



2026 - AVIS DE LA VOIE MARITIME N° 3

Avis général

Cet avis annule tous les avis précédents de la Voie maritime et avis régional aux navigateurs publiés avant le 15 janvier 2026.

Le présent avis général contient les éléments suivants :

1	HEURE NORMALE DE L'EST/HEURE AVANCÉE DE L'EST	2
2	TIRANTS D'EAU	2
3	VITESSES MAXIMALES.....	2
4	INSPECTION DES NAVIRES	3
5	L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES	3
6	NAVIRE AVEC PROPULSION À ASSISTANCE VÉLIQUE	5
7	DIMENSION DES NAVIRES	5
8	COMMUNICATIONS.....	6
9	COMMUNICATIONS AUX CENTRES DE CONTÔLE DE LA CIRCULATION.....	7
10	USAGE DES ANCRES AUX ABORDS DES ÉCLUSES.....	7
11	AIDES À LA NAVIGATION	7
12	VARIATIONS DES COURANTS.....	7
13	HAUTEUR LIBRE	8
14	APPROVISIONNEMENTS OU DÉCHARGEMENT DE DÉCHETS.....	8
15	GESTION DU LEST D'EAU	8
16	DÉCLARATION DE CARGAISONS DANGEREUSES	8
17	ÉCHANGE DE PILOTES.....	9
18	SÛRETÉ AUX ÉCLUSES CANADIENNES	9
19	MANOEUVRES À L'INTÉRIEUR DES SAS D'ÉCLUSES	10
20	AMARRAGE ET LARGAGE DANS LES ÉCLUSES.....	10



1 HEURE NORMALE DE L'EST/HEURE AVANCÉE DE L'EST

Les entités de la Voie maritime utiliseront l'heure avancée de l'Est depuis l'ouverture de la navigation. On repassera à l'heure normale de l'Est à 0200 heures, le 1 novembre, 2026.

2 TIRANTS D'EAU

L'avis de la Voie maritime no 1 de 2026 définit le tirant d'eau maximum permis pour la section de Montréal au lac Ontario (MLO) et pour le canal Welland. Toute modification du tirant d'eau maximal autorisé sera communiquée dans un avis ultérieur de la Voie maritime.

Il incombe au capitaine du navire de s'assurer que son tirant d'eau n'excède pas les limites permises. Les cargos surchargés nuisent à l'ordre de passage et causent des retards aux autres navires, surtout si une partie de la cargaison doit être déchargée.

Les capitaines de navires dont les ponts sont susceptibles de s'arquer durant les grandes chaleurs doivent tenir compte de ce facteur en calculant leur tirant d'eau.

3 VITESSES MAXIMALES

Les limites de vitesse indiquées dans la colonne III du tableau des vitesses de l'annexe II, Pratiques et procédures du Manuel de la Voie maritime, seront en vigueur dès l'ouverture de la saison de navigation. Un programme de surveillance de la vitesse sera en vigueur tout au long de la saison de navigation.

Nous rappelons aux navigateurs que les vitesses seront surveillées de près pour les navires dont le tirant d'eau est supérieur à 8,00 m :

- Dans la section MLO, entre l'écluse de Saint-Lambert et l'île Saint-Nicolas.
- Dans le canal Welland, entre l'entrée supérieure de l'écluse 7 et l'ancien pont 12, afin de réduire l'érosion des berges dans cette zone.

Toute autre restriction de vitesse sera communiquée par le biais d'un avis régional à la navigation.



4 INSPECTION DES NAVIRES

Les agents doivent fournir par courriel aux inspecteurs de navires de la Voie maritime (courriels : inspecteursvm@seaway.ca et à vtc@dot.gov) un avis initial d'inspection au moins 120 heures (5 jours) avant l'arrivée du navire au point d'appel 2.

Agents et propriétaires doivent donner un avis de 24 heures au préalable d'une inspection par courriel à un centre des opérations et **une confirmation 2 heures au préalable d'une inspection** par téléphone au centre des opérations.

Un navire inspecté qui change de nom, d'immatriculation ou plus de 25% de son équipage pourrait être requis d'être inspecté avant de transiter la Voie maritime. L'agent/propriétaire doit en informer la Voie maritime afin d'éviter un délai.

