

RÈGLEMENT 224

Chalands miniers de jauge brute inférieure à 500

Chapitre 1 – Dispositions générales

Article 1.01	Champ d'application
Article 1.02	Identification des
Article 1.03	Zones de navigation

Chapitre 2 – Franc bord, stabilité, compartimentage et assèchement

Article 2.01	Généralités
Article 2.02	Structure et échantillonnage
Article 2.03	Conditions d'assignation du franc-bord
Article 2.04	Détermination du franc-bord
Article 2.05	Étanchéité
Article 2.06	Tonture
Article 2.07	Stabilité
Article 2.08	Compartimentage
Article 2.09	Assèchement et dispositifs de renflouement

Chapitre 3 – Sécurité de la navigation

Article 3.01	Moyen de stabilisation pour prévenir les
Article 3.02	Radiocommunication

Chapitre 4 – Protection des travailleurs

Article 4.01	Protections individuelles
Article 4.02	Sécurité des accès et des zones de travail

Chapitre 1

Dispositions générales

Article 1.01 : Champ d'application

1. Un engin flottant peut être considéré comme un chaland minier s'il:

- est dépourvu de moyens de propulsion autonomes ;
- est sans équipage ;
- transporte le minerai en cale, cette cale pouvant ne pas être munie de panneaux étanches ;
- a un coefficient de remplissage égal ou supérieur à 0,9 ;
- a un rapport largeur/creux supérieur à 2 ;

Sauf dispositions contraires, le présent règlement est applicable aux chalands miniers neufs et existants immatriculés en Nouvelle Calédonie non propulsés d'une jauge brute inférieure à 500.

Par chaland existant on entend un chaland dont la quille a été posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent avant la date de publication du règlement.

Par chaland neuf on entend un chaland dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à partir de la date de publication du règlement.

Les dispositions applicables aux chalands existants sont explicitement indiquées dans le présent règlement.

2. L'expression « dont la construction se trouve à un stade équivalent » se réfère au stade auquel :

- a) une construction identifiable à un navire particulier commence ; ou
- b) le montage du navire considéré est commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1% de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

Article 1.02 : Identification des chalands

Tout chaland devra porter à la poupe son nom en lettres de couleur clair sur fond foncé.

Il doit être inscrit de chaque côté des bordés d'hiloire de cale, la marque extérieure d'identité constituée des initiales du quartier NC et du numéro d'immatriculation attribué par le service des affaires maritimes.

Les caractères des inscriptions ci-dessus indiquées devront avoir au minimum une hauteur de 250 mm et une largeur de trait de 40 mm.

Article 1.03 : Zone de navigation

Zones de navigation autorisées :

- Chaland en opérations commerciales : 5^{ème} catégorie de navigation ou jusqu'au point de mouillage du vraquier à l'intérieur du lagon à condition que la hauteur de mer totale soit inférieure à 1 mètre et la vitesse du vent inférieure à la force 7 de l'échelle Beaufort.

- Chaland lège (à vide) : dans les limites de la 3^{ème} catégorie de navigation.

Chapitre 2

FRANC-BORD, STABILITE, COMPARTIMENTAGE ET ASSÈCHEMENT

Article 2.01 : Généralités

1. Définitions :

1.1 La « longueur (Lr) » est égale à 96% de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85% du creux minimal ou à la distance entre la face avant de l'étage et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

1.2 La « longueur hors tout Lht » désigne la longueur hors tout de la coque du chaland.

1.3. La « longueur L » est ainsi définie : si $L_r < 24\text{m}$: $L = L_h$, si $L_r \geq 24\text{m}$: $L = L_r$

2. Attestation de Conformité :

A la mise en service, tous les chalands neufs doivent disposer d'une attestation de conformité au présent règlement délivrée par une société de classification habilitée

Cette attestation est valable 5 ans.

(Format de l'Attestation de Conformité au règlement 224 en annexe I).

3. Attestation de visite :

3.1 Visite quinquennale

Une visite quinquennale de tous les chalands neufs et existants est effectuée par un expert d'une société de classification habilitée.

Cette visite est effectuée à sec et comprend les vérifications suivantes :

- examen des éléments de structure et des bordés,

- contrôle de l'échantillonnage par le biais de mesures d'épaisseurs selon les exigences portées dans le règlement de la société de classification,

- contrôle de l'étanchéité des volumes flottables

- respect des dispositions applicables du présent règlement.

