

POINTS CAPITAUX A CONNAÎTRE AVANT DE S'ORIENTER VERS NOS METIERS

1) LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT MARITIME FRANCAIS, SOUVENT SANS NAVIRES, SONT TOTALEMENT INCAPABLES DE

DONNER LES FORMATIONS NECESSAIRES.

NE PARLONS MEME PAS DES ETABLISSEMENTS SPORTIFS, QUI

SIMPLEMENT NE SAVENT PAS DE QUOI ILS PARLENT ET NE SONT

PAS CONFORMES AU STCW.

UNE PART DE CES ETABLISSEMENT S'EST DISPENSEE DE TOUTE

FORMATION A LA MANOEUVRE SUR DES NAVIRES !!

DES EPREUVES DE MANOEUVRE SE "PASSENT" PAR ECRIT ET EN

CONTROLE CONTINU !!!

LES ETABLISSEMENTS AGREES PAR L'ENSEIGNEMENT MARITIME (pour certains établissements, cet agrément est un scandale) ont "produit":

EN 2015 : 1 650 diplômés Capitaine 200 (donc matelots pendant 365 jours de service professionnel effectif avant d'être breveté et d'avoir des prérogatives de commandement - encore limitées au mieux à 200 milles pendant 365 jours supplémentaires pour les 200 Voile)

EN 2014,2013 et 2012 : Plus de 1 450 diplômés par an !

Il est à la fois IMPOSSIBLE pour tous de se valider, et très difficile de trouver des contrats convenables pour ceux qui persévèrent.

LES CAPITAINE 200

Nous avons plus besoin que d'habitude de votre soutien pour financer les procédures judiciaires

LES
C

certaines ont débuté, c'est loin d'être fini.

LES

Le ridicule ne tue pas, sinon, il y aurait une hécatombe.

ÂÂ

Mais cela a déjà écourté quelques petites carrières.

ÂÂ

A qui le tour ?

ÂÂ

ÂÂ

ÂÂ

ÂÂ

ÂÂ

ÂÂ

IL EST TRES PROBABLE QUE LES DIPLOMES DES FORMATIONS DEBUTEES EN SEPTEMBRE 2014 NE TROUVENT PLUS AUCUN EMBARQUEMENT DANS NOS METIERS SI LES FUTURS CURSUS SONT MAINTENUS :

ÂÂ

ÂÂ

- SUPPRESSION DES FORMATIONS PRATIQUESÂÂ A LA MANOEUVRE DES NAVIRES (NI TEST) NI A LA TENUE DE QUART.

ÂÂ

Déjà très insuffisantes, ces formations pratiques son supprimées.

CetteÂÂ conformité au STCW est plus encoreÂÂ une stupidité du niveau d'une auto-école sans voiture, ou d'une école de pilotage sans avions.

ÂÂ

- SERIE DE PASSE-DROITS EQUIVALENCES DEMONETISANT COMPLETEMENT LES BREVETS FRANCAIS.

ÂÂ

- IL EST INCONCEVABLE ET RISQUE DE CONFIER NAVIRES ET CLIENTS A DES PERSONNES AUSSI PEU FORMEES.

ÂÂ

- IL N'EST PAS POSSIBLE AUX ARMATEURS DE TESTER LES CAPITAINES AVANT LEUR EMBARQUEMENT AU COURS DE TESTS PRATIQUES.

- HALTE AUX PSEUDO-FORMATIONS BLA-BLA SANS PRATIQUE NI EXAMEN VERITABLE.

Donc les capitaines 200 ou 200 voile (et pas tous car certains ne seront pas employables sur d'autres navires),ÂÂ même validés,ÂÂ ne pourront plus s'embarquer qu'à la pêche ou comme matelot. ÂÂ - NOUS ETUDIONS QUELS BREVETS ETRANGERS POURRONT COMPENSER CETTE CARENCE SCANDALEUSE.

ÂÂ

Citons le Master 200 britannique (sans commune mesure avec le très insuffisant Yachtmaster qui n'est plus utilisable à titre professionnel, et malgré certaines affirmations à la limite de l'escroquerie, ne peut représenter qu'une infime partie, en coût et durée, des qualifications obligatoires et de l'expérience indispensable)

ÂÂ

Amusons nous de la confusion entre ces brevets opérée par les "spécialistes" autoproclamés de la DAM.

