

**DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE**
**PROCÈS-VERBAL  
 DE LA COMMISSION DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA SÉCURITÉ**

<b>Objet du passage en CRS : Proposition Modification Règlement 224</b>	
<b>Référentiel technique des chalands miniers de jauge brute inférieure à 500</b>	
<b>Procès verbaux antérieurs : PV CRS Nouméa 18/QD1 – CRS Nouméa 31-05 – CRS Nouméa 37-06 – PV INF.52/01-PV REG53/01-PV CRS REG 07-0</b>	
<b>Date : 19-03-2026</b> <b>CSN : Nouméa</b>	<b>CRS : 22</b> <b>PV INF : INF 01</b>

**Division applicable**

Délibération n° 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires et son règlement annexé.

Divisions 222, 224, 225, 227, 240, 241, 234, 236, 211, 213, 214, 215, 217, 219, 310, 311, 321, 322, 331, 333, 336, 361

Le présent procès-verbal a pour objet de soumettre à l'avis de la commission les propositions de modification du référentiel technique applicable aux chalands miniers de jauge brute inférieure à 500 dans sa version consolidée applicable en Nouvelle-Calédonie.

**CONTEXTE**

Le procès-verbal REG 53.01 relatif à la doctrine « chalands miniers inférieur à 500 » a été validé par la CRS le 07 mars 2017, suite à 2 réunions de concertation avec les représentants du secteur en date du 16 décembre 2020 et du 25 février 2021. Une première version avait été approuvée par PV CRS REG 07-01, cependant avant de l'adopter comme règlement des modifications avaient été apportées pour tenir compte de l'avis du bureau d'études du Bureau Veritas (FPO). Ce dernier PV REG avait acté la validation sous forme de règlement 224 des dispositions applicables aux chalands miniers de Nouvelle-Calédonie, rendue applicable via la parution au JONC de l'annexe à l'arrêté d'application n° 2021-2239/GNC du 8 décembre 2021 pris en application de la délibération N°119/CP.

Plusieurs retours d'expérience sur des constructions neuves soumises à examen de la CRS depuis cette date ont amené à interroger certaines dispositions dudit règlement, notamment sur les règles applicables à la tonture et conditions de circulation à bord pour les opérateurs, en lien avec les hauteurs de pavois et valeurs réglementaires des gardes corps.

En effet, les diversités d'exploitation et de mise à couple pour le chargement entre opérateurs miniers, impliquent des conceptions différentes sur les aménagements des étraves et pouples. En parallèle, la volonté d'accompagner le développement de la construction locale, a amené diverses réflexions et discussions avec les professionnels du secteur sur des solutions alternatives aux règles prescriptives dudit règlement sur le franc-bord.

En conséquence, les propositions de modification du règlement fournies en pièces-jointes visent :

- à répondre à cet objectif de souplesse en introduisant une approche par les risques auxdites règles prescriptives ;
- à fixer certains risques devant être pris en compte par l'affranchissement des règles prescriptives ;
- à conserver un standard de sécurité équivalent sur les principaux risques induits par l'usage de la batellerie, notamment sur les circulations à bord et la chute à la mer.

### **AVIS DE LA COMMISSION**

**La commission prend note des dispositions du présent projet. Elle émet un avis favorable sur les propositions de modifications des critères relatifs aux hauteurs des hiloires de cale, de nature à clarifier les critères d'approbation sur le franc-bord de toutes les conceptions de chalands neufs de la Nouvelle-Calédonie.**

**Une phase de consultation de 2 mois est annoncée, avec la présentation d'un PV REG pour la CRS 23 de juin 2026.**

### **SIGNE**

**Le Directeur adjoint des Affaires Maritimes de la Nouvelle-Calédonie  
Sébastien VERDEAU**

**Président de la Commission de la Réglementation et de la Sécurité de la Nouvelle-Calédonie**



# ANNEXE

## Chapitre 2

### FRANC-BORD, STABILITÉ, COMPARTIMENTAGE ET ASSÈCHEMENT

#### **Article 2.03 : Condition d'assignation du franc bord (free-board)**

Les conditions d'assignation du franc bord sont les suivantes :

##### **1. Panneaux :**

1.1. Les panneaux d'écouille en bois sont interdits.

1.2. Tous les compartiments étanches, à l'exclusion des doubles fonds d'une hauteur inférieure à 760 mm, doivent être accessibles par l'intermédiaire de panneaux de pont, de trous d'homme ou de portes étanches réalisées dans le pont ou dans le cloisonnement étanche.

