Spanish speaking countries I would say as well, the knowledge of English as a second language is not spectacular. It is not always very good. Especially in Latin America and in Argentina we have seen that, when you

go outside and ask for something in English, it will be difficult. People over there speak English very badly. In order to overcome that problem we started language courses. In this case English language courses. So that was the strategy that was followed in the beginning.

But that strategy was changed, because the efforts were actually too large, we saw that the ratings we had started from scratch really, and also the turnover of ratings was quite high. For example, we had 10 ratings on board of one ship, and already after a year we had maybe 40 new ratings. And at that moment, we decided that we would actually change the working language to Spanish and that we would teach the Belgian officers in charge of the operations to speak in Spanish. And it appeared to be more successful! So there were a few non argentine officers on board. Of course we had to make a selection of who would take part of the project. We had some officers who spoke Spanish as second or third language so of course these were given the priority to go over to this project. The group that we trained, were people that were interested to learn Spanish or at least the basic knowledge of Spanish at the cost of the company of course. So we had quite some volunteers who were willing to go to Argentina, with an Argentinian crew, and were willing to engage themselves to learn Spanish.

This was, so to say, the negative perspective of the project, where we had to force an English language upon local people who had no interest really to learn English, and it ended not being really successful. So to solve this we turned it around and asked for volunteers: non-argentine officers who wanted to learn Spanish and work in Argentina. And that has been much more successful. So this is a brief, explanation of the situation which was very specific of course with our project in Argentina.

2. What importance does the company give to the Spanish language when it comes to recruiting new people. How do you dispatch them?

Normally, the number of languages you speak is an advantage if you are a seafarer. So, the more languages you can speak the better it is. So that is a general rule. After it depends also on the trading of the vessel. If you are in a vessel in South America regularly, then obviously Spanish or Portuguese for brazil will be a big advantage if you are in such a trade. If you are more in the middle east, then Arabic as a second language will be more of an asset. We take this into account and people with language knowledge or assets will be engaged. So in that

way yes, Spanish is the second most spoken language worldwide and it is an important language for the marine industry. And it is in fact one of the official languages of the IMO.

3. Have you experienced communication problems in other situations? Not necessarily with Spanish. But f.e vessel communicating with VTS or between crew?

Yes, and that is a basic requirement for learning the English language for the deck officers. But when it comes to the AB's or for the ratings this is not necessarily the case. Most companies they have requirements for English, on top of the STCW requirements. STCW is quite limited, it's actually focused on the deck officers but not on the others. So then it depends on the school, but for example we have ratings and AB's from Ukraine and if they would not do our language test for recruiting people then it would not work. So we need to do these additional tests because otherwise the knowledge of the English language would not be enough for most of the seafarers. And of course you have other issues that go together with that because in some countries they will try to cheat on the language test. We have known stories and heard stories about people who were bribing the local agents to get the false English language certificate, so it is really complicated. In our case for example, we would need to do the interview face to face to make sure that we are speaking to the right person and not somebody else. But now it is even worst, because now they also ask the person's ID as there have been some identity frauds. Because people have sent their brothers or somebody else. It is really something which is an issue. And especially, now in a situation where the shortage of seafarers.

4. When dispatching different nationalities, do you take into account the incompatibilities that may exist between different nationalities?

In our case, we make a selection, we are having our resources in crew and we are taking into account that we are not putting on board nationalities where there might be issues. To give an easy example, we will not put Pakistani and Indian crew on board of the same vessel. It will be very tricky because you never know and it will depend on the experience. But yes, definitely we take all those elements into account and again, for the officers it is rather easy because most of them have had some education and you can have more communication, more interaction with them. But for the ratings it will be tricky because there is not always the same

contact between the rating and the office, so we don't experiment too much about the different nationalities to put on board the vessel. So for the ratings it is typically, all of them the same nationality. Sometimes we have ships with Indian ratings but again it will need to be all of them Indian ratings or all of them Ukrainian ratings. So with ratings we are a little bit more careful in mixing the nationalities.

Annexe VI

Invitation (Version anglaise)



Antwerp Maritime Academy

Juan Tuñón Castillo

Mobile: [REDACTED]

E-mail: [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Object: Interview Invitation for Master Thesis (Estimated duration of 20 mins)

Dear Mr [REDACTED],

I am a Master year student at the Antwerp Maritime Academy and currently conducting my Master Thesis, with Prof. Dr. Ludwina Van Son, about the role of Spanish speaking countries in the maritime sector. More specifically, the thesis focuses on the communication problems that may arise due to a multicultural/multilingual environment. The main objectives of this study are to:

- Determine whether or not language barriers play an important role in maritime accidents.
- Determine if the Spanish language is amongst those barriers.
- Identify the situations where communication problems tend to appear.
- Propose solutions which may reduce the impact of communication problems.

Your company, [REDACTED], has experienced problems due to language barriers with one of its contracts in Argentina. Having firsthand information on what these problems were and how your company managed them, could be highly valuable for this thesis. Which is why I kindly ask you for an interview.

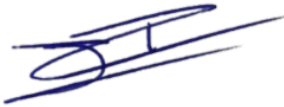
The interview would be a skype session (or other) about the experiences your company has had with the Spanish language in Argentina, the importance it gives to this language, the company's policy regarding communication etc.

A series of questions which will be treated during the interview has been attached to this document, in order to give you an idea of what to expect.

If you are willing to participate, please let me know and we will arrange a day and time for the interview. Your name as well as your company's name may be kept anonymous if required.

I thank you in advance for your valuable help and interest you will put into this thesis. If you have any questions concerning this thesis, you can always contact me on the e-mail address & mobile number provided above.

Best regards,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Tuñón', with a stylized flourish extending to the right.

Juan Tuñón Castillo