Présentation et directives concernant l'évaluation finale sur la base d’un « cadet training record book » (CRTB)

Pourquoi ?

Il est prévu de procéder à des évaluations dans le cadre de l’agrément des instances de formation maritime tel que visé à l'article 14 §1er de l'arrêté royal du 22 août 2020. Les instances agréées doivent fournir une formation qui donne lieu aux titres mentionnés à l'article 3 du même A.R., avec les exigences de formation définies à l'annexe 1re dudit A.R. Les temps de navigation réduits correspondent à un service en mer approuvé qui fait partie d'un programme de formation approuvé.

Toutes les instances agréées devraient proposer des trajets de formation complets dans lesquels tous les processus (étude, formation, examen et évaluation) relèveraient d'un seul système de contrôle de la qualité, à moins qu'ils ne choisissent de proposer seulement la formation avec temps de navigation long (qui n’est possible que pour la marine marchande). Dans ce cas, les modalités doivent être communiquées à l'avance et de façon claire à l'élève.

Pour les cours VII/2 et VII/4, l'option de temps de navigation long n'est pas reprise dans l'A.R. du 22 août 2020, donc une évaluation basée sur un « cadet training record book » (CTRB) doit toujours avoir lieu dans ce cadre.

Destinée à qui ?

Dans la marine marchande, la procédure de réduction du temps de navigation, combinée à un « cadet training record book » et à une évaluation, est possible pour les cours II/1, II/4, II/5, III/1, III/4, III/5, III/6, VII/2 et VII/4.

Pour la pêche maritime, la procédure du « cadet training record book », assorti d’une évaluation est prévue pour les formations de timonier, de second, de motoriste 221 Kw et de motoriste 750 Kw.

Quand ?

Un candidat peut se proposer pour une évaluation à partir de 60 jours (de navigation) avant l’obtention du temps de navigation minimum requis, à condition que le CTRB soit entièrement complété et que le temps de service minimum de veille sur le pont ou dans la salle des machines ait été effectué si d’application. Le temps de navigation est demandé par l'élève lui-même au service Gestion des navires.

Il est recommandé d'organiser des évaluations au moins 4 fois par an.

Comment ?

La commission d'évaluation doit être composée de 2 personnes au moins, dont 1 assesseur issu de l'institution au moins. Les deux évaluateurs doivent, comme l'exige la section A-I/6 de la STCW, avoir une connaissance des méthodes et techniques d'évaluation. 1 des assesseurs au moins doit avoir les compétences requises pour les types et niveaux spécifiques de formation ou d'évaluation des compétences des gens de mer à bord et à terre (article 14 §2 C de l’A.R. du 20/08/2022).

La commission examinera si le candidat est compétent pour exercer la fonction et si la personne a été suffisamment confrontée à la pratique pour développer les compétences nécessaires. Une évaluation n'est ni un questionnaire sur les connaissances, ni la répétition d'un examen, mais une question ouverte qui sonde le savoir pratique du candidat et non le savoir théorique.

Le résultat final de l'évaluation signifie la réussite ou l’échec de l'élève.

Que faut-il attester en cas de résultat positif ?

L'institution doit attester que les compétences définies dans la partie A du code STCW, conformément au brevet escompté, ont été acquises.

Pour ce faire, l'institution doit vérifier si les exigences minimales telles que définies dans l'annexe 1 de l’A.R. du 20 août 2020 sont bien respectées, à l'exception de la durée minimale de navigation (60 jours).

Que faire en cas de résultat négatif ?

En cas de résultat négatif, il faut toujours indiquer clairement pourquoi l'élève n'a pas réussi, afin qu'il puisse y travailler en vue d'une éventuelle deuxième chance.

L'institution détermine elle-même le nombre de fois qu’un élève peut représenter un examen.

Une procédure d'appel sera organisée par le SPF Mobilité.

Il s'agit d'une évaluation finale selon les mêmes règles que celles décrites dans le présent document.

Il sera toujours tenu compte de l'évaluation initiale et de la question de savoir si l'élève a acquis les compétences dans l'intervalle.

L'institution peut formuler des recommandations sur les mesures à prendre par le cadet, y compris, par exemple, une prolongation du temps de navigation et/ou un temps de navigation supplémentaire à bord d'un autre type de navire.

Quels sont les « cadet training record books » (CTRB) qui sont autorisés ?

Le SPF Mobilité et Transport recommande le CTRB au format ISF (version papier) mais un autre CTRB peut également être utilisé à condition qu'il contienne les mêmes fonctionnalités et réponde aux mêmes critères en termes de contenu. Le SPF Mobilité et Transport est ouvert à une version électronique du CTRB.

À quoi doit se conformer un CTRB alternatif ?

- Il doit énumérer les compétences du marin et les fonctions qu'il a exercées, conformément aux tableaux de la partie A du code STCW.

- Un officier doit avoir la possibilité de le valider.

- Ce code doit être gérable par l'élève en question.

- Ce code doit pouvoir être consulté par l'institution.

Quelles sont les parties du CTRB qui sont obligatoires ?

Le CTRB doit être rempli de manière aussi complète que possible. (En raison de la disponibilité limitée des stages, on ne peut remplir que les sections applicables au type de navire sur lequel on fait un stage.) Il appartient aux assesseurs de juger si l’étudiant a acquis les compétences décrites dans le code STCW pour sa formation.

Quel est le rôle de l'officier qui signe le CTRB ?

Le rôle de l'officier à bord est celui d'un mentor. (Le SPF attirera l'attention du secteur sur ce point). Étant donné que le ou les officiers concernés ne seront pas présents lors de l'évaluation, aucun rapport ou retour d'information n'est attendu de leur part pendant l'évaluation. Ainsi, la signature de

l'officier ne constitue qu'une confirmation que l'élève a été confronté à la compétence, mais pas une déclaration que la compétence a été effectivement acquise.