ÂÂ

Amusons nous de la qualification par eux de nos métiers comme "métiers-loisirs"... Qu'un seul se propose d'embarquer (embarquer l'ont-il déjà seulement fait ?) sur nos navires avec nos clients en tant que marin (mais ont-ils la qualification pour ça ?) pour savoir de quoi ils parlent !

ÂÂ

Les financements publics français pour les formations étrangères sont inexistantes. Donc, devant l'apparente facilité, les établissements français d'enseignement maritime vont d'abord se frotter les mains puis un grand nombre d'entre eux disparaîtra.

ÂÂ

LES CAPITAINE 200 (y compris ceux issus des formations plus anciennes, qui avaient un contenu pratique, dont les PPV), POUR QUI C'ETAIT DEJA DIFFICILE, ÂÂ NE TROUVERONT PLUS D'EMBARQUEMENTÂÂ SOUS D'AUTRES PAVILLONS DES QUE CECI SERA CONNU.

ÂÂ

La méthode :

- invoquer des arrêtés publiés en catimini en 2013, sans consulter le CSFPM, sur la base de prétendus débats non communiqués datant de 2010, (avant la MLC, l'application duÂÂ STCW 2010,ÂÂ la loi "de l'Etat d'accueil", l'aboutissement des travaux en cours,...)
- rédiger des textes ineptes et illégaux
- ne pas communiquer les projets de textes, ne pas les mettre clairement à l'ordre du jour
- ne jamais les mettre en débat dans les groupes de travail
- les produire une seule et unique fois en réunion de 45 personnes
- refuser un véritable examen du contenu et un vrai débat réduit à quelques pseudo échanges oraux et brefs, dans lesquels tous les arguments ne sont ni développés ni écoutés.
- ne surtout pas écouter l'avis des armateurs et gens de mer intéressés, ce qui est simplement illégal et viole la Convention du Travail Maritime
- procéder à un vote dans lequel, malgré notre demande expresse, les votes "pour" ne sont pas appelés ni exprimés. Seuls les votes "contre" et les abstentions sont comptés.
- le CSFPM ne comprenait qu'un seul vote représentant nos métiers

ÂÂ

CECI est un procédé MINABLE, malhonnête, totalitaire qui ne restera pas impuni. Les tribunaux trancheront.

ÂÂ

ÂÂ

ÂÂ

MERCI L'ADMINISTRATION FRANCAISE !!!

ÂÂ

ÂÂ

MERCI LA DAM

ÂÂ

ÂÂ

MERCI LE SERVICE DES GENS DE MER

ÂÂ

ÂÂ

MERCI MADAME LA DIRECTRICE DES

ÂÂ

AFFAIRES

ÂÂ

ÂÂ

MARITIMES

ÂÂ

ÂÂ

Nous étudions les voies juridiques de recours, puisque ces prétendus professionnels totalement ignares et manipulés ne comprendront que les jugements prononcés contre eux.

ÂÂ

ÂÂ

2) LES VRAIS CLIENTS SONT RARES :

ÂÂ

Un client est une personne qui paie le service reçu au moins à son vrai prix minimum, celui indiqué dans l'article "ESTIMATION DES CHARGES ET FRAIS FIXES" de ce site. Ceux qui ne sont pas disposés à le payer ne sont pas des clients...

Un client doit donc avoir quelques moyens ou avoir franchi un seuil psychologique qui serait facilement dépassé si de nombreux intervenants, presque tous illégaux, ne faisaient pas croire qu'il est possible de naviguer au quart du prix. D'autant que le vrai prix n'est pas cher rapporté à la personne embarquée.

ÂÂ

3) DIMENSION HUMAINE :

ÂÂ

Des qualités humaines qu'aucun cursus de formation ne peut donner sont nécessaires. Citons la patience, l'autorité "souple", la politesse "ferme", la convivialité, le savoir-vivre, l'ouverture d'esprit, la débrouillardise, le sens pratique, les capacités de dialogue, le sang froid, la rigueur (indispensable pour ne pas subir d'impayés), la maîtrise de langues étrangères (l'anglais a minima), la culture générale permettant d'être "fréquentable" par les clients qui souhaitent plus qu'un bon technicien à bord, etc...

ÂÂ

4) PRE REQUIS :

ÂÂ

De nombreuses connaissances sont indispensables, mais doivent avoir été déjà acquises et maîtrisées. Elles ne sont pas concevables dans un cursus de formation dont la durée longue et les coûts élevés sont déjà en déconnexion avec l'économie de nos marchés. Elles sont de toute façon supposées avoir été dispensées par l'Education Nationale, le milieu familial, le vécu personnel...

