ADMINISTRATION DE
pilotage du
Pacifique

1000-1130 RUE PENDER O
VANCOUVER (C.-B.) V6E 4A4
CANADA

AVIS À L'INDUSTRIE

Date de publication : 22 octobre 2026 **Numéro de l'avis :** 03 | 2026

Objet : Lignes directrices pour les porte-conteneurs et les terminaux à conteneurs

Région géographique : Zones de pilotage obligatoire (C.-B.)

Champ d'application : Les présentes règles s'appliquent aux porte-conteneurs faisant escale aux terminaux Centerm, Vanterm, Deltaport et Fairview.

Définitions :

Charge maximale d'utilisation (CMU) : limite de charge, mesurée en tonnes (t), des accessoires d'amarrage et de remorquage d'un navire, comme les bittes, les bollards et les chaumards.

Charge de rupture minimale (CRM) : force ou charge minimale absolue, mesurée en tonnes (t), à laquelle un cordage ou un accessoire d'amarrage ou de remorquage doit pouvoir résister avant de céder ou de se rompre.

Puissance de traction au point fixe : mesure usuelle, dans le milieu maritime, de la puissance de remorquage ou de poussée d'un remorqueur. Elle est mesurée en tonnes (t) et indiquée dans le certificat de traction au point fixe du remorqueur. Pour les opérations d'accostage et d'appareillage, c'est la puissance de traction au point fixe ***soutenue***, et non maximale, qui est retenue.

Force efficace de remorquage (FER) : force minimale qu'un remorqueur doit pouvoir exercer sur un navire au moyen du câble de remorquage attaché à ce navire. La CMU des accessoires de remorquage du navire doit être égale ou supérieure à la FER requise pour l'opération prévue.

FER minimale : force efficace de remorquage (FER) totale requise, produite par plusieurs remorqueurs travaillant ensemble. Les remorqueurs qui travaillent ensemble pour produire une FER minimale devraient avoir des puissances nominales de traction au point fixe aussi semblables que possible.

Lignes directrices :

1. Accessoires du navire (bittes, bollards, chaumards)

Tous les accessoires du navire, comme les bittes, les bollards et les chaumards, doivent pouvoir être utilisés par les remorqueurs, et la structure des ponts sur lesquels ces accessoires sont installés doit aussi être conçue pour résister aux charges exercées par les remorqueurs pendant l'accostage, l'appareillage et l'escorte. Pour que des remorqueurs adaptés soient commandés et que l'opération se déroule en toute sécurité, les mesures suivantes s'appliquent :

1. Tous les exploitants de porte-conteneurs doivent fournir à l'APP un « plan d'amarrage et de remorquage » indiquant la CMU de tous les accessoires pertinents du navire (bittes, bollards, chaumards) qui pourraient servir aux opérations de remorquage.
2. Le service de répartition de l'APP veille à ce que toute réservation de pilote pour un porte-conteneurs soit accompagnée du « plan d'amarrage et de remorquage » correspondant, qui est transmis au pilote au moment de l'affectation.

1000-1130 RUE PENDER O
VANCOUVER (C.-B.) V6E 4A4
CANADA

3. Le ou les pilotes affectés à un navire examinent le « plan d'amarrage et de remorquage » fourni et le comparent aux exigences de la section 3 relatives aux remorqueurs, afin que des remorqueurs adaptés soient commandés pour l'opération.
4. Pendant l'échange d'information capitaine-pilote (MPX), le pilote informe le capitaine des charges que les remorqueurs pourraient exercer sur les accessoires du navire (bittes, bollards et chaumards) pendant l'accostage, l'appareillage ou l'escorte par remorqueur attaché.
5. Le capitaine et le pilote vérifient la CMU, l'emplacement et l'état des accessoires du navire qui serviront aux opérations de remorquage.
6. Le capitaine doit veiller à ce que les membres d'équipage fixent les câbles de remorquage sur des accessoires du navire dont la CMU est suffisante.
7. Le pilote indique aux exploitants des remorqueurs les bittes, les bollards et les chaumards à utiliser, ainsi que la méthode de fixation des câbles de remorquage.
8. Le pilote informe l'exploitant du remorqueur de toute restriction opérationnelle visant les accessoires du navire utilisés pour les opérations de remorquage.
9. Si la CMU des accessoires du navire est insuffisante, le pilote demande des remorqueurs supplémentaires afin que :
    a. la force exercée par chaque remorqueur reste dans les limites de la CMU des bittes, des bollards et des chaumards utilisés;
    b. la FER totale fournie par l'ensemble des remorqueurs soit suffisante pour l'opération prévue et atteigne la FER minimale indiquée à la section 3 ci-dessous.

2. Positionnement des portiques de quai

Des porte-conteneurs sont déjà entrés en contact avec des portiques à conteneurs pendant l'accostage et l'appareillage. L'évasement de la proue du navire, la distance de retrait des portiques par rapport au front d'accostage et l'angle d'approche peuvent tous jouer un rôle dans le risque de contact entre le navire et un portique. Pour réduire ce risque, les exigences suivantes s'appliquent à toutes les arrivées et à tous les départs de navires aux terminaux à conteneurs :

1. Les portiques doivent être arrimés à la hauteur du centre du navire au poste d'amarrage d'arrivée ou de départ, en position relevée, c'est-à-dire à l'écart de la proue et de la poupe du navire.
2. Si les flèches des portiques sont abaissées en raison d'une panne, de travaux d'entretien ou pour toute autre raison, l'APP et la BCCP doivent en être avisées bien à l'avance, avec la hauteur de la flèche au-dessus du zéro des cartes du Service hydrographique du Canada (SHC). L'APP, la BCCP, le terminal et, s'il y a lieu, l'administration portuaire déterminent conjointement si des mesures d'atténuation additionnelles sont nécessaires. Un plan d'accostage en vue de dessus, montrant la position du navire et de tous les portiques, est le moyen le plus clair de situer le navire et les portiques.
3. Les portiques en service aux postes d'amarrage adjacents devraient se trouver aussi loin que possible du navire qui arrive ou qui appareille. Si le poste d'amarrage adjacent est libre, les portiques qui s'y trouvent devraient être arrimés à la hauteur du centre du navire, en position relevée.
4. Par mesure de sécurité supplémentaire, les pilotes sont priés de faire ce qui suit :

a. Accoster le navire de façon que les portiques soient aussi près que possible du centre du navire, même si tout le front d'accostage est libre, c'est-à-dire ne pas accoster le navire avec les portiques à la proue ou à la poupe pour ensuite le déhaler jusqu'à sa position.

b. Si les portiques sont mal arrimés ou en position abaissée et qu'aucun avis préalable n'a été donné, communiquer avec le service de répartition de l'APP et s'efforcer de joindre les exploitants du terminal.

c. Faire preuve de prudence à l'égard des portiques en service à la proue ou à la poupe des navires amarrés aux postes adjacents, à l'arrivée comme au départ.

3. Exigences relatives aux remorqueurs

À la suite de nombreuses simulations et d'essais en conditions réelles menés à divers terminaux à conteneurs au cours des cinq dernières années, la BCCP, l'APP et les exploitants de terminaux ont élaboré conjointement les ensembles de remorqueurs d'accostage et d'appareillage présentés ci-dessous. Ces minimums recommandés ne priment pas sur les règles ou les directives de l'administration portuaire ou de Transports Canada.

Ensembles de remorqueurs pour Centerm et Vanterm :

Dimension du navire (LHT)	Nombre de remorqueurs ASD requis et FER minimale*	
	(arrivées)	(départs)
< 280 m	2 remorqueurs, FER de 130 t	2 remorqueurs, FER de 130 t
280,0 m à 350,0 m	2 remorqueurs, FER de 130 t ou 3 remorqueurs, FER de 195 t	2 remorqueurs, FER de 130 t
> 350 m	3 remorqueurs, FER de 210	2 remorqueurs, FER de 130 t

Ensembles de remorqueurs pour Deltaport (tribord à quai) :

Dimension du navire (LHT)	Nombre de remorqueurs ASD requis et FER minimale*	
	(arrivées)	(départs)
< 305 m	2 remorqueurs, FER de 130 t	2 remorqueurs, FER de 130 t
305,0 m à 340,0 m	3 remorqueurs, FER de 195 t	2 remorqueurs, FER de 130 t
> 340 m	4 remorqueurs, FER de 260 t	2 remorqueurs, FER de 130 t

**À la discrétion du pilote, qui peut tenir compte notamment des conditions météorologiques et environnementales, du déplacement du navire et du trafic.*

ADMINISTRATION DE
pilotage du
Pacifique

1000-1130 RUE PENDER O
VANCOUVER (C.-B.) V6E 4A4
CANADA

Ensembles de remorqueurs pour Fairview :

Consulter l'avis à l'industrie 04/2023 de l'APP

Veuillez communiquer avec l'APP à mo-om@ppa-app.gc.ca pour toute question ou demande de précision.