

## 06. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES : IMPACTS SUR LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE BREVETS ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE

APAM Liza AGGOUNE



L'OMI, l'Union européenne et la France ont mis en place des réglementations qui incitent les armateurs à rechercher des modes de propulsion moins émetteurs de CO2 que les carburants actuels. La période est donc à la recherche et à l'innovation. Coexistent aujourd'hui plusieurs modes de propulsion alternatifs, qui doivent s'accompagner d'une mise à jour des référentiels de formation afin d'être exploités en toute sécurité. Face à la multiplicité des nouveaux modes de propulsion en cours de développement ou déjà installés, quelles sont les adaptations à apporter aux trois niveaux de réglementation (international, national et européen) de la formation professionnelle maritime afin de continuer à répondre au principe premier de la sécurité maritime, à savoir, avoir un équipage suffisant en qualité et en nombre pour exploiter ces navires ?

### RÉSUMÉ

Ce travail a pour but de déterminer les modifications à apporter au Code STCW et aux référentiels de formation nationaux, dans le cadre de l'émergence de nouvelles propulsions. On peut identifier trois catégories de propulsions récentes. La première englobe les carburants novateurs utilisés dans un moteur thermique. La deuxième regroupe les propulsions électriques. Enfin, la troisième concerne la modernisation de la propulsion vélique. Globalement, le cadre réglementaire actuel demande à être ajusté, mais tous les éléments de formation sont déjà présents pour les deux premières catégories. La propulsion vélique, quant à elle, demande une adaptation de la réglementation internationale plus importante, car cette propulsion est absente de la STCW. Ce travail propose des pistes d'évolution de la réglementation internationale et nationale, ainsi qu'un référentiel de formation pour les navires propulsés par un combustible gazeux ou à faible point d'éclair.

## RECOMMANDATIONS

1. Faire évoluer au niveau national la structuration de la formation à l'exploitation des navires soumis au recueil IGF de la manière suivante :

- une formation de base commune à tous les carburants à faible point d'éclair ou gazeux,
- une formation avancée par famille de carburants, à savoir :
  - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés au GNL et au GPL,
  - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés à l'ammoniac et au méthanol,
  - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés à l'hydrogène.

2. Proposer une formation à l'utilisation des carburants gazeux ou à faible point d'éclair pour les navires non-soumis au Recueil IGF.

3. Faire évoluer le code STCW pour renforcer les connaissances sur la gestion et la maintenance des batteries dans le système propulsif des chefs mécaniciens à partir de la formation de mécanicien 250 kW jusqu'à la formation chef mécanicien « supérieure à 3 000 kW ».

4. Prendre en compte les évolutions proposées de la STCW pour les décliner dans les référentiels de formation nationaux.

5. Créer une formation à l'utilisation des carburants gazeux ou à faible point d'éclair pour les navires non-soumis au Recueil IGF et donc à la partie de la STCW qui s'y rapporte.

Proposer l'évolution de la STCW suivante : création d'un certificat « exploitation des navires pouvant être propulsés à la voile ». Pour cela, reprendre le référentiel développé par l'ENSM.

6.

7. Proposer l'évolution de la STCW suivante : création d'un certificat « exploitation des navires propulsés principalement à la voile ». Le certificat avancé sera acquis par tout marin qui a un certificat de base et qui aura suivi une formation spécifique à bord de ce type de navires. Cette formation sera encadrée par un registre de formation qui devra être validé par un centre de formation.