En peu de mots, ceci est usuellement résumé par ce qu'on appelle la "culture générale"...

Citons à titre d'exemples la simple maîtrise du français (expression orale et écrite), de plusieurs langues (au moins l'anglais lu écrit et parlé de façon fluide), un minimum de rigueur

(applications pratiques réglementaires), de rudiments comptables, de "savoir-vivre", présentation et maintien, d'approche commerciale (clients, contrats, impayés...) etc... Pour certains métiers du grand yachting, l'hôtellerie, etc...

Aucune de ces "matières" ou qualités ne sont enseignées dans les établissements assurant les formations maritimes.

ÂÂ

Des qualités spécifiques indispensables : clairvoyance, sang froid sont nécessaires pour réagir de façon adaptée à des situations difficiles ou d'urgence (incendie, blessure d'un client, etc...).

Il n'y a pas de place pour les sujets à la panique, au mal de mer, à la peur du feu, aux addictions ou à la somnolence.

ÂÂ

Nos clients sont des personnes exigeantes, généralement de pouvoir et d'un niveau culturel qui leur fait rechercher autre chose que de simples manœuvriers à leur bord. Les navires ont des tonnages et tailles sans rapports avec ceux utilisés pour les formations, bien trop petits, et bientôt purement et simplement supprimés : La manoeuvre va s'apprendre "par écrit", comme c'est "intéressant". C'est surtout non conforme au STCW, donc illégal.

La réalité nous oblige à dire que les dits-manœuvriers issus des simples cursus strictement maritimes et plus encore sportifs (écoles de voile) ne sont bien trop souvent pas même à la hauteur de ces simples manœuvres. En effet, les plus petits navires sur lesquels nous intervenons, tant motor-yachts que voiliers, dépassent largement la taille de ceux qui servent à la formation, ou à ceux qu'on retrouve dans bon nombre "d'écoles". Une connaissance et une pratique préalable sont donc indispensables, les titres professionnels venant simplement "valider" un exercice préalable.

D'ailleurs, pour les vrais brevets (certainement pas le Capitaine 200 voile restreint qui est une pantalonnade, encore moins les 3 "mini-brevets", illégaux et frisant l'escroquerie) le processus de validation qui requiert un an de navigation professionnelle comme matelot pour un diplômé sortant d'école, avant de pouvoir exercer encore un an comme capitaine, avec des limitations qui seront levées au bout de 2 ans d'exercice, est considéré comme indispensable, bien que très difficile à réaliser sur les navires à équipage réduit (1 à maximum 3 professionnels sur les rares navigations au long cours de plus de 6 jours sans escale) où les places sont donc rares, particulièrement sur les voiliers, qui sont les seuls à permettre de se valider comme capitaine avec la mention "Voile". Le professionnel commandant un navire de plaisance est le plus souvent seul car son client préfère limiter les frais et conserver une couchette supplémentaire....

Les capitaines dans nos métiers ne sont pas isolés en passerelle mais en immersion constante avec leurs clients, et pas n'importe lesquels, ils ne sont pas seulement au commandement mais aussi à la manoeuvre... Les équipages sont réduits et la hiérarchie ne connaît pas l'expression

facile et simpliste d'un commandement classique. La dimension humaine est primordiale.

ÂÂ

5) COMPETENCES PROFESSIONNELLES :

ÂÂ

D'un strict point de vue maritime, les filières devraient être "presque" complètes, à l'expérience près...

Expérience supposée acquise au cours de validations difficiles à accomplir en conditions réelles, mais censées compenser les lacunes de l'enseignement... (v. plus haut...)

L'expérience préalable est aujourd'hui, plus particulièrement en mécanique et manoeuvre, indispensable car l'enseignement maritime ne suffit absolument pas à avoir les savoir-faire requis, et semble se complaire dans son incompetence (tout particulièrement avec les récents ÂÂ capitaines 200 restreints, limités aux voiliers de moins de 12 m et moins de 6 milles en navigation exclusivement diurne, sans vraie formation à la navigation, à la mécanique, à la radio et au SMSDSM, au radar, au encore moins à la manoeuvre, aux compétences médicales très restreintes et aux validations illusoire, inexistantes pour les "mini-brevets". Alors qu'ils ne pourront qu'être le ÂÂ seul "professionnel" à bord, dans la zone qui comprend le plus de trafic, d'obstacles, de courants et où ils n'auront ni les connaissances ni le temps de se sortir d'embarras seuls. Ceci devient une véritable escroquerie de la clientèle.)