1.3 Les panneaux de pont, portes étanches et tape de trous d'homme doivent avoir une solidité, une rigidité et une étanchéité jugées satisfaisantes. Ces critères sont considérés comme atteints lorsqu'ils sont construits conformément aux règles d'une société de classification habilitée.

1.4 Il n'est pas requis de panneau d'écouille pour la cale de chargement.

##### **2. Surbaux :**

2.1 Les surbaux de la cale ou hiloires de cale doivent être en tout point d'une hauteur minimale au-dessus du pont de 800 mm.

2.2. Les surbaux des panneaux ouvrant utilisés pour la fermeture des écoutilles sur le pont doivent avoir une hauteur minimale au-dessus du pont de 760 mm.

#### **Article 2.06 : Tonture**

Afin d'augmenter la réserve de flottabilité, les chalands neufs peuvent présenter une tonture aux deux extrémités sans que la hauteur d'étrave et de poupe dépasse les 2/3 de la hauteur de l'hiloire ou du surbau de cale. **Des hauteurs supplémentaires au titre de mesure particulière de prévention de l'envahissement des cales peuvent être acceptées par l'autorité compétente, sur présentation de l'évaluation réalisée par l'armateur et répondant aux objectifs de prévention des risques professionnels maritimes tels que décrits au chapitre 4 du présent règlement et à son annexe.**

Il est recommandé que les hiloires ou surbaux de cale disposent de jambettes extérieures servant de brises lames.

## Chapitre 4

### Protection des travailleurs

#### **Article 4.01 : Protections individuelles**

Toute personne à bord d'un chaland doit porter un casque, des gants, des chaussures de sécurité et un vêtement à flottabilité intégrée lors des opérations de chargement, d'accostage, d'appareillage et de préparation au remorquage. **Les protections individuelles ci-avant peuvent être complétées de procédures spécifiques compte tenu des dispositions particulières prévues au titre de l'évaluation des risques professionnels fournie par l'armateur.**

#### **Article 4.02 : Sécurité des accès et des zones de travail**

### **1. Moyens d'accès au chaland**

Les chalands doivent être munis de moyens d'accès offrant des garanties suffisantes de sécurité. Ces moyens d'accès et les mesures associées doivent être pris en compte dans le document d'évaluation des risques professionnels de l'entreprise.

### **2. Eclairage des lieux de travail**

Les moyens d'accès doivent bénéficier d'un éclairage artificiel suffisant afin d'assurer la sécurité des personnes présentes. Les lieux de travail doivent, autant que possible, disposer d'une lumière naturelle suffisante et bénéficier de dispositifs permettant un éclairage artificiel approprié aux travaux qui y sont effectués sans mettre en danger la sécurité et la santé des travailleurs ni gêner la navigation d'autres navires.

### **3. Zones des lieux de travail**

Les surfaces des zones d'évolutions des personnes travaillant à bord doivent être antidérapantes.

Les zones de travail doivent être exemptes d'obstacles autres que ceux indispensables au bon fonctionnement du chaland. S'il en existe, ces obstacles doivent être clairement perceptibles, notamment par une coloration contraste et/ou un marquage approprié.

#### **Article 4.03 : Evaluation des risques professionnels**

*L'évaluation des risques professionnels doit indiquer les mesures de prévention et de protection des personnes afin de tenir compte des spécificités induites par l'exploitation du chaland.*

*L'adaptation des dispositions constructives saisies par l'armateur au titre notamment du chapitre 2 dudit règlement, doit clairement établir le niveau des dispositions mises en oeuvre par l'armateur sur les risques suivants :*

- *circulations à bord et chute de plain-pied: mesures complémentaires sur la tenue du caractère antidérapant des ponts et les conditions de leur maintien en état ;*
- *chute à la mer : mesures complémentaires sur la prévention du risque de chute à la mer, incluant les procédures de sensibilisation et familiarisation des équipages ;*
- *récupération d'un homme tombé à la mer : procédure d'entraînement des équipages du navire (remorqueur) chargé du touage et de l'assistance à une personne tombée à la mer.*

#### **Article 4.04 : Dispositions transitoires**

*1. Les navires existants dont la date de pose de quille est antérieure au 31 mars 2026 se conforment aux dispositions de l'article 224-4.03 un an à partir de la date de publication dudit règlement et au plus tard le 30 juin 2027.*

*2. Les navires neufs dont la date de pose de quille est postérieure ou égale au 1er juin 2026 se conforment aux dispositions de l'article 224-4.03 3 mois au plus tard à compter de leur visite de mise en service et au plus tard le 31 décembre 2026.*