A l'issue de cette visite, la société de classification habilitée délivre une attestation et un rapport de visite précisant :

- le bilan des mesures et essais effectués lors de la visite.
- Le bilan des réparations effectuées,
- une appréciation sur l'état général des différentes parties structurelles du chaland,
- le respect des dispositions applicables du présent règlement.
- les points restant à traiter s'il en est avec le délai maximum de réalisation

Cette attestation est valable 5 ans.

(Format de l'attestation de visite quinquennale de chaland en annexe II)

3.2 Cas des Chalands existants

Tous les chalands existants devront disposer d'une attestation de visite au plus tard de 31/12/2022.

Lorsqu'un chaland ne dispose pas d'une attestation de visite au 31/12/2022, cette échéance peut être reportée au cas par cas, à la demande de l'exploitant et au plus tard jusqu'au 31/12/2024, s'il est démontré qu'une société de classification habilitée est dûment mandatée par l'exploitant pour effectuer les visites de ses chalands tels que mentionné au paragraphe 3.1 du présent chapitre depuis au moins le 31/12/2021.

Article 2.02 : Structure et échantillonnage

1. Généralités :

La solidité de la construction est vérifiée par une société de classification habilitée dans le cadre de la délivrance de l'attestation de conformité au présent règlement. Cette vérification concerne les plans de structure, la concordance entre des plans et la construction sur le chantier ainsi que la qualité des soudures s'il y a lieu.

L'armateur transmet à l'autorité compétente les attestations prévues par l'article 2.01

2. Structure et échantillonnage :

2.1. La disposition d'ensemble, l'échantillonnage, la construction des éléments principaux de la structure de la coque (fonds, murailles, ponts, cloisons, charpente avant et arrière, étrave, étambot,...) doivent être réalisés en tenant compte :

- de la nature et des caractéristiques des matériaux utilisés de la mise en œuvre et de leur mode d'assemblage ;
- de ses dimensions, de son agencement intérieur, ainsi que du tirant d'eau maximal prévu pour son exploitation ;
- des conditions de cette exploitation et éventuellement d'une répartition particulière des poids à bord.

2.2. Le tirant d'eau maximal ou enfoncement maximal matérialisé par les marques d'enfoncement est celui du cas de chargement maximum (100%) du dossier de stabilité.

2.3. Les matériaux utilisés doivent être conformes aux normes en vigueur et utilisés suivant des techniques de mise en œuvre et d'assemblage appropriées, de telle manière que l'ensemble de la construction présente une garantie suffisante de solidité pour le service prévu.

2.4 Les dispositions des paragraphes 2.1, 2.2 et 2.3 s'appliquent, en particuliers, à l'échantillonnage de la structure principale du chaland.

2.5. Lorsque certains éléments étanches de la charpente intérieure, tels que les cloisons ou les ponts, contribuent au compartimentage du chaland, leur construction doit répondre aux prescriptions de la présente partie en tenant également compte de leur résistance aux efforts locaux et de rôle dans la résistance d'ensemble du chaland.

2.6. Il est fait application du règlement de la société de classification habilitée en ce qui concerne la solidité de la structure.

2.7 L'utilisation de soudures, bouchons ou boutonniers pour la liaison des tôles des doubles fonds avec le raidissage des doubles fonds est autorisée pour les chalands dont les doubles fonds ont une hauteur inférieure à 760mm.

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 760mm, 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 tôle 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 800mm.

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

Article 2.04 : Détermination du Franc bord

1. tous les chalands doivent porter de chaque bord, sur les flancs et au milieu de la longueur, une marque d'enfoncement déterminant de façon apparente la limite supérieure d'immersion du chaland.

2. Le franc-bord assigné est la distance mesuré verticalement sur les flancs et au milieu de la longueur entre le bord supérieur du livet de pont et le bord supérieur de la marque d'enfoncement.

Le franc bord assigné ne peut être inférieur à 100 mm.

3. Le franc-bord assigné matérialisé par les marques d'enfoncement correspond au cas de chargement maximum (100%) du dossier de stabilité.

4. Chaque marque d'enfoncement est représentée par une tôle d'une hauteur de 100 mm et d'une longueur de 400 mm soudée sur la muraille.

5. L'apposition des marques d'enfoncement est effectuée sous le contrôle de l'autorité chargée de la délivrance de l'attestation de conformité au présent règlement.

