

## **PARTIE 3 SERVICES DE TRAFIC MARITIME**

---

Partie 3 vise à expliquer au personnel de bord les procédures de compte rendu que doivent suivre les navires lorsqu'ils entrent ou ont l'intention d'entrer dans une zone de Services de trafic maritime (STM).

### **3.1 RESPONSABILITÉS**

Il n'est pas dans les intentions de la Garde côtière canadienne de diriger la navigation ou de faire manœuvrer les navires à partir d'une station côtière, et rien dans le présent document n'empiète sur les attributions du capitaine et sur la responsabilité qu'il a de bien manœuvrer son navire. Les renseignements donnés au capitaine n'ont pour but que de l'aider à diriger son navire en toute sécurité.

Un officier des SCTM peut, à l'égard du bâtiment faisant partie d'une catégorie réglementaire et se trouvant dans une zone Services de trafic maritime ou sur le point d'y entrer:

- a) donner au bâtiment une autorisation de mouvement lui permettant d'entrer dans cette zone, d'en sortir ou d'y naviguer;
- b) donner comme directive au capitaine, au pilote ou à la personne responsable du quart à la passerelle de fournir toute information pertinente à l'égard du navire tel que précisé dans la directive;
- c) donner comme directive au navire d'utiliser dans ses communications avec les stations côtières ou les autres stations de navires les fréquences radio précisées dans la directive;
- d) donner comme directive au navire, à l'heure à laquelle se produit un événement, entre les heures où il se produit ou avant ou après l'événement, tel que précisé dans la directive:
  - de quitter une zone STM;
  - de quitter un secteur dans une zone STM précisée dans la directive, ou de ne pas y entrer; ou
  - de se rendre à un endroit dans la zone STM précisée dans la directive, ou d'y demeurer.

Le navire, de même que le capitaine, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle, doit obéir à la directive donnée par un officier des SCTM. Toutefois, le capitaine, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle peut prendre toute mesure requise pour assurer la sécurité des personnes, du navire ou d'un autre navire.

Avant d'entrer dans une zone STM, le capitaine d'un navire doit s'assurer que l'équipement radio du navire peut recevoir et émettre les communications radio sur la fréquence appropriée pour le secteur Services de trafic maritime.

### **3.2 AUTORISATION**

Une « autorisation » constitue pour le capitaine d'un navire la permission de manœuvrer sous réserve des conditions spécifiées dans l'autorisation. L'autorisation est basée sur le rapport d'information du navire et des conditions du trafic maritime ou de la voie navigable. Une autorisation ne remplace pas l'une quelconque des autorisations prescrites par une loi ou un règlement.

Advenant que l'un des éléments sur lesquels l'autorisation est fondée se modifie au détriment de la sécurité de la navigation, l'autorisation peut être retardée ou les conditions révisées.

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant:

- a) d'entrer dans une zone de trafic STM;
- b) de commencer une manœuvre de départ;
- c) de commencer une manœuvre qui risque de compromettre la sécurité de la navigation;
- d) que le navire fasse route après s'être échoué ou arrêté à cause d'une avarie à la machine de propulsion principale ou à l'appareil à gouverner ou après avoir été impliqué dans un abordage.

### 3.3 COMMUNICATIONS

Les procédures radiotéléphoniques utilisées pour communiquer avec un centre des SCTM sont celles spécifiées par l'Union internationale des télécommunications dans le «*Manuel UIT à l'intention du Service maritime mobile et du Service mobile maritime par satellite*».

Une veille d'écoute continue doit être maintenue sur la fréquence radio du secteur STM approprié. L'équipement radio doit se trouver:

- n'importe où sur le navire, lorsque le navire est au mouillage ou amarré à une bouée;
- à proximité du poste de commandement lorsque le navire fait route.

La veille d'écoute continue peut être interrompue si un officier des Services de communications et de trafic maritimes demande au navire de communiquer avec les stations côtières et/ou les autres stations de navire sur une autre voie VHF.

Toutes les heures figurant dans les comptes rendus VHF pour les zones de trafic maritime locales doivent être indiquées en heure locale. On utilise le système de 24 heures.

Les appels concernant la sécurité de la navigation sur la voie Services de trafic maritime assignée devraient être limités au minimum, compte tenu de la sécurité et des besoins de la situation.

#### 3.3.1 Difficultés de communications

Lorsqu'un navire, pour toute raison autre qu'une panne de l'équipement radio de bord, ne peut obtenir une autorisation ou si, après avoir reçu une autorisation, il est incapable de maintenir une communication directe avec le centre des SCTM approprié, le capitaine peut néanmoins poursuivre sa route. Il doit cependant à la première occasion en informer le centre des Services de communications et de trafic maritimes approprié par les meilleurs moyens à sa disposition et obtenir l'autorisation nécessaire.