Les navigateurs sont avisés de conserver une copie papier ou électronique du rapport d'inspection à la timonerie. Le rapport doit être accessible au personnel de la Voie maritime et/ou les pilotes.

Les navigateurs doivent aviser le centre des opérations de la hauteur du cargo en pontée avant d'entrer dans la Voie maritime ou au départ d'un Port ou quai.

5 L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES

Nombre d'accidents et d'incidents potentiellement dangereux sont causés par des pannes de l'équipement essentiel du navire ou encore par un équipage mal formé au fonctionnement de cet équipement.

La sécurité exige la plus stricte observation des règlements 81, 84 et 85 de la partie VII du Manuel de la Voie maritime portant sur les rapports d'accidents, les rapports de problèmes techniques et d'autres dangers par les navires transitant, ou ayant l'intention de transiter, sur la Voie maritime ;

On rappelle aux navigateurs que:

- a. Un nombre suffisant de génératrices pour l'opération normale du navire ainsi que pour l'alimentation des treuils et/ou des propulseurs d'étrave doivent être opérés en parallèle et prêts à être utilisés en tout temps.



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System ***Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent***

- b. Les alarmes de marche contraire de l'hélice, ou de pas contraire, ainsi que le système de blocage de direction contraire du moteur principal sont des dispositifs de sécurité essentiels et ils doivent toujours être en parfait état de fonctionnement.
- c. Nous avisons les navigateurs que leur unité SIA doit être opérationnelle et doivent utiliser un système d'augmentation par satellite (SBAS) lorsqu'ils transitent dans les eaux de la Voie maritime et que toute défaillance doit être immédiatement signalée au centre de contrôle du trafic de la Voie maritime le plus proche. Voir la section 20 des Pratiques et procédures du Manuel de la Voie maritime pour plus de détails sur les exigences relatives au SIA.
- d. Une erreur du gyrocompas supérieure à 2° doit être réparée avant de transiter la Voie maritime et si notée lors d'un transit, doit être réparée à la première occasion.
- e. Tous les navires se dirigeant vers la Voie maritime doivent procéder à l'essai du moteur principal en marche avant et arrière pas plus de 24 heures avant l'arrivée au point d'appel No 2 ou le point d'appel No 16. Une preuve de l'essai doit être gardée à bord;
- f. Les navigateurs sont avisés qu'ils doivent désactiver le système de limitation de la puissance du moteur ou du système de limitation de la puissance de l'arbre, ou relever toute limitation du moteur principal entre le point d'appel No 2 et Cape Vincent et ainsi que dans le canal Welland, si leur navire en est équipé.
- g. Les navigateurs sont avisés que lors de conditions hivernales, les passerelles, échelles et autres moyens d'accéder au pont doivent être libres de glace et/ou bien salés pour l'embarquement et le débarquement sécuritaire du personnel. Aussi, un membre de l'équipage doit être présent pour aider.
- h. Les navigateurs sont avisés de protéger les « amarres souples » contre les éléments afin qu'elles ne gèlent pas aux tambours d'amarrages, car cela peut entraîner une situation dangereuse pour l'équipage du navire ainsi que pour le personnel de l'écluse.
- i. Les navires équipés d'un système d'information sur les tirants d'eau (SIT) approuvé et prévoyant l'utiliser doivent se conformer aux dispositions suivantes :
 - i. Le SIT doit être allumé et l'équipage doit être formé à son utilisation. Un officier formé à l'utilisation du SIT doit être sur la passerelle.
 - ii. SIA est précis, c'est-à-dire; précision=1
 - iii. La licence du SIT doit être active.
 - iv. La liste de vérification de confirmation SIT doit être soumise et examinée par la CGVMSL.



- v. Les cartes électroniques et les cartes à hautes résolutions doivent être à jour.
- vi. Les navires doivent être équipés d'un propulseur d'étrave opérationnel.
- vii. La documentation du SIT doit être disponible pour un audit.