ÂÂ

Au delà du contenu des formations, les prédispositions personnelles demandant adresse à la manoeuvre, sens des contraintes mécaniques sur la structure d'une coque, ÂÂ sur un ÂÂ moteur et sa transmission, sur un gréement et des voiles, agilité manuelle, débrouillardise, intérêt pour les questions techniques, et même inventivité lorsqu'il s'agit de se dépanner avec les moyens du bord, parfois au ÂÂ milieu d'un océan, mais plus encore, rapidement car à proximité de dangers côtiers sont cruciales...

ÂÂ

6) LES PROFESSIONNELS NE SONT PAS ÂÂ "RELAX" :

ÂÂ

LES DOCUMENTS "PUBLICITAIRES" ET LES PAGES SITE DU MINISTERE A CE SUJET SONT LAMENTABLES ET INEPTES.

ÂÂ

APRESÂÂ 4 ANS DE DEMANDES DE RETRAIT DE CES SUPPORTS STUPIDES ET SANS AUCUN LIEN AVEC NOS METIERS, ENCORE REEDITES EN 2013 (Alors qu'en 2011, il n'était question que d'épuiser les stocks déjà imprimés) NOUS PUBLIONS CES LIGNES...

ÂÂ

Il n'y a AUCUNE escale de rêve, seulement parfois des "paysages sublimes", si et seulement si on a le temps de les voir : les mêmes que peut voir un matelot ou un steward à l'ouvrage sur un paquebot, ou une femme de chambre de palace...

ÂÂ

Quand on a un peu de temps libre, on peut les voir...

En convoyage, il n'y a pas d'escales, et avec des clients, elles sont techniques... Loin de représenter une pause, elles sont une surcharge de travail.

ÂÂ

Rémunérations annoncées en totale déconnexion avec la réalité (c'est beaucoup moins).

On compte pas moins de 3 erreurs juridiques dans une même phrase...

ÂÂ

7) METIERS DURS.

SATURATION, UN POSTE POUR DE TRES NOMBREUX POSTULANTS

ÂÂ

Les journées sont longues et fatigantes, les capitaines sont en permanence au service de leurs clients qui sont les seuls plaisanciers à bord,ÂÂ mais eux ne le sont pas.

Le confort d'un poste d'équipage n'est pas celui des "guest-cabins".

Beaucoup de clients, dont beaucoup ne s'intéressent aucunement à la marche du navire et à l'environnement maritime (ce qui justifie qu'ils fassent appel à nous), ÂÂ ne connaissent pas de limites à leurs exigences et il nous appartient de fixer ces limites tout en maintenant une relation à la fois conviviale et commerciale. Nos métiers sont même très mal lotis, le code du travail est encore trop souvent une abstraction qui reste lettre morte pour les salariés enrôlés et des pouvoirs publics qui refusent d'intervenir. Une majorité de nos adhérents est individuellement ÂÂ à son compte non-salariée, donc le code du travail est inexistant pour la plus grande part de

Écrit par Administrator

Mardi, 04 Février 2014 19:42 - Mis à jour Mardi, 29 Septembre 2020 01:26

nos métiers. Mais les limites de durées de service sont fixées par le STCW, au-delà desquelles un marin devient inapte et sans brevet, donc en risque de sanctions pénales.

La concurrence est forte et prend de nombreuses formes déloyales et entièrement illégales. L'absence des pouvoirs publics fait que les contrôles n'interviennent souvent que trop tard, après l'accident, provoqué par un non-professionnel en situation illicite qui nous faisait directement concurrence...

Mais les vrais professionnels restent astreints à de nombreuses contraintes administratives qui n'ont de toute façon pas été pensées pour eux.

ÂÂ

BEUCOUP D'APPELES, PEU D'ELUS :

La concurrence est rude et souvent déloyale, la surpopulation de nos métiers a atteint un seuil qui les met maintenant en grave péril. Le ridicule du contenu des futurs cursus (sauf le module mécanique qui sera très nettement amélioré, mais ne sera plus l'objet d'un examen) jettera un peu plus, si c'était possible, nos métiers vers les formations et pavillons étrangers.