Article 2.05 : Etanchéité

1. Généralités

L'étanchéité des bordés et du cloisonnement est vérifiée par la société de classification habilitée dans le cadre de la délivrance des attestations prévues par l'article 2.01.

2. Contrôle de l'étanchéité du compartimentage :

L'étanchéité de tous les compartiments y compris des doubles-fonds doit être vérifiée en présence de la société de classification qui délivre les attestations prévues par l'article 2.01 par des essais consistant à pressuriser les compartiments à l'air selon les exigences de la société de classification.

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.

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

Article : 2.07 Stabilité

Cet article est applicable aux chalands neufs uniquement.

1. Contenu du dossier de stabilité

Le dossier à soumettre à l'autorité à l'autorité compétente au moins les documents ci-après :

1.1 un plan d'ensemble avec indication des caractéristiques principales. Ce plan doit présenter le chaland en vues transversales, longitudinales et de dessus. Doivent y figurer les différentes cloisons permettant de compartimenter le chaland.

1.2 Les données hydrostatiques fournies en fonction du tirant d'eau moyen sous quille. Ces données portent sur les paramètres suivants et sont calculés dans l'hypothèse d'une eau densité 1,025

- Déplacement par centimètre d'immersion.
- Position du centre de carène par rapport à la ligne de base
- Position du centre de carène par rapport à la perpendiculaire arrière.
- Hauteur du métacentre transversal au-dessus de la ligne de base.
- Hauteur du métacentre longitudinal au-dessus de la ligne de base.
- Moment pour changer l'assiette d'un centimètre.
- Position du centre de gravité de la flottaison par rapport à la perpendiculaire arrière.

1.3 Les données pantocarènes. Les volumes étanches considérés pour le calcul de ces données doivent être précisés.

1.4 Le procès-verbal détaillé de l'expérience de stabilité.

1.5 Les cas de chargement suivants :

- chaland léger
- chaland chargé à 100%.

Le chargement maximum à 100% détermine l'enfoncement maximum du chaland et le franc bord assigné tel que matérialisé par les marques d'enfoncements définies à l'article 2.04.

Le chargement de minerai de nickel doit prendre en compte une densité de minerai minimale de $1,4 \text{ t/m}^3$.

1.6 Chaque cas de chargement doit être présenté avec les éléments suivants :

- Le détail des poids et centres de gravité qui conduisent au déplacement et aux coordonnées du centre de gravité du navire chargé.
- Le calcul de l'assiette et des tirants d'eau extrêmes.
- Le tirant d'eau moyen et la valeur du franc bord résiduel.
- La courbe des bras de levier de redressement GZ avec indication des échelles utilisées
- L'indication de l'angle de stabilité statique
- L'indication des angles de début d'envahissement de la cale de chargement et des autres ouvertures
- Les moments inclinant éventuels et valeurs des grandeurs visées au paragraphe 2 atteintes par le navire dans le cas de chargement étudié.

2. Critères de stabilité à l'état intact

2.1 le bras de levier de redressement (GZ) maximal devrait être à un angle d'inclinaison au moins égal à 15°; et

2.2 l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement (courbe de GZ) ne devrait pas être inférieure à 0.070 mètre-radian jusqu'à un angle de 15° lorsque le bras de levier de redressement (GZ) maximal est atteint à un angle de 15°, et à 0,055 mètre-radian jusqu'à un angle de 30° lorsque le bras de levier de redressement (GZ) maximal est atteint à un angle égal ou supérieur à 30°.

Lorsque le bras de levier de redressement (GZ) maximal est atteint à un angle compris entre 15° et 30°, l'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement correspondante devrait être : $0,055 + 0.001(30^\circ - \varphi_{\max})$ mètre-radian (φ_{\max} et l'angle d'inclinaison, en degrés, auquel la courbe des bras de levier de redressement atteint son maximum).

2.3 l'angle d'inclinaison statique dû à une charge du vent répartie uniformément égale à 540 Pa (vitesse du vent de 30 m/s) ne devrait pas être supérieur à l'angle correspondant à la moitié de la distance entre la marque d'enfoncement et le pont ; pour la condition de chargement correspondante, le levier du moment d'inclinaison dû au vent étant mesuré à partir du centre de la surface exposée au vent jusqu'à la moitié du tirant d'eau.