#### 3.3.2 Défectuosité de l'équipement radio du navire

En cas de panne de l'équipement radio VHF de bord qui empêche le navire d'obtenir l'autorisation requise, ou si après avoir reçu une autorisation, le navire est incapable de maintenir une communication directe avec le centre des SCTM approprié, il doit:

- a) s'il est dans un port ou à un ancrage où des réparations peuvent être faites, y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, partie 5, section 6(a); ou

- b) s'il ne se trouve pas dans un port ou à un ancrage où des réparations peuvent être faites, se rendre au port raisonnablement sûr le plus proche ou à un mouillage sur sa route et y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, partie 5, section 6(b).

### 3.3.3 Utilisation de la langue anglaise

Toutes les communications avec les centres de trafic de Seattle, Prince Rupert, Comox ou de Victoria doivent être faites dans un anglais clair et compréhensible. Au moins une personne capable d'établir une communication radio bilatérale en anglais doit se trouver sur la passerelle en tout temps dans la zone des STM coopératifs visée. Si des problèmes se posent relativement à la langue utilisée, les communications peuvent être précédées par des explications de messages figurant dans les Phrases normalisées pour les communications maritimes (SMCP) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

## 3.4 DESCRIPTION DES ZONES

### 3.4.1 Ouest du Canada

Les zones Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada comprennent toutes les eaux canadiennes sur le littoral Ouest du Canada selon les informations qui se trouvent dans les annexes sur les zones Services de trafic maritime de la présente partie et dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.

### 3.4.2 Nord canadien

La zone de Services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) comprend:

- a) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation prescrites par le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*;<sup>1</sup>
- b) les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- c) les eaux de la baie James;
- d) les eaux de la rivière Koksoak, de la baie d'Ungava à Kuujjuaq;
- e) les eaux de la baie aux Feuilles, de la baie d'Ungava à Tasiujaq;
- f) les eaux de la baie Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et les eaux du lac Baker;
- g) les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

## 3.5 APPLICATION AUX ZONES

---

<sup>1</sup> Les zones de contrôle de la sécurité couvrent les eaux côtières du Nord du Canada à l'intérieur de la zone délimitée par le 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord, le 141<sup>e</sup> méridien de longitude ouest et la limite externe de la zone économique exclusive. Cela dit, là où la frontière internationale entre le Canada et le Groenland est inférieure à 200 milles marins au large des lignes de base de la mer territoriale du Canada, la frontière internationale sera substituée à cette limite externe.

### **3.5.1 Ouest du Canada – Zone hauturière**

Pour ce qui est des zones Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada, le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* exige qu'un compte rendu soit fait au moins 24 heures avant que le navire n'entre dans une zone Services de trafic maritime en provenance du large y compris de l'Alaska, ou dès que possible quand l'heure d'arrivée prévue à cette zone Services de trafic maritime est inférieure à 24 heures après le départ du navire de son dernier port d'escale et lorsque le navire:

- a) a une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;
- b) remorque ou pousse un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute; ou
- c) transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, ou remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tels que le prescrivent les règlements suivants:
  - i) *Code international des marchandises dangereuses (IMDG)*, et
  - ii) *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

### **3.5.2 Zone du système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)**

Pour ce qui concerne la Zone du Système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* s'applique aux catégories de bâtiment suivantes:

- a) les bâtiments d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus;
- b) les bâtiments qui remorquent ou poussent un autre bâtiment lorsque les jauges brutes combinées du bâtiment et du bâtiment remorqué ou poussé sont de 500 tonneaux ou plus;
- c) les bâtiments qui transportent, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses, ou les bâtiments qui remorquent ou poussent un bâtiment qui transporte comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses.

La participation est obligatoire.

### **3.5.3 Ouest du Canada – Zones de trafic maritime locales**

Pour les navires qui se trouvent dans la zone Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada ou qui s'apprêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* s'applique:

- a) à tout navire de 20 mètres ou plus de longueur;
- b) à tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque selon le cas;
  - i) la longueur combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 45 mètres ou plus de longueur, ou
  - ii) la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de 20 mètres ou plus de longueur.

La participation est obligatoire.

Pour les navires qui se trouvent dans la zone Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada ou qui s'appêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* ne s'applique pas:

- a) aux navires qui remorquent ou poussent un bâtiment ou un objet à l'intérieur d'une aire de flottage de billes;
- b) aux yachts de plaisance qui ont moins de 30 mètres de longueur;
- c) aux bateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonneaux.

### **3.6 EXIGENCES DU RAPPORT D'INFORMATION PRÉALABLE À L'ARRIVÉE**

#### **3.6.1 Rapport STMC préalable à l'arrivée / Rapport STMC – Zone de trafic hauturier**

Le *Règlement sur les zones de trafic maritime* demande que tous les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute déposent un rapport, 24 heures avant d'entrer en eaux canadiennes à partir du large ou aussitôt que possible lorsque l'heure d'arrivée prévue du navire en eaux canadiennes est moins de 24 heures après que le navire aura quitté son dernier port d'escale. Les rapports Services de trafic maritime hauturiers peuvent être envoyés par l'une des méthodes suivantes:

Courriel: [vts.rupert@innav.gc.ca](mailto:vts.rupert@innav.gc.ca)  
Téléphone: 250-627-3071

ou sans frais via un centre des SCTM

#### **3.6.2 Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain)**

Une notification préalable de 96 heures de l'arrivée du navire, conforme au code 33 des *Règlements Fédéraux (CFR)*, partie 160 (datée du 28 février 2003), doit être déposée directement au « U.S. Coast Guard National Vessel Movement Center (NVMC) » en utilisant l'une des méthodes suivantes:

Courriel: [sans@nvmc.uscg.gov](mailto:sans@nvmc.uscg.gov)  
Téléphone: 1-800-708-9823  
Télécopieur: 1-800-547-8724

Vous trouverez le formulaire de rapport sur le site Web NVMC:  
<http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx>

#### **3.6.3 Ouest du Canada – Zone de trafic hauturier**

##### **3.6.3.1 Renseignements requis**

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) nom du capitaine du navire;
- d) position du navire;
- e) heure (UTC) à laquelle le navire est arrivé à la position;
- f) route du navire, s'il y a lieu;
- g) vitesse du navire, s'il y a lieu;

- h) conditions météorologiques existantes;
- i) heure (UTC) prévue d'entrée du navire dans la zone de Services de trafic maritime;
- j) nom de la zone Services de trafic maritime où le navire a l'intention d'entrer;
- k) destination du navire;
- l) l'heure (UTC) prévue d'arrivée du navire à destination;
- m) route que le navire a l'intention de suivre;
- n) nom du dernier port d'escale du navire;
- o) tirant d'eau du navire;
- p) toute marchandise dangereuse par classe, ou tout polluant, selon le cas, transportée à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé;
- q) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, des radars, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- r) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;
- s) nom de l'agent canadien ou américain du navire selon le cas,
- t) la date d'expiration du certificat visé à l'article VII de *la Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* ou du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, du certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac, du certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, le cas échéant, à l'égard du navire. (Ce qui suit est également demandé: le Certificat de gestion de la sécurité ISM ou l'Attestation de conformité ISM, le cas échéant, à l'égard du navire et la date d'expiration de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures de soute (connu comme un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute) s'il y en a un démis à l'égard du navire.)

### **3.6.4 Comptes rendus de zones de trafic maritime locales – Ouest du Canada**

Pour ce qui est des zones Services de trafic maritime de l'ouest du Canada, le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* exige que le capitaine transmette un compte rendu à un officier des Services de communications et de trafic maritimes conformément aux exigences suivantes:

#### **3.6.4.1 Renseignements requis**

Selon les exigences de comptes rendus, des renseignements suivants doivent être requis dans un compte rendu:

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) position du navire;
- d) heure prévue d'entrée du navire dans la zone de Services de trafic maritime;
- e) destination du navire;
- f) heure prévue d'arrivée du navire à destination;

- g) la présence de toute marchandise dangereuse, ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire qu'il remorque ou pousse;
- h) heure prévue de départ du navire de son poste d'amarrage;
- i) heure prévue d'arrivée du navire au prochain point nécessitant un compte rendu.

#### **3.6.4.2 Arrivée dans une zone**

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), b), c), d), e), f) et g) doit être transmis au moins 15 minutes avant que le navire n'entre dans une zone Services de trafic maritime.

**Exception:** Les navires qui détiennent déjà une autorisation en règle émise par ECAREG, NORDREG ou une autre zone Services de trafic maritime ne sont pas tenus de faire ce rapport.

#### **3.6.4.3 Arrivée à un point d'appel**

Lorsqu'un navire arrive à un point d'appel, il doit faire un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), c) et i).

#### **3.6.4.4 Arrivée au poste d'amarrage**

Aussitôt que possible après l'arrivée du navire à un poste d'amarrage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a) et c) doit être fait.

#### **3.6.4.5 Appareillage**

L'appareillage est défini comme étant une opération au cours de laquelle un navire quitte un poste d'amarrage et fait route en toute sécurité:

- a) immédiatement avant le début des manœuvres d'appareillage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), e), f), g) et h) doit être fait;
- b) immédiatement après la fin des manœuvres d'appareillage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a), c) et i) doit être fait.

#### **3.6.4.6 Manœuvres**

Une autorisation est requise 15 minutes avant le début de l'une ou l'autre des manœuvres suivantes:

- a) une compensation du compas;
- b) l'étalonnage et l'entretien courant des aides à la navigation;
- c) un essai en mer;
- d) une opération de dragage;
- e) la pose, l'enlèvement et l'entretien courant de câbles sous-marins, ou toute autre manœuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

Avant d'amorcer une manœuvre, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a) et c) de même qu'une description de la manœuvre prévue doit être fait. Un compte rendu décrivant la manœuvre doit être fait aussitôt que possible après la fin de la manœuvre.

#### **3.6.4.7 Changement dans les renseignements**

Un compte rendu doit être fait lorsqu'un changement important se produit dans les renseignements fournis dans tout compte rendu fait conformément au *Règlement sur les zones des services de trafic maritime*.

### 3.6.4.8 Comptes rendus inhabituels

Conformément au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* un rapport indiquant le nom du navire, sa position et une description de l'incident doit être fait dès que le capitaine a connaissance de l'une ou l'autre des situations suivantes:

- a) toute existence d'un incendie à bord d'un navire;
- b) l'implication du navire dans un abordage, un échouement ou un talonnage;
- c) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, du radar, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- d) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire dans l'eau;
- e) l'observation d'un autre navire qui semble désemparé;
- f) tout obstacle à la navigation;
- g) toute aide à la navigation défectueuse, endommagée, manquante ou déplacée;
- h) la présence de tout polluant dans l'eau;
- i) la présence d'un navire qui pourrait entraver le mouvement d'autres navires;
- j) toutes conditions météorologiques ou tout état des glaces défavorables qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation.

*Notes:*

- *Les éléments f), g) et h) ne sont pas requis si les renseignements ont déjà été promulgués dans un Avis à la navigation.*
- *Nous encourageons les navigateurs à fournir volontairement tout renseignement ayant trait aux cartes et publications qui ne sont pas à bord du navire pour que des mesures soient prises pour embarquer les articles manquants.*

### 3.6.4.9 Procédures différentes

Les traversiers et autres navires à horaires réguliers peuvent être dispensés de soumettre des comptes rendus réguliers. Une autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes de comptes rendu ne sera accordée que lorsque d'autres mesures de rechange auront été prises afin de donner les renseignements essentiels si ces procédures ou formalités sont jugées aussi sûres que celles exigées dans le Règlement.

On peut obtenir l'autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes en soumettant une demande écrite au surintendant régional des Services de communications et de trafic maritimes concerné de la Garde côtière canadienne (voir Section 1.6). Dans des circonstances autres que celles susmentionnées, on peut obtenir d'un officier des Services de communications et de trafic maritimes l'autorisation de suivre, à l'occasion ou pour une seule fois, des formalités et procédures différentes, si ces dernières sont jugées aussi sûres que celles qui sont exigées dans le Règlement.

### 3.6.5 **NORDREG – Comptes rendus de zone**

#### 3.6.5.1 **Format**

Les comptes rendus de zone NORDREG doivent être adressés à NORDREG CANADA et communiqués soit directement à NORDREG CANADA ou au centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne le plus proche. Toutes les heures indiquées dans les comptes rendus de zone NORDREG doivent être en temps universel coordonné (UTC). Le capitaine d'un navire doit s'assurer que ce type de compte rendu est fait conformément aux exigences de renseignements ci-après.

Les renseignements exigés de la part des navires sont tirés du modèle normalisé de rapport qui figure dans la résolution A.851(20) de l'*Organisation maritime internationale – Principes généraux pour les systèmes de notification des mouvements des navires et les exigences d'établissement de rapport, y compris les Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants*.

Les rapports devront commencer par le terme « NORDREG » (identificateur du système) et une abréviation de deux lettres permettant d'identifier le type de rapport, notamment:

- a) « PN », dans le cas d'un plan de navigation (SP = Sailing Plan);
- b) « RP », dans le cas d'un rapport de position (PR = Position Report);
- c) « RF », dans le cas d'un rapport final (FR = Final Report);
- d) « RD », dans le cas d'un rapport de déroutement (DR = Deviation Report).

Les rapports doivent contenir les indicatifs applicables et l'information requise conformément au Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG: Indicatifs et renseignements requis.

#### 3.6.5.2 **Contenu, heure et position géographique pour la présentation de rapports**

Les bâtiments doivent envoyer un rapport selon les modalités suivantes et fournir l'information requise conformément au Tableau 3-1 et aux indicatifs indiqués.

#### 3.6.5.3 **Lorsque le bâtiment est sur le point d'entrer dans la zone NORDREG**

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit lorsque le bâtiment est sur le point de pénétrer dans la zone NORDREG et il doit comprendre les indicatifs suivants: A, B, C ou D, E, F, G, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

*Note: Les indicatifs O, Q et T ne sont pas nécessaires lorsque le bâtiment entre dans la zone directement à partir de la zone ECAREG.*

Les bâtiments sur le point d'entrer dans la zone NORDREG devraient fournir leur plan de route 24 heures d'avance avant de pénétrer dans la zone ou dès que possible après avoir quitté un port qui se trouve à moins de 24 heures de la zone NORDREG. Cela veille à ce que les bâtiments ne subissent pas de retard en attendant l'autorisation des Services de communications et de trafic maritimes et permet aux Services de communications et de trafic maritimes d'évaluer les conditions courantes et de préparer l'information de sécurité pertinente pour le bâtiment.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Les bâtiments doivent obtenir une autorisation des SCTM avant d'entrer dans la zone NORDREG.

#### **3.6.5.4 Départ du poste d'amarrage/de mouillage**

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit plus d'une heure, mais pas plus de deux heures avant que le bâtiment ne quitte un poste à quai dans la zone NORDREG, à moins que le bâtiment ne se déplace vers un autre poste à quai dans le même port. Le rapport sur le plan de navigation doit comprendre les indicatifs suivants: A, B, C ou D, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

*Note: Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de route.*

#### **3.6.5.5 Au moment de se mettre en route après un incident**

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit immédiatement avant qu'un bâtiment fasse route dans la zone NORDREG si le bâtiment: s'est échoué, s'est arrêté en raison d'une panne des systèmes principaux de propulsion ou d'un appareil à gouverner ou a été impliqué dans un abordage. Le plan de navigation doit contenir les indicatifs suivants: A, B, C ou D, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

*Note: Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de route.*

#### **3.6.5.6 Au moment de pénétrer dans le périmètre d'une zone**

Un rapport de position (RP) doit être produit immédiatement après qu'un bâtiment entre dans la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants: A, B, C ou D, E, F et S.

#### **3.6.5.7 Tous les jours**

Un rapport de position (RP) doit être produit tous les jours à 16:00 UTC, à moins que le bâtiment ne soit en train de transmettre des renseignements LRIT. Le rapport de position doit contenir les indicatifs suivants: A, B, C ou D, E, F et S.

#### **3.6.5.8 Autres situations**

Un rapport de position (RP) doit être produit avec les indicatifs A, B, C ou D, E, F, S et X dès que possible une fois que le capitaine du bâtiment est au courant de l'une ou l'autre des circonstances ci-après:

- a) un autre bâtiment est apparemment en difficulté;
- b) il y a un obstacle à la navigation;
- c) une aide à la navigation ne fonctionne pas de manière appropriée, est endommagée, n'est plus à sa position ou est manquante;
- d) les conditions de glace ou les conditions climatiques compromettent la sécurité de la navigation;
- e) un polluant est présent dans l'eau.

#### **3.6.5.9 Arrivée au poste d'amarrage/de mouillage**

Un rapport final (RF) doit être produit à l'arrivée du bâtiment à un poste d'amarrage dans la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants: A et K.

#### **3.6.5.10 Sortie de la zone**

Un rapport final doit être produit immédiatement avant qu'un bâtiment sorte de la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants: A et K.

### **3.6.5.11 Compte rendu de déroutement**

Un rapport de déroutement (RD) doit être produit lorsque la position du bâtiment varie considérablement de la position qui était prévue d'après le compte rendu du plan de route ou lorsqu'un changement est effectué au voyage du bâtiment qui était prévu dans le plan de route. Le rapport de déroutement doit comprendre les indicatifs suivants: A, B, C ou D et les autres indicatifs figurant dans le compte rendu du plan de route si l'information correspondante a changé depuis ce compte rendu.

**Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG: Indicatifs et renseignements requis**

Indicateur	Sujet	Renseignements
A	Bâtiment	Le nom du bâtiment, le nom de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer et, le cas échéant, l'indicatif d'appel radio, le numéro d'identification du navire attribué par l'Organisation maritime internationale et le numéro d'identification du service maritime mobile (ISMM) du bâtiment.
B	Date et heure	Date et heure correspondant à la position sous l'indicatif C ou D données en Temps universel coordonné (UTC). Un groupe de six chiffres suivi de la lettre Z, les deux premiers chiffres donnant le jour du mois, les deux chiffres suivants donnant l'heure et les deux derniers chiffres donnant les minutes.
C	Position du bâtiment selon la latitude et la longitude	Un groupe de quatre chiffres donnant la latitude en degrés et minutes, suivi de la lettre N, et un groupe de cinq chiffres donnant la longitude en degrés et minutes, suivi de la lettre W.
ou D	Position du bâtiment selon le nom géographique de l'endroit	Si le bâtiment se trouve à un endroit connu, le nom de cet endroit ou, si le bâtiment se trouve à un endroit qui n'est pas connu, le nom d'un endroit connu, suivi de l'azimut vrai (trois chiffres) du bâtiment et de la distance en milles marins du bâtiment à partir de cet endroit.
E	Cap du bâtiment	Route vraie. Un groupe de trois chiffres.
F	Vitesse du bâtiment	Vitesse en nœuds. Un groupe de deux chiffres.
G	Dernier port d'escale du bâtiment	Le nom du dernier port d'escale.
H	Entrée du bâtiment dans la zone NORDREG ou de départ d'un poste d'amarrage dans cette zone	La date et l'heure estimatives de l'entrée d'un bâtiment dans la zone NORDREG ou du départ d'un poste d'amarrage dans cette zone, selon le cas. La date et l'heure exprimées de la manière prévue selon l'indicatif B et la position exprimée de la manière prévue selon l'indicatif C ou D.
I	Destination du bâtiment et heure prévue d'arrivée	Le nom de la destination, suivi de l'heure prévue d'arrivée, exprimée de la manière prévue selon l'indicatif B.
K	Sortie du bâtiment de la zone NORDREG ou arrivée du bâtiment à destination	La date et l'heure à laquelle le bâtiment sort de la zone NORDREG ou arrive à son poste d'amarrage dans cette zone. La date et l'heure de sortie de la zone NORDREG sont exprimées de la manière prévue selon l'indicatif B, et les positions de sortie ou d'arrivée sont exprimées de la manière prévue selon l'indicatif C ou D.
L	Route prévue du bâtiment	Brève description de la route prévue dans la zone NORDREG.
O	Tirant d'eau statique maximum du bâtiment	Un groupe de quatre chiffres exprimé en mètres et centimètres.
P	Cargaison du bâtiment	Brève description de la cargaison du bâtiment et de la cargaison à bord de tout bâtiment remorqué ou poussé. Cette description comprend: a) dans le cas de marchandises dangereuses, la classe et la quantité; b) dans le cas d'un polluant, l'appellation technique et la quantité.

Indicateur	Sujet	Renseignements
Q	Défectuosités, dommages et lacunes, ainsi que les circonstances qui nuisent à la navigation normale du bâtiment	Brefs détails de toute défectuosité, de tout dommage ou de toute lacune touchant le bâtiment, ses machines, son équipement ou ses cartes marines et ses publications nautiques, et toute circonstance qui nuise à la navigation normale.
S	Conditions climatiques et conditions de glace	Brève description des conditions climatiques et des conditions de glace existantes.
T	Représentant autorisé, mandataire ou propriétaire du bâtiment	Le nom et coordonnées des personnes suivantes: a) dans le cas d'un bâtiment canadien, le représentant autorisé du bâtiment; b) dans le cas d'un bâtiment étranger, le mandataire canadien ou américain de celui-ci ou son propriétaire; c) dans le cas d'une embarcation de plaisance qui n'est pas un bâtiment canadien, le propriétaire de l'embarcation de plaisance.
W	Personnes à bord du bâtiment	Nombre de personnes
X	Renseignements additionnels pour le rapport sur le plan de navigation  Renseignements devant être fournis dans un rapport de position dans certaines situations	a) Dans le cas d'un compte rendu du plan de route, les renseignements suivants: i) la quantité totale d'hydrocarbures, utilisée comme carburant ou cargaison, exprimée en mètres cubes; ii) si le propriétaire du bâtiment ou son capitaine est titulaire d'un certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique à l'égard de ce bâtiment, la date d'expiration de ce certificat et le nom de l'autorité qui a délivré le certificat; iii) la cote de glace de ce bâtiment, le cas échéant, et le nom de la société de classification qui a attribué la cote de glace; iv) si le bâtiment fait route après s'être échoué, s'être arrêté en raison d'une panne des systèmes principaux de propulsion ou d'un appareil à gouverner ou a été impliqué dans un abordage; une brève description de l'incident visé. b) Dans le cas d'un compte rendu de position requis une fois que le capitaine a été mis au courant du fait qu'un autre bâtiment est en difficulté, qu'il y avait un obstacle à la navigation; qu'une aide à la navigation ne fonctionnait pas de manière appropriée ou était endommagée, n'était plus à sa position ou était manquante; que les conditions de glace ou les conditions climatiques compromettaient la sécurité de la navigation ou qu'un polluant était présent dans l'eau – une brève description de la matière visée.

Les eaux de la baie Kugmallit et de la baie du Mackenzie sont considérées comme faisant partie de la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Un rapport final doit être transmis à NORDREG CANADA par les bâtiments naviguant vers le sud dans la baie Kugmallit vers le fleuve Mackenzie au point milliaire 1081, qui est désigné ainsi: baie Kittigazuit, livre des feux – bouée lumineuse, 1816 Mo(A) 69 24'N 133 38'W. Les bâtiments naviguant vers le nord à partir du fleuve Mackenzie vers Tuktoyaktuk ou la mer de Beaufort ou à partir de la baie Shallow doivent transmettre un rapport de plan de route à NORDREG CANADA.

## Coordonnées NORDREG

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à:

Centre des SCTM d'Iqaluit

Téléphone: 867-979-5724  
Télécopieur: 867-979-4264  
Télex (Telefax): 063-15529  
Indicatif télégraphique: NORDREG CDA  
Courriel: [iganordreg@innav.gc.ca](mailto:iganordreg@innav.gc.ca)

*En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre.*

Centre des SCTM de Prescott

Téléphone: 613-925-4471  
Télécopieur: 613-925-4519  
Télex (Telefax): 063-15529  
Indicatif télégraphique: NORDREG.CDA  
Courriel: [iganordreg@innav.gc.ca](mailto:iganordreg@innav.gc.ca)

*En opération de la fin de décembre approximativement à la mi-mai.*

### 3.6.5.12 Pour les navires se dirigeant vers un port canadien:

Rapport sur les renseignements exigés au préalable

En vertu du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), il est exigé qu'un Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) soit soumis par les navires avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Les informations concernant le format de ces rapports ainsi que les adresses où le faire parvenir se trouvent à la PARTIE 4.

## 3.7 PROCÉDURES RELATIVES AUX AVIS DE SÉCURITÉ MARITIME SUR LE FLEUVE MACKENZIE

Pour accroître la sécurité de la navigation sur le fleuve Mackenzie, des zones dangereuses ont été identifiées et des méthodes de compte rendu ont été établies pour les navires qui naviguent dans ces zones.

Les *Procédures relatives aux avis de sécurité maritime* sur le fleuve Mackenzie qui sont décrites ici-bas doivent être suivies par tous les navires qui naviguent sur le fleuve et ces derniers devraient se rapporter au centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit avant d'entrer dans l'une des zones de danger (1-10) énumérées ci-après, pendant qu'ils la traversent ou au moment de la quitter:

### 1. Du port de Wrigley jusqu'à la rivière Horn

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 0 et leur départ au point milliaire 65.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 65 et leur sortie au point milliaire 0.

### 2. Head of the Line jusqu'à Fort Simpson

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 130 et signalent leur sortie au point milliaire 205.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 205 et leur sortie au point milliaire 130.

- 
3. De Camsell Bend jusqu'à Jones Landing
    - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 282 et leur sortie au point milliaire 325.
    - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 325 et leur sortie au point milliaire 282.
  4. De Blackwater River jusqu'à la Old Fort Point
    - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 400 et leur sortie au point milliaire 480.
    - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 480 et leur sortie au point milliaire 400.
  5. Rapides de Sans Sault
    - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 620 et leur sortie au point milliaire 645.
    - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 645 et leur sortie au point milliaire 620.
  6. Rapides de Ramparts
    - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 667 et leur sortie au point milliaire 680.
    - Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 680 et leur sortie au point milliaire 667.
  7. Chenal Oniak
    - Les navires signalent leur arrivée à l'entrée du chenal Oniak à partir des chenaux suivants: chenal Middle, chenal Luker et chenal East.
    - Les navires signalent sortie du chenal Oniak vers les chenaux suivants: le chenal Middle, le chenal Luker et le chenal East.
  8. Chenal East – d'Inuvik jusqu'à Tununuk
    - Les navires descendants signalent leur arrivée à la sortie d'Inuvik et leur sortie soit à l'entrée du chenal Oniak ou au point milliaire 1040.
    - Les navires montants en direction d'Inuvik signalent leur entrée au point milliaire 1040 ou à l'entrée du chenal Oniak et signalent leur arrivée à Inuvik.
  9. Chenal Est – Kittigazuit
    - Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 1070 et leur sortie à la bouée de direction du point milliaire 1081.
    - Les navires montants signalent leur arrivée à la bouée de direction du point milliaire 1081 et leur sortie au point milliaire 1070.

10. Les navires devraient aussi signaler au centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit leur entrée et/ou leur sortie des chenaux étroits suivants du Delta de Mackenzie:

Chenaux étroits	Chenaux étroits
Chenal d'Aklavik	Rivière Peel
Rivière Rouge Arctique	Chenal Phillips
Chenal d'Husky	Chenal Schooner
Chenal de Napoiak	Chenal de Tiktalik
Chenal Neklek	Chenal d'entrée de Tuktoyaktuk
Chenal Peel	

Les navigateurs devraient également signaler, s'ils le jugent bon, leur arrivée dans tout chenal étroit du delta du Mackenzie ainsi que leur sortie.

Les navires devraient assurer une veille radio continue sur la fréquence d'urgence et d'appel de l'Ouest de l'Arctique 5803 kHz (SSB), à compter de leur arrivée au premier point de compte rendu précédant une zone de danger jusqu'à ce qu'ils signalent qu'ils sont hors de la zone de danger.

S'ils ne peuvent obtenir la communication avec le centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit sur la fréquence 5803 kHz, les navigateurs peuvent utiliser la voie VHF 16 (156.8 MHz) si elle est disponible, soit directement ou en passant par un autre navire, pour le relais possible au centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit.

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants:

- a) nom du remorqueur et nombre de chalands remorqués, et si ces derniers sont chargés ou légers;
- b) direction du voyage, c.-à-d. vers le nord, le sud, etc.;
- c) zone de danger;
- d) point milliaire;
- e) heure;
- f) remarques.

**EXEMPLE:**

Iqaluit Radio Garde côtière, ici Kitikmeot, en direction sud avec 6 chalands chargés, entrant dans la zone 6 au point milliaire 680, à 10:30 heure locale; heure prévue d'arrivée au point milliaire 660 à 1530 heure locale. Avez-vous du trafic à rapporter ?

Si la communication avec le centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit ne peut être obtenue soit directement ou en passant par un autre navire, le navire devrait transmettre sa position sur les ondes dans l'espoir qu'elle sera captée et relayée.

SCTM Iqaluit  
Téléphone: 867-979-0310  
Télécopieur: 867-979-4264  
Télex (télefax): 063-15529  
Identificateur télégraphique: NORDREG CDA  
Courriel: Iqamck01@innav.gc.ca

### 3.8 ACCORD CANADA / ÉTATS-UNIS SUR UN SYSTÈME COMMUN DE TRAFIC MARITIME

En 1979, en vertu d'un accord officiel, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont établi le système coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS) pour la région de Juan de Fuca. Cet accord a pour but de fournir un système coopératif de gestion du trafic maritime dans les eaux applicables afin d'améliorer le déplacement sécuritaire et rapide du trafic maritime tout en minimisant le risque de pollution pour le milieu marin.

#### 3.8.1 Services co-opératif de trafic maritime (CVTS)

Il est obligatoire de participer au système de trafic coordonné par les Centres de trafic de Prince Rupert, Seattle et Victoria dans les eaux territoriales du Canada et des États-Unis. La zone d'opération CVTS est délimitée comme suit: 124°40W au sud le long de la côte de l'État de Washington jusqu'à 48°00N, puis à l'ouest jusqu'à 125°15W et au nord jusqu'à 48°35'45"N. Les navires entrants doivent communiquer avec Prince Rupert trafic sur le canal VHF 74 (156,725 MHz) soit à 48°00N ou à 125°15W avant d'entrer dans la zone du dispositif de séparation du trafic. Un service d'information fournissant par exemple l'identité du navire, sa destination ou d'autres renseignements obtenus avec les rapports et capteurs de STM, est disponible sur demande en dehors de la zone de STM.

#### 3.8.2 Prince Rupert Traffic

Pour les approches de la côte Ouest à destination du détroit Juan de Fuca

Les services de trafic maritime à partir du point 124°40'00"W dans le détroit de Juan de Fuca vers l'ouest jusqu'au point 125°15'00"W, et qui coupe au sud le parallèle 48°00N à partir de la côte Ouest de l'État de Washington sont fournis par la Garde côtière canadienne au centre des Services de communications et de trafic maritimes de Prince Rupert, situé à Prince Rupert (C.-B.).

Toutes les communications doivent se faire sur la voie VHF 74 (156.725 MHz).

#### 3.8.3 Seattle Traffic

Détroit de Juan de Fuca

Les services de trafic maritime dans le secteur englobant toutes les eaux du Canada et des États-Unis à partir du méridien de longitude 124°40'00"W qui coupe les littoraux du Canada et des États-Unis puis s'oriente vers l'est en traversant le détroit Juan de Fuca, y compris toutes les eaux situées au sud et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, va jusqu'au feu du banc Hein (Hein Bank) et jusqu'à la bouée à cloche à Pointe Cattle, et au sud d'une ligne partant de l'île Patos jusqu'à la bouée lumineuse «A » à gong du banc Alden et au nord du 49° parallèle, y compris les eaux américaines entourant l'île Gulf, sont fournis par la Garde côtière des États-Unis à partir du centre Services de trafic maritime de Puget Sound situé à Seattle (WA) (Seattle Traffic).

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées sur la voie VHF 05A (156.250 MHz).

### **3.8.4 Victoria Trafic**

Détroit de Haro et approches, Passage Boundary, partie Sud du détroit de Georgia

Les services de trafic maritime dans le secteur comprenant toutes les eaux du Canada et des États-Unis au nord et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks et jusqu'à l'intersection de la frontière internationale Canada/États-Unis jusqu'au feu du banc Hein et la bouée à cloche à Pointe Cattle y compris tout le détroit de Haro, le Passage Boundary et la partie Sud du détroit de Georgia sont fournis par la Garde côtière canadienne à partir du centre des Services de communications et de trafic maritimes de Victoria situé dans la baie Patricia, C-B (Victoria Trafic).

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées sur la voie VHF 11 (156.55 MHz).

### **3.9 ZONE INTERDITE AUX NAVIRES-CITERNES**

En raison de la suppression des routes de navigation du pipeline Trans-Alaska (TAPS) pour les pétroliers, une zone d'exclusion des pétroliers (ZEP) a été établie au large de la côte du Pacifique du Canada.

Cette zone vise à confiner les pétroliers chargés à l'ouest de la limite de la zone, afin de protéger le littoral et les eaux côtières contre des risques éventuels de pollution.

La limite de la zone suit la frontière du Canada et de l'Alaska jusqu'à un point situé à environ 185 kilomètres à l'Ouest de l'île Langara, de là vers le sud à environ 117 kilomètres au sud-ouest du cap St. James, de là vers le sud-ouest jusqu'à 64 kilomètres d'Amphitrite Point et de là en direction franc est au large de cap Flattery.

La ZEP est définie comme suit:

une ligne à partir de 54°00'00"N 136°17'00"W  
de là vers 51°05'00"N 132°30'00"W  
de là vers 48°32'00"N 126°30'00"W  
de là vers 48°32'00"N 125°09'00"W

Les pétroliers du TAPS qui transportent du pétrole brut et qui naviguent le long de la côte du Pacifique sont tenus de demeurer au large de la limite de cette zone.

### **3.10 TURN POINT – SECTEUR D'EXPLOITATION PARTICULIER (SEP)**

Le SEP de Turn Point a été créé pour renforcer l'ordre dans lequel s'effectue la circulation des biens et services, le caractère prévisible, l'efficacité et la sécurité dans ce domaine, et pour réduire davantage les risques d'accidents pour les navires qui