Si, pour une raison quelconque, le SIT, le SIA ou le propulseur d'étrave deviennent inopérants ou fonctionnent mal pendant que le navire transite à un tirant d'eau supérieur au tirant d'eau maximal autorisé en vigueur à ce moment-là, le navire doit en aviser immédiatement le centre de contrôle du trafic de la Voie maritime. La Voie maritime effectuera des audits aléatoires sur les navires équipés et autorisés à utiliser le SIT afin de vérifier les exigences du SIT, sa performance, les connaissances des utilisateurs et leur formation.

6 NAVIRE AVEC PROPULSION À ASSISTANCE VÉLIQUE

Nous avisons les navigateurs que les systèmes de propulsion à assistance vélique ne doivent pas être déployés dans les eaux de la Voie Maritime, dans la section MLO: entre le point d'appel 2 et Cape Vincent. Également pour le canal Welland entre le point d'appel 15 (Port Weller) et le point d'appel 16 (Port Colborne).

7 DIMENSION DES NAVIRES

L'architecture des navires modernes, qui prévoit l'emplacement arrière du château et du plan de propulsion, a beaucoup évolué depuis quelques années et les dimensions hors tout du château s'en trouvent généralement augmentées. En certains cas, les extrémités de la passerelle, les épontilles et les mâts d'antenne et de charge surplombent les bajoyers à la sortie des écluses et excèdent les dimensions maximales indiquées à l'annexe 1 du Manuel de la Voie maritime. Capitaines et pilotes sont priés de tenir compte de ces conditions et d'agir avec prudence à l'entrée et à la sortie des écluses en maintenant l'alignement voulu du navire afin que le navire ne touche pas et ait bien dépassé toutes les installations attenantes aux écluses.

Les Capitaines sont priés de noter que lorsque les extensions de la passerelle de navigation sont rentrées à l'intérieur pour le transit de la Voie maritime, les chaînes et / ou garde-fous amovibles doivent être de la même hauteur que les extensions de la passerelle de navigation.



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System ***Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent***

Pour les navires avec une longueur hors tout supérieure à 222.5 m, les exigences suivantes doivent être respectées :

- i. Les navires doivent posséder une étrave arrondie.
- ii. Les navires doivent être équipés de treuils à tension et relâchement automatique de puissance adéquate ainsi que des chaumards placés aux endroits approuvés.
- iii. Les navigateurs doivent se conformer aux instructions spéciales d'amarrage et aux procédures spéciales pendant les éclusages.

Une approbation préalable du plan de navire est requise pour tout navire qui excède les dimensions maximums actuelles avant que le navire soit accepté dans la Voie maritime.

Pour plus de renseignements au sujet des transits de navires aux dimensions supérieures aux dimensions maximums actuelles, veuillez-vous adresser au :

Services Maritimes
Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
202 rue Pitt
Cornwall, Ontario
Canada K6J 3P7
Tel: (450) 672-4110 ext. 2306 ou ext. 2158
Courriel: sismcmarineservices@seaway.ca

8 COMMUNICATIONS

Les communications navire-terre et navire-navire doivent emprunter les fréquences VHF prévues à cette fin, tel que souligné dans la Section 8 du document Transit des navires et leur équipement du Manuel de la Voie maritime. L'utilisation d'appareils électroniques personnels pour la communication entre navire ou avec le centre de contrôle du trafic doit être limitée au besoin seulement.

Veuillez noter que les communications avec le centre de contrôle du trafic peuvent être enregistrées pour des fins d'assurance qualité du service et de formation.

Nous rappelons aux navigateurs d'accuser réception verbalement de toutes les instructions fournies par la Voie maritime sur les canaux VHF.



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System ***Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent***

- a. Aux écluses, la communication initiale avec le navire a lieu lorsque le navire se trouve à la L/A d'entrée. Le navire doit accuser réception verbalement :
 - i. des instructions de positionnement, qu'elles soient données par le personnel de l'écluse ou par le système d'auto positionnement.
 - ii. de toutes les instructions relatives à l'amarrage mains libres (c.-à-d. ne pas utiliser les moteurs/les unités AML vont s'attacher, les unités AML sont attachées/l'éclusage va commencer, les unités AML sont détachées/vous pouvez quitter l'écluse).
- b. Aux ponts, les navires peuvent accuser réception de l'avis d'abaissement du pont une fois que le navire eut franchi celui-ci. Le navire doit également confirmer une gîte si cela est nécessaire pour le passage sous un pont basculant.