2.4 le bras de levier de redressement (GZ) maximal est limité à l'angle du début d'envahissement.

3. Critères de stabilité après envahissement

Lorsque le chaland est chargé au maximum jusqu'à la marque d'enfoncement (cas de chargement maximum du dossier de stabilité) et quel que soit le compartiment envahi :

- la hauteur métacentrique doit être positive,
- la ligne de flottaison ne doit pas se situer, à tout endroit, à moins de 650 mm du bord supérieur de l'hiloire de cale ou surbau de cale.

En plus des données exigées au §5, un schéma est présenté afin d'indiquer le compartiment envahi et la position de la ligne de flottaison résultante de l'envahissement de ce compartiment.

4. Vérification des caractéristiques lèges du chaland

Les caractéristiques lèges des chalands neufs sont vérifiées par une expérience de stabilité réalisée conformément au règlement du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

5. Cas des chalands construits en série

Lorsque des chalands sont construits en séries, les caractéristiques lèges des chalands « sister-ship » sont vérifiées par une pesée hydrostatique. Une attestation de déclaration du chaland tête de série et une attestation de conformité au chaland tête de série pour chaque chaland « sister-ship » sont fournies par le chantier de construction.

Article 2.08 : Compartimentage

1. Cloisonnement et répartition des compartiments :

Les chalands neufs doivent être compartimentés selon les principes suivants :

*REGLEMENT 224 - Chalands miniers de jauge brute inférieure à 500
Annexe - Arrêté n°2021-2239/GNC du 8 décembre 2021*

Mise à jour le 08/12/2021

1.1 les compartiments en avant et en arrière de la cale de chargement doivent être séparés au minimum par une cloison transversale étanche.

1.2 les cloisons étanches doivent s'élever jusqu'au pont.

1.3 Les chalands doivent à minima être équipés de doubles fonds au niveau de la cale de chargement. Ces doubles fonds doivent avoir une hauteur minimum de 300mm.

1.4 Les compartiments latéraux de part et d'autre de la cale de chargement doivent être compartimentés dans leur longueur.

1.5 La répartition des compartiments étanches et leur dimensionnement doit être tel que les critères de flottabilité énoncés au §3 du chapitre stabilité soient respectés après envahissement d'un quelconque compartiment.

2. Ouverture dans le cloisonnement :

2.1 Il ne doit exister sur les cloisons étanches ni vanne ni robinet d'écoulement débouchant directement dans les compartiments.

2.2 L'emploi de panneaux démontables, portes étanches ou tapes de trou d'hommes fixés sur le cloisonnement étanche est autorisé dans la mesure où ils constituent le seul moyen d'accès permettant l'inspection des compartiments. Leur état et leur étanchéité sont contrôlés lors des différentes inspections prévues à l'article 2.01.

Article 2.09 : Assèchement et dispositifs de renflouement

1 Assèchement :

A l'exception des dispositifs exigés ci-après, les chalands peuvent ne pas être pourvus d'autres dispositifs ou de moyens permettant d'évacuer l'eau de tous les compartiments.

Le navires remorqueur doit cependant être équipé pompe d'assèchement mobile pouvant être mise en œuvre à bord du chaland en cas d'envahissement d'un quelconque compartiment.

2. Dispositifs en renflouement :

Les compartiments en avant et en arrière des cloisons transversales de la cale de chargement, ainsi que les compartiments, latéraux sont équipés de dispositifs permettant d'injecter de l'air et de dispositifs permettant d'évacuer et/ou de pomper l'eau afin de renflouer le chaland dans le cas où celui-ci aurait sombré par envahissement d'un ou de plusieurs de ses compartiments.

Les doubles fonds qui ne sont pas équipés de dispositifs de renflouement devront être équipés de nables.

Chapitre 3

Sécurité de la navigation

Article 3.01 : Moyens de signalisation pour prévenir les abordages en mer

Les chalands remorqués entre deux sites miniers doivent être pourvus des moyens de signalisation visuels selon les principes suivants :

1. De nuit, chaque chaland doit être muni d'un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant et un autre à l'extrémité arrière. Lorsque le train de remorques est composé de plusieurs chalands, des feux blancs visibles sur tout l'horizon doivent être installés afin que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 250 mètres.

2. De jour, le dernier chaland doit être muni d'une marque biconique à l'extrémité arrière lorsque le train de remorque est inférieur à 200 mètres. Lorsque le train de remorque est supérieur à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire doit être installée à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.

Lors des opérations de chargement/déchargement dans les eaux abritées, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer les chalands ou tout au moins pour indiquer leur présence.

Article 3.02 : Radiocommunication

Un moyen de communication réversible doit être mis en place pour assurer la communication, dans toutes les situations, entre le capitaine à la passerelle du remorqueur et la personne chargée des opérations de lamanage sur le warf. Avant le début du remorquage, toutes les personnes doivent avoir quitté le chaland minier.

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.

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'évaluations 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.

ANNEXE I

**ATTESTATION DE CONFORMITE AUX DISPOSITIONS DU REGLEMENT 224 DU
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-CALEDONIE**

**STATEMENT OF COMPLIANCE IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS NEW CALEDONIAN
REGULATION 224**

Numéro de l'attestation

.....

Agissant conformément à l'article 2-§4 « chalands miniers » de la délibération 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires dans l'exercice des prérogatives de puissance publique conférées par l'Article 29 de la délibération 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires.

Acting pursuant to Article 2-§4 « Chalands Miniers » of Délibération 119/CP of New Caledonia Government, related to ship safety and in the scope of the delegated public powers conferred by the article 29 of Deliberation 119/CP of New Caledonia Government, related to ship safety.

Nom du Chaland <i>Name of barge</i>	Numéro d'immatriculation <i>Official Number</i>	Longueur HT <i>Overall length</i>	Date de construction <i>Date of built</i>

Le soussigné, expert de, Société de Classification habilitée, atteste que le chaland minier ci-dessus a fait l'objet d'interventions de la Société, à la demande de l'exploitant, pour vérifier les points suivants, qui sont conformes aux dispositions du règlement Calédonien 224.

The undersigned, surveyor to, authorized Classification Society, attests that the above mining barge has been subject to interventions by the Society, at the request of the operator, in order to verify the following items, which are in conformity with the provisions of New Caledonian regulation 224.

- Identification selon l'article 1.02 du règlement

Identification as per section 1.02 8 of regulation 224

- Résistance structurelle, selon l'article 2.02 du règlement 224

Structural strength as per section 2.02 of regulation 224

- Franc bord, selon les articles 2.03 & 2.04 du règlement 224

Free board as per section 2.03 & 2.04 of regulation 224

- Etanchéité à l'eau et aux intempéries, selon l'article 2.05 du règlement 224

Watertight integrity, as per section 2.05 of regulation 224

- Stabilité à l'état intact et après avarie selon l'article 2.07 du règlement 224

Intact & damage stability, as per section 2.07 of regulation 224

- Compartimentage, selon l'article 2.08 du règlement 224

Subdivision, as per article 2.08 os section 224

- Assèchement et dispositifs de renflouement, selon 2.09 du règlement 224

Bilge and refloating devices, as per section 2.09 of regulation 224

Dérogations accordées :

La présente Attestation est valable jusqu'au

This Statement is va/id until

Fait à / *issued at* , le / *on*

ANNEXE II
ATTESTATION DE VISITE AUX DISPOSITIONS DU REGLEMENT 224 DU GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-CALEDONIE

STATEMENT OF COMPLIANCE IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS REGULATION 224 SURVEY STATEMENT

Numéro de l'attestation

.....

Agissant conformément à l'article 2-§4 « Chalands Miniers » de la délibération 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires dans les prérogatives de puissance publique conférées par l'Article 29 de la délibération 119/CP du 26 novembre 2018 relative à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires.

Acting pursuant to Article 2-§4 « Chalands Miniers » of Délibération 119/CP of New Caledonia Government, related to ship safety and in the scope of the delegated public powers conferred by the article 29 of Délibération 119/CP of New Caledonia Government, related to ship safety.

Nom du chaland <i>Name of barge</i>	Numéro d'immatriculation <i>Official Number</i>	Longueur HT <i>Overall length</i>	Date de construction <i>Date of built</i>

Le soussigné, expert de, Société de Classification habilitée, atteste que le chaland minier ci-dessus a fait l'objet d'interventions de la Société, à la demande de l'exploitant, dans le cadre du chapitre 2, article 2.01 § 3 du règlement 224 du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

La présente Attestation est valable jusqu'au
This Statement is va/id until

Fait à / *issued at*, le / *on*