

# CONSEILS POUR DEMARRER UNE CARRIERE DANS LE YACHTING

## ***1) Le Monde du Yachting***

Le yachting est une activité qui a connu un fort développement ces dernières années et généré un nombre important d'emplois. Ajoutons à cela le caractère prestigieux et nous avons tous les éléments pour susciter des «vocations».

Au delà des apparences, il faut insister sur quelques points.

D'abord, dès lors qu'il s'agit d'un travail embarqué, les habitudes et conventions connues et appliquées précédemment à terre sont à jeter aux orties.

En outre, le service est omniprésent, de haute qualité, quel qu'en soit la nature.

Les propriétaires ou clients de yachts qui sont aussi des habitués à l'hôtellerie de luxe, ne comprendraient pas d'être moins bien traités à bord qu'au Carlton.

A bord, donc, le marin va trouver: durée de travail très importante, disponibilité permanente, discipline et rigueur. Ce sont là les maîtres mots pour qualifier les conditions d'exercice du métier de marin à la plaisance.

Ajoutons une compétence élevée nécessaire et on comprend que tout ne va pas être rose et facile.

Pour accepter de telles conditions, l'entrée en carrière ne peut être motivée que par une passion réelle et profonde. Une entrée faite sur le seul attrait d'une bonne perspective de rémunération est vouée à l'échec.

Le monde des yachts est et doit rester un univers de haut professionnalisme dans lequel l'amateurisme et le dilettantisme n'ont pas leur place.

### Comportement à tenir pour le bateau:

- Le teck: c est la moquette du bateau: pas de chaussures sur le teck (pieds nus), ou chaussures non agressives dédiées. Pas de produits salissants ou gras (protéger en cas de manutention)
- Souci permanent de ne pas abîmer le mobilier, les revêtements.
- Lavage du bateau et des annexes régulier, vitres toujours propres, inox brillants.

### Tenue et présentation:

L'uniforme doit être propre et repassé, ne comporter aucune fantaisie (badge, ruban)

Le cheveu propre et de préférence coupé court. Pas de coiffure fantaisiste (coupe, coloration voyante).

Pas de bijoux ou accessoires fantaisistes (piercing).

Dans ses locaux et en dehors du service, les marins peuvent ne pas porter l'uniforme, mais la tenue doit rester convenable, suivant les consignes du Capitaine.

### Comportement pour la vie en communauté et le service:

Avoir une hygiène et une présentation parfaites (port de l'uniforme)

Eviter toutes les actions bruyantes, particulièrement la nuit.

Prendre le repos aussitôt que c'est possible pour être disponible quand c'est nécessaire.

Avoir des rapports courtois avec les passagers, être souriant mais rester discret.

Respecter les lieux de vie de chacun, ne pas stationner dans les lieux réservés aux passagers.

Etre ponctuel.

Pendant les manœuvres, sur le pont, avoir un comportement particulièrement rigoureux: tenue, langage, posture.

Tabac: le grand problème à bord. Ne pas fumer n'importe où et n'importe quand:

- Pas pendant les manœuvres
- Pas dans les annexes
- Pas devant les passagers
- Pas à l'intérieur

Le tabac a aussi le tort de laisser des traces: odeurs tenaces, cendres...

### Intégration à l'équipage

Les yachts peuvent être classées en différentes catégories: en fonction de leur usage (charter ou privé), leur taille (+ou - de 500) , de leurs caractéristiques de construction et de leur mode d'emploi.

Ils obéiront tous à des règles communes, proches de celles des autres navires, mais aussi à des règles propres à chaque yacht. Un yacht est une compagnie à lui tout seul.

L'équipage est constitué de trois groupes de spécialités, de façon à assurer toutes les fonctions :

- Le pont: capitaine, second, bosco..
- La machine: chef mécanicien, adjoints, électricien..
- L'hôtellerie: chef cuisinier, stewardess, commissaire..

Sur les navires à faible effectif, les spécialités sont cumulées, de façon à assurer le bon fonctionnement. Plus le bateau est petit, plus la polyvalence est nécessaire.

En arrivant à bord d'un nouveau yacht, il convient donc de s'adapter.

1) Le bateau: apprendre le navire de manière plus ou moins approfondie en fonction du poste occupé: les compartiments, la technologie, la sécurité, les procédures de fonctionnement, etc.

2) L'équipage: c'est une des dernières sociétés humaines où la hiérarchie conserve toute sa valeur, mais aussi où l'esprit d'équipe est essentiel. L'entraide est indispensable, chacun doit participer aux tâches générales, gratifiantes ou non: manœuvre, sécurité, propreté, corvées de vivres, etc. L'individualisme n'a pas sa place à bord.

Les spécialités de l'hôtellerie sont tenues par une forte proportion d'éléments féminins. Il est rare qu'un yacht ne compte pas au moins une femme. Elles font partie intégrante de l'équipage et doivent être regardées comme tel.

A l'embarquement, il est de bon sens de respecter les règles établies à bord, de ne pas chercher à imposer les siennes ou celles appliquées dans un équipage précédent.

Une dernière chose à comprendre: la mer et les bateaux constituent un univers où le potentiel de connaissance est infini. Les plus anciens, qui, après de nombreuses années de navigation ont acquis un savoir solide, savent qu'il faut rester humble. Donc, si vous êtes nouveau venu dans cet univers, faites aussi montre de modestie.

Un marin au yachting reste un marin; rappelez vous que les plus grands, hommes et femmes confondus, ceux qui naviguent autour de la planète, souvent en solitaire, dans des conditions inimaginables, et quelquefois au péril de leur vie, ont le triomphe modeste et manifestent en tous temps une solidarité qui est nécessaire à ceux qui vont en mer.

## ***II) La Recherche d'un Emploi L'importance du réseau (Networking)***

**C'est quoi le business Networking ?**

Les différentes appellations de site de réseaux professionnels :

- Business Networking sur Internet
- Networking social professionnel
- Gestion et optimisation de son réseau sur Internet

Le Networking social professionnel ou business Networking est un outil de mise en relation professionnel.

Un site Internet qui permet à ses utilisateurs de catalyser son réseau de contact professionnel mais aussi de multiplier et diversifier ses opportunités de business. Chaque membre de ce Networking social professionnel s'appuie sur son réseau de contacts directs, constitué de personnes déjà inscrites sur le système ou qu'il a personnellement cooptées.

Par l'intermédiaire de son réseau de relations de premier niveau, un membre peut accéder aux contacts de ces contacts et ainsi de suite.

De la sorte, chacun peut entrer en relation avec des personnes qu'il ne connaît pas directement ou

demander à son réseau de contacts directs de diffuser ses besoins.

Simple et efficace, cette mécanique permet de tirer parti du réseau de relation de vos contacts tout en préservant la confidentialité du carnet d'adresse de chacun.

Un site web de réseautage d'affaires permet à ses utilisateurs de trouver et d'atteindre les hommes d'affaires qu'ils veulent contacter à travers des références de personnes qu'ils connaissent et en qui ils ont confiance.

Les sites dédiés au réseautage d'affaires tendent à se spécialiser pour se différencier. Dans ce domaine, les sites qui s'adressent aux professionnels (et seulement à eux) sont une catégorie à part entière et c'est aussi sans doute celle qui a le plus de pérennité dans le futur.

### **Développer votre relationnel**

Un des aspects essentiels est votre relationnel et votre réseau, si vous n'en avez pas concentrez-vous sur ce point.

Premièrement il convient de vous enregistrer auprès des agences spécialisées que l'on trouve essentiellement sur Nice, Monaco et Antibes et de les appeler régulièrement.

Deuxièmement il est important d'arpenter les différents ports, de parler aux équipages des différents yachts (vous vous apercevrez rapidement que l'anglais est essentiel), de postuler pour du «day work» (Travail à la journée), de vous faire connaître auprès des différents professionnels.

N'hésitez pas à aller voir les associations telles que le GEPY (Groupement des équipages professionnels du yachting) et à assister à leur réunion, visiter les différents yacht shows

### **III) - Votre CV**

#### **Réussir la présentation de son CV**

Vous pouvez suivre quelques règles typographiques et marketing pour réussir votre présentation de CV. Si vous avez un CV attrayant et bien présenté, **il captera facilement l'attention du recruteur. Ceci augmentera vos chances de décrocher un entretien. Votre CV est votre carte de visite !**

Deux choix s'offrent à vous : vous pouvez créer la présentation de votre CV par vous-même. Ca peut prendre du temps et ne pas donner le résultat escompté si vous n'avez pas des talents de designer.

Le deuxième choix est de recruter le service d'un designer professionnel.

Quelques agences sur Antibes sont spécialisées pour des cv style yachting, il vous en coûtera une quinzaine d'Euros.

Il faut absolument **adapter votre cv au yachting et soignez la présentation.**

Il est impératif de mettre votre photo – n'hésitez pas à aller chez un bon photographe Mettez en évidence tout ce qui peut se rapporter au yachting :

Insistez sur les diverses expériences manuelles: ébénisterie, menuiserie, mécanique, peintures, vernis, ... et sportives : plongée, pêche et tous les sports nautiques en général

N'oubliez pas de préciser vos compétences en mécanique, réfrigération, climatisation, électricité, informatique...

Les compétences qui peuvent faire la différence au niveau des capitaines et des armateurs sont: les langues étrangères, l'expérience hôtellerie classique et de luxe, expérience sur bateaux de croisière, les activités nautiques (voiles, plongée..)

#### **Rédiger son CV en français**

Pour la présentation de votre CV, commencez par le diviser en 4 ou 5 sections.

La section "FORMATION", "EXPERIENCES PROFESSIONNELLES", "COMPETENCES TECHNIQUES", "LANGUES" et "CENTRE D'INTERET" sont de mises. Pour vos expériences professionnelles, nous vous conseillons de lister vos expériences par ordre chronologique en commençant par la plus récente

#### **Rédiger son CV en anglais**

Parce que les usages britanniques sont différents des usages français, voici quelques points-clés à connaître :

- Si votre expérience le justifie, ne craignez pas de dépasser la limite d'une page
- Pas la peine de préciser votre date de naissance ni votre statut familial (célibataire, marié, avec ou sans enfant).

- L'usage veut que le CV se divise en 4 parties :

- 'Personal Profile' ou 'Personal project' : il s'agit d'un résumé accrocheur de vos principales qualités (3 lignes maximum).

- 'Education' : c'est-à-dire votre parcours scolaire et/ou universitaire. Ici, n'oubliez pas de préciser la ville et le pays d'obtention du diplôme, qui, aux yeux du recruteur étranger, seront plus parlants que le nom de l'établissement d'enseignement. Pour les CAP et BEP en apprentissage, vous pouvez laisser les intitulés français en complétant par exemple par '2 years diploma with apprenticeship'. Si vous êtes titulaire d'un bac professionnel, vous pouvez titrer, par exemple, 'BTEC' ou 'Professional A-Level Grade in.....'

Pour le BTS, vous pouvez le laisser apparaître en français ou mentionner 'Equivalent to a 2 years vocational (ou 'professional') diploma in...'

Pour vos diplômes maritimes, nous vous conseillons de laisser le titre français et de mettre l'équivalence en anglais, avec les limitations (telles qu'elles apparaissent sur le diplôme)

Les recruteurs étrangers connaissent encore peu les diplômes français (Issus de l'ENNM par exemple, à vous d'expliquer)

- 'Work Experience', 'Professional Background' ou 'Career History' : c'est la présentation de vos différents emplois. Soyez bref et utilisez des mots-clés.

- 'Languages and other skills' : c'est là que vous préciserez votre niveau d'anglais, si vous êtes titulaire d'un permis de conduire, si vous maîtrisez un ou plusieurs logiciels, et si vous avez des hobbies.

Les références sont essentielles dans un cv en anglais. Il s'agit de personnes susceptibles d'être contactées pour témoigner de vos qualités. Il convient d'en mettre au moins deux.

#### ***IV – Les Entretiens professionnels***

Les documents à prévoir pour l'entretien d'embauche

N'arrivez pas les mains vides pour votre entretien d'embauche

Prenez impérativement avec vous trois à quatre CV. Pourquoi autant ? Il en faut un pour vous, un pour le recruteur et d'autres pour les éventuels interlocuteurs qui pourraient être présents et souhaiter le consulter. Il peut arriver à certains recruteurs d'oublier de se munir du CV que vous aviez préalablement envoyé.

Quelques points seront ainsi gagnés en fournissant ces copies.

Une copie de la lettre de motivation envoyée au recruteur est aussi bien entendu impérative.

Si vous avez déjà eu des contacts avec le recruteur ou le bateau en général, prenez tout document s'y rapportant (compte-rendu d'un premier entretien, d'un contact téléphonique, etc.).

En fonction du poste, le recruteur pourra aussi vous demander d'autres documents. Faites-en une check-list à l'avance afin de ne rien oublier.

Ponctualité pour l'entretien d'embauche

La première impression du recruteur sera mauvaise en cas de retard à votre entretien d'embauche

Lorsque l'on dit «à l'heure», c'est A L'HEURE. Pas après mais pas non plus avant !

Prévoyez pour plus de sécurité d'arriver en avance, mais profitez de ces quelques instants pour vous décontracter, prendre un café ou chocolat chaud dans un bar, etc.

Attention à ne pas trop vous éterniser mais ne stressez surtout pas en jetant un œil à votre montre toutes les 30 secondes ! Et présentez-vous à l'accueil au plus tôt 5 minutes avant l'heure du rendez-vous.

Ne vous offusquez pas si le recruteur vous fait patienter plusieurs minutes. Il est fréquent d'attendre 10 à 15 minutes.

Dans le cas de certains recruteurs, vous devez être à leur disposition ! Le fait de vouloir repousser un entretien sous prétexte d'une demi-heure de retard leur semble inadmissible. Dans ce cas, il vaut

peut-être mieux vous demander si le poste en vaut vraiment la peine... toutefois, n'ayez pas trop de crainte. Ce type de recruteur est extrêmement rare et tend même à disparaître.

Présentation pour l'entretien d'embauche

Pas de tenue négligée pour l'entretien d'embauche

Une tenue correcte s'impose sans toutefois être aussi stricte.

Un peu de bon sens et tout se passera bien :

Pas de vêtements froissés:

pensez à enlever votre veste ou manteau dans la voiture, source de plis

Evitez les piercings visibles

Evitez les bijoux trop voyants et clinquants

Pas de tâche sur les habits

Pas de chaussures boueuses

Pas de coiffure extravagante

Pas de maquillage outrancier

Pas de vêtements provocants

Venez avec une mallette dans laquelle vous rangerez vos documents. Si vous n'en possédez pas, une chemise cartonnée d'aspect neuf sera suffisante.

Gestuelle pendant l'entretien d'embauche

Savoir quoi faire de ses mains et de ses yeux est aussi important que de savoir quoi dire

Le premier contact est souvent très important. Faites donc attention à votre poignée de main. Soyez ferme mais sans forcer. Commencer l'entretien avec une main molle ou en écrasant celle du recruteur est du plus mauvais effet !

N'évitez pas le regard du recruteur. Droit dans les yeux ! Si plusieurs personnes sont présentes, ne les oubliez pas.

Ponctuez votre entretien de sourires francs. Les sourires aident à la détente et donne à l'entretien un air plus rassurant, pour vous mais aussi pour le recruteur. Attention toutefois à ne pas donner de vous un air benêt.

Pensez à la Loi et à la politesse ! Ne fumez pas. Et pitié, pas de chewing-gum disgracieux !

Soyez courtois

«Bonjour, au revoir» est un minimum. Ne vous asseyez pas tant que personne ne vous l'a proposé.

Un petit geste en direction de la porte pour demander au recruteur si vous devez sortir pendant l'un de ses appels téléphoniques est poli et montre une personne respectueuse du privé.

Droit sur votre chaise sans croiser les jambes, vous occuperez vos mains avec un stylo et un bloc-notes. D'abord pour garder une trace des points importants de votre entretien. Ensuite pour dissimuler votre nervosité. Attention toutefois à ne pas «mâchouiller» le stylo et à ne pas écrire sans arrêt.

N'oubliez pas les yeux du recruteur ! Vous ne ferez qu'une prise de note de certains points importants.

Le reste du temps, le stylo sera juste tenu sans être trop agité..L'entretien va débuter et les choses sérieuses peuvent commencer.

### **Le début de l'entretien d'embauche**

#### **Bien des entretiens d'embauche commencent par la question :**

**« Parlez-moi de vous » !**

Et comment parler de soi ? C'est là un art que nombre d'entre nous imagine difficile. Et c'est cette impression de difficulté que vous devez combattre avant toute chose. Comment ? rien de plus... simple, si l'on peut dire.

Prenez le temps de bien expliquer qui vous êtes, de façon à ce que les choses soient claires dès le début de la conversation. Prenez soin de votre articulation et parlez lentement tout en prenant le temps de respirer. Employez dès le début un discours simple et précis. Plus vous vous ferez comprendre et plus vous montrerez que vous savez faire passer un message.

Ne négliger pas non plus le regard. Un regard fuyant est celui de quelqu'un qui n'a pas confiance en lui ou pire, qui dissimule quelque chose. Il va créer de la méfiance, la moins bonne chose qui pourrait vous arriver...

Prenez votre CV en main et apprenez-le. Remémorez-vous chaque point. Demandez ensuite à une personne de votre entourage de jouer le recruteur. Parlez-lui de vous, sérieusement, exactement comme vous devriez le faire dans l'entreprise. Votre complice devra vous interrompre pour vous poser une ou deux questions pendant votre présentation. Prévoyez toutes les questions possibles (en vous aidant de notre liste située en fin de dossier) et surtout ce qui peut les provoquer dans votre cursus: les trous dans l'expérience, les «niveaux» à la place des «diplômes», les changements d'orientation,

etc. De la même manière, la question

### **«pourquoi postulez-vous à cet emploi»**

...interviendra certainement. N'oubliez jamais le contenu de votre lettre de motivation. Si votre motivation y a été clairement affichée, gardez la même ligne d'idée. Sinon, préparez-vous à en parler. Rejouer plusieurs fois cette scène en demandant à votre «recruteur» de changer les questions et les moments d'interruption.

A la fin de ce jeu, vous ne devriez plus être déstabilisé par une quelconque question ou interruption. Considérez que le plus dur est fait ! Mais attention à ne pas tomber dans l'extrême en parlant trop de vous ! Voyez plus bas les erreurs à éviter.

### **La nature de l'entretien d'embauche**

Qui vous fera passer l'entretien d'embauche ?

Il existe différents types d'entretiens :

Entretien avec le Capitaine

Entretien avec le propriétaire

Entretien avec le Yacht Manager ou le broker

Entretien avec l'agence d'équipage

Les entretiens peuvent aussi se cumuler. Vous rencontrez en premier le Capitaine, puis le 2nd pour finir avec une personne 100% métier. Ces entretiens peuvent se faire le même jour ou sous forme de plusieurs rendez-vous.

La meilleure façon de paniquer pour un entretien est de ne pas savoir à quoi s'attendre.

*«Et si ça dure plus d'une heure, je serais en retard au suivant !»*

*«L'entretien n'a duré que 5 minutes ? c'est fichu»*

*«C'est quoi ces questions qu'il me pose, c'est un psy ?»*

*«Pourquoi il ne me demande rien sur ce que je sais faire ?»*

Ce genre de question, tout le monde se les pose.

### **Le stress et l'entretien d'embauche**

Le stress avant un entretien d'embauche peut vous faire perdre vos moyens

Sport, détente, jeu, lecture, chacun a ses trucs pour s'éloigner du stress. Utilisez-les avant l'entretien pour arriver détendu.

L'ennemi numéro un, le virus éliminatoire, la cause première des échecs lors des entretiens d'embauche est en effet le stress. Pourquoi? Et qui n'a pas stressé lors d'un examen ?

Dites-vous bien qu'un entretien d'embauche n'est pas un examen ! C'est un moyen mutuel de s'informer sur l'autre. Le recruteur veut mieux vous connaître pour savoir si vous ferez l'affaire. Mais vous aussi, vous souhaitez connaître la société recruteuse pour savoir si elle vous convient ! Ce n'est ni un examen ni un monologue, mais un entretien. Juste une discussion franche entre deux personnes.

Si vous stressez tout de même : respirez ! Prenez une grande inspiration par le ventre et souffler lentement. Recommencez autant de fois que nécessaire et vous verrez votre inquiétude s'évanouir. Si vous sentez le stress pointer lors de l'entretien, cette méthode est aussi valable. A vous d'être discret. Puis, comme précisé dans le chapitre «Soyez à l'heure», prenez le temps de décompresser en prenant un café au bar d'à côté. Il vous suffit pour cela d'arriver un peu plus tôt. Cela réglera les problèmes liés aux embouteillages ou à la foule des transports en communs...

### **Le salaire et l'entretien d'embauche**

Faut-il parler salaire lors de l'entretien d'embauche ?

Oui mais pas n'importe quand ni n'importe comment !

Une nouvelle recherche sur le net devrait vous permettre de connaître les habitudes salariales pour le poste visé en fonction de votre expérience et du secteur d'activité.

Le magazine « The Yacht Report » et le « Crew Report » ont déjà publié des grilles de salaire indicatives.

De cette manière, vous ne risquez pas demander trop ni trop peu. Autre point : ne parler salaire qu'à la fin de l'entretien. Si vous en parlez trop tôt, le recruteur aura l'impression que l'argent seul compte pour vous et que le bateau et le poste ne sont qu'accessoires. Vous aurez alors de grands risques d'être rejeté même si vos compétences sont en parfaite adéquation avec l'emploi proposé. A l'inverse, ne pas en parler laissera le recruteur sans voix ! Timidité ? Personne non sûre d'elle ? Dans le doute, le recruteur ne prendra peut-être pas le risque...

Parler du salaire est une bonne chose, mais pouvez-vous négocier? Oui ! Vous devez absolument négocier sauf si le recruteur vous fait comprendre expressément que ce sera inutile. La négociation

part du principe que vous connaissez évidemment tout ce qui concerne le salaire. Elle peut porter sur tous les points suivants : type de travail, salaire annuel, temps passé, primes possibles, révision après période d'essai, etc. Il est rare que le recruteur n'ait pas une certaine marge. Il a, pour le poste à pourvoir, un plancher et un plafond. Sans un mot de votre part, vous aurez certainement le minimum. Pire, sans une tentative de négociation, le recruteur pensera que vous n'êtes pas sûr de vous ou qu'il pourra en profiter pour vous demander plus sans donner en retour ! La négociation dépend aussi (et en est facilitée) des compétences que vous pouvez apporter en plus. Même si elles ne sont pas demandées mais sont utiles au bateau, elles vous permettront une négociation plus aisée. Attention toutefois à ne pas exagérer en espérant le beurre, l'argent du beurre et la crémière (ou le crémier) ! Trop demander vous fera perdre toutes vos chances de décrocher le poste. Quoiqu'il en soit, jamais de chantage (« *vous me donnez ça sinon le poste ne m'intéresse pas* ») vous perdriez toute possibilité d'entrer sur le bateau. Idem, jamais d'agressivité (« *non mais vous plaisantez, je ne vais pas travailler pour si peu* ») : même motif, même punition !

#### **V - Les contrats**

Attentions aux différents types de contrats. Ne signez pas n'importe quoi. Examinez votre contrat tranquillement et signez le plus tard si vous le souhaitez.

Une fois signé, il sera trop tard pour apporter d'éventuelles modifications

Demander à avoir un exemplaire de votre contrat. Il est de votre responsabilité de pouvoir le montrer aux autorités (En cas de contrôle des douanes, en l'absence de contrat vous pourriez être qualifiés de passagers ou de clients ce pourrait vous coûter une amende)

En cas d'accident également, il servira de preuve légale.

#### **VI - La couverture sociale et retraite**

Assurance Privées, ENIM, URSSAF

#### **VII - Le CEC (Certificate of Equivalent Competency)**

La plupart des bateaux commerciaux et privés battant pavillon rouge (Red Ensign) c'est-à-dire :

UK, Isle de Man, Isles Cayman, Gibraltar, Bermudes, BVI, Guernsey, Jersey, Anguila, Falkland Island, Monsterrat, St Helena, Turks & Caicos Islands

Obligent à un certain nombre de règle notamment en matière de brevets.

Plus spécifiquement, tout officier ne possédant pas un brevet britannique («UK certificate of competency) doit faire une demande de certificat de compétences équivalentes (Certificate of equivalent competency) auprès du MCA (Maritime Coast Guard Agency) afin de pouvoir travailler sur un yacht battant pavillon rouge; On vous demandera en outre de passer un test d'anglais ainsi que le UKLAP (UK Legal and Administrative Processes)

Pour plus de renseignements, contactez directement:

1) le MCA

Seafarer Training & Certification Branch

Maritime and Coastguard Agency

Spring Place

105 Commercial Road

SO15 1EG

Telephone: +44 (0) 23 8032 9231

Fax: +44 (0) 23 8032 9252

General enquiries:24 Hour Infoline

infoline@mcga.gov.uk

0870 600 6505

MCA Website Address: Internet: <http://www.mcga.gov.uk>

2) D&B Services

Jerry Baylis ou Jorg Wendt

3, Bd d'Aguillon - 06600 ANTIBES (France)

Tél. +33 (0)4 93 34 09 67 • Fax +33 (0)4 93 34 12 37

[dandb.services@wanadoo.fr](mailto:dandb.services@wanadoo.fr) • [www.dandbservices.com](http://www.dandbservices.com)

Ils organisent régulièrement des sessions de préparation à l'examen (test anglais + uklap) sur Antibes avec un inspecteur du MCA.

D'autre part, vous aurez également besoin d'un certificat médical délivré par un médecin agréé par le MCA– Seulement 2 médecins sont agréés dans la région

Dr P.A Ireland  
1913 route de Cannes  
Valbonne  
Tél: (04) 93 12 95 66

Dr Lefebvre  
69 bd Wilson  
Juan les pins  
Tél: (04) 92 93 07 70

Nous espérons que tous ces conseils vous seront utiles pour votre carrière dans le yachting.

Livret conçu et réalisé par:

**Nicolas Pélisson**  
Marinessence

**Geraldine Herpain**