9 COMMUNICATIONS AUX CENTRES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

La sécurité et l'efficacité du contrôle de la circulation exigent que les navires communiquent toujours leur position au Centre de Contrôle approprié lorsqu'ils se trouvent **à la hauteur** du point d'appel désigné à cette fin, et rapportent leur position et intention de transit d'un port ou d'une aire de mouillage.

10 USAGE DES ANCRES AUX ABORDS DES ÉCUSES

Des générateurs de bulles d'air sous-marins sont installés aux abords de plusieurs écluses. L'emplacement de ces installations est indiqué sur les cartes marines en plus d'être affiché sur les murs d'approche. On prie les navigateurs d'éviter de se servir de leurs ancres à ces endroits, sauf en cas d'extrême urgence, afin de ne pas endommager ce matériel.

11 AIDES À LA NAVIGATION

Les navigateurs doivent éviter de se fier uniquement aux bouées quand ils naviguent dans la Voie maritime. Les bouées ne doivent être considérées qu'à titre de marques approximatives des limites du chenal et de l'emplacement d'un obstacle. Les navigateurs sont donc priés de consulter leurs cartes marines, les Avis aux Navigateurs et leurs "Instructions nautiques".

12 VARIATIONS DES COURANTS

Il est possible que si le débit du fleuve tombe à moins de 7,930 m³/s (280,000 pi³/s) la centrale hydroélectrique Moses-Saunders effectue des opérations régulatrices. Ces opérations



peuvent modifier la direction et l'intensité des courants aux environs de l'écluse d'Iroquois, du feu 46 de Copelands Cut et en aval de l'écluse Snell. Les navigateurs peuvent consulter leur signal SIA pour obtenir de l'information sur les débits, ou peuvent consulter notre site web pour les données actuelles de [débits et les modèles de courants](#).

13 HAUTEUR LIBRE

La hauteur maximale permise sur la Voie maritime, entre le point d'appel 2 et le point d'appel 16, est de 35,5 m au-dessus du niveau de l'eau.

Nous rappelons aux capitaines que lorsque le rapport d'inspection indique que les antennes et/ou mâts doivent être repliés, ceci s'applique pour toute la durée du transit.

14 APPROVISIONNEMENTS OU DÉCHARGEMENT DE DÉCHETS

Les navires autorisés à s'approvisionner ou à décharger des déchets aux écluses doivent le faire de façon sécuritaire et rapide afin de ne pas retarder les autres navires qui circulent dans le réseau. Il incombe au capitaine de s'assurer qu'il dispose d'un nombre suffisant de membres d'équipage pour servir en tout temps sur les lignes d'amarrage lorsque le navire se trouve dans le sas de l'écluse et que d'autres membres d'équipage sont disponibles pour recevoir les approvisionnements ou décharger les déchets.

Des membres d'équipage doivent être présents en tout temps à la timonerie du navire et près des radios VHF.

15 GESTION DU LEST D'EAU

Tel que décrit à la partie III, article 30 (1) et (2) du manuel de la Voie maritime, les navires doivent se conformer aux pratiques de gestion du lest d'eau pour obtenir l'autorisation de transiter par la Voie maritime.

Tout navire entrant dans la Voie maritime après avoir navigué au-delà de la zone économique exclusive doit se conformer aux pratiques de gestion du lest d'eau de la garde côtière des États-Unis selon l'article 33 du code de réglementation fédéral, partie 151, sous-partie C. De plus amples renseignements sont disponibles de la garde côtière des États-Unis, MSD Massena, au 315-769-5483.

16 DÉCLARATION DE CARGAISONS DANGEREUSES



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System ***Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent***

On rappelle aux navigateurs que tous les navires transportant des cargaisons dangereuses, telles que décrites à la Partie V (72) du Manuel de la Voie maritime, et tous les navires citernes transportant une cargaison liquide en vrac, et tous navires transportant du grain soumis à la fumigation*, doivent soumettre une copie de leur plan d'arrimage courant avant de transiter dans la Voie Maritime. (Un exemple de plan de chargement se trouve dans le manuel de la Voie maritime, Information sur le transit des navires et leur équipement, section 28)

Remarque: *Tous les navires transportant quelque quantité que ce soit de grain soumis à la fumigation doit indiquer au centre de contrôle le nom du produit chimique (fumigant) utilisé et les cales de marchandises en cause.

Les navires-citernes sur lest, non dégazés, doivent soumettre un plan d'arrimage indiquant la dernière cargaison.

Tout manquement à ces exigences pourrait entraîner des retards inutiles ou une interdiction de transit. Le plan d'arrimage ainsi que tout autre renseignement peuvent être transmis, jour et nuit, par les moyens suivants:

- St. Lambert, Quebec courriel: cdo@seaway.ca
- Massena, N.Y. courriel: vtc@dot.gov
- St. Catharines, Ontario courriel: nrerie@seaway.ca

17 ÉCHANGE DE PILOTES

Les capitaines doivent s'assurer que le changement de pilote se produit de manière sécuritaire et efficace.

18 SÛRETÉ AUX ÉCLUSES CANADIENNES

Les navigateurs sont avisés que les écluses canadiennes font l'objet d'une surveillance à distance pour la sûreté à partir du centre des opérations à l'exception de l'écluse Iroquois dans la région Maisonneuve.

a. Navires de croisière dans la Voie maritime

Le règlement sur la sûreté du transport maritime du Canada exige qu'une Déclaration de Sûreté (DDS) doive être soumise pour les interfaces impliquant les navires de croisière.



- i. Le formulaire de déclaration de sûreté se trouve à la page internet suivante :
[Déclaration de sûreté](#)
- ii. Dans le formulaire, veuillez indiquer ce qui suit sous la *Liste et description des activités*: Passage par toutes les écluses de la Voie maritime.
- iii. Une fois le formulaire de déclaration de sûreté rempli, veuillez l'envoyer à :
cdo@seaway.ca.

19 MANOEUVRES À L'INTÉRIEUR DES SAS D'ÉCLUSES

L'amarrage mains libres (AML) est installé dans toutes les écluses profondes (à l'exception de l'écluse 8 dans le canal Welland). Il faut faire preuve d'une extrême prudence lors des manœuvres à l'intérieur du sas de l'écluse pour éviter tout contact avec les unités AML. Conformément aux pratiques et procédures de la Voie maritime 40. (4) Aucun navire ne doit utiliser les propulseurs lorsqu'il passe devant une porte d'écluse ou une unité AML.

20 AMARRAGE ET LARGAGE DANS LES ÉCLUSES

a. Amarrage main libre (AML)

Le principal moyen d'amarrer les navires dans les écluses est le système d'amarrage mains libres (AML). Les navires amarrés par le système AML doivent avoir au moins un membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe de la timonerie.

b. Procédures d'éclusage pour navire sans amarre

La procédure suivante s'applique aux remorqueurs simples, les combinaisons remorqueurs/barges et les petits navires (<160m) qui ne peuvent utiliser l'amarrage mains libres (AML) et qui ont accepté d'être traités sans amarre dans les écluses canadiennes. (Veuillez noter : l'utilisation d'amarres est requise pour les éclusages montant dans les écluses 4, 5 et 6 du canal Welland.)

- i. Lorsque le navire est à la limite d'approche 2 (L/A2), l'opérateur de l'écluse communiquera avec le Capitaine/Pilote pour confirmer un éclusage sans amarre et lui indiquer sa position finale d'arrêt dans l'écluse.
- ii. Le navire doit se rendre à la position finale d'arrêt et maintenir sa position contre le mur d'amarrage de l'écluse.
- iii. Une fois que le navire est en position, l'opérateur avisera le Capitaine/Pilote que l'éclusage va débiter.
- iv. Tous les éclusages montants sans amarre seront effectués en mode d'éclusage lent.



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System *Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent*

- v. Une fois que l'extrémité sortant de l'écluse est complètement ouverte, l'opérateur avisera le Capitaine/Pilote de procéder avec sa sortie de l'écluse.

c. Éclusages avec amarres

S'il s'avère nécessaire d'utiliser des lignes d'amarrage aux écluses canadiennes équipées d'un système AML, une notification préalable indiquant ce besoin devra être fournie

- i. Si le besoin est identifié par le personnel de la Voie maritime, le contrôleur du trafic doit aviser le navire.
- ii. Si le besoin a été identifié par le navire, il doit en informer le centre de contrôle du trafic le plus tôt possible, de préférence avant d'entrer dans la section MLO ou le canal Welland, afin d'établir une heure d'arrivée optimale. Si les navires ne sont pas en mesure d'arriver à l'heure prescrite, on peut leur demander de se rendre dans une zone de mouillage désignée jusqu'à ce que des ressources soient disponibles pour amarrer le navire avec des câbles aux écluses.

Les capitaines de navires transitant dans la Voie maritime sont avisés qu'ils doivent avoir suffisamment de membres d'équipage compétents sur le pont pour manipuler correctement les amarres et les treuils pendant l'éclusage. Les marins insuffisamment formés ne doivent pas être affectés aux tâches d'éclusage.

Remarque: Il est important que les amarres soient gréées conformément au Manuel de la Voie maritime et que les instructions figurant dans le rapport d'inspection du navire soient respectées (la page 1 du rapport d'inspection doit être affichée sur la passerelle et mise à la disposition des capitaines/pilotes). Les capitaines doivent s'assurer que les membres d'équipage sont alertes et attentifs à toutes les phases de la procédure d'éclusage, car le mauvais fonctionnement des treuils d'amarrage et la manipulation négligente des amarres peuvent entraîner des blessures graves pour le personnel de l'écluse et du navire. Les capitaines sont tenus de prendre note des pratiques suivantes:

- i. Les navires descendants quittant une écluse doivent relâcher la tension sur les amarres rapidement;
- ii. Après le signal de largage, **ne pas rentrer prématurément les amarres** ; pour un éclusage descendant, attendre que l'œil du câble d'amarrage passe au-dessus du bajoyer avant de commencer à rentrer le câble d'amarrage;



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System ***Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent***

- iii. On doit s'assurer que les amarres sont bien enroulées sur les treuils afin d'éviter tout coincement ou contrecoup;
- iv. Le halage des amarres **ne doit jamais précéder le signal convenu qui doit être donné par les amarreurs** au début de l'amarrage. L'équipage du navire aura ensuite la responsabilité d'assurer le maintien de la tension voulue sur les amarres pendant le remplissage et la vidange de l'écluse;
- v. Les navires doivent rester immobiles dans l'écluse pendant toute la durée du remplissage ou de la vidange. Les treuils et le maniement des amarres doivent être bien surveillés afin d'éviter le recours au moteur ou aux propulseurs pendant l'éclusage. Il est important de s'assurer que le navire ne recule pas de façon à dépasser le symbole d'arrêt à la poupe du navire immédiatement avant sa sortie ;
- vi. Les navigateurs sont priés de noter que le feu blanc placé à chacune des extrémités des écluses canadiennes **ne doit pas être considéré** comme signal de larguer les amarres lorsqu'il s'allume. (Ce feu sert d'indicateur pour les amarreurs).

Le navire doit rester attaché jusqu'à ce que l'éclusier en charge de l'amarrage donne l'autorisation de larguer les amarres. Une fois cette autorisation reçue, les amarres doivent être relâchées et le commandant doit s'assurer qu'elles sont toutes larguées et dégagées des bollards avant de les haler à bord.

Le navire ne doit pas sortir de l'écluse à une vitesse qui ne permet pas le halage complet des amarres avant le passage des portes. L'inobservation de ces instructions peut causer des blessures aux employés et endommager le navire ou les installations de la Voie maritime.

- vii. Dans les écluses canadiennes (1 à 4, section Montréal-lac Ontario, et 1 à 7, canal Welland) les amarres arrière d'un navire montant pourront être attachées les premières si le capitaine en fait la demande au centre de contrôle approprié, à condition que la longueur hors tout du navire soit de 185 mètres ou moins (sans égard à la largeur) ou que la longueur hors tout du navire soit supérieure à 185 mètres, mais que la largeur soit de 20 mètres ou moins.

Le 18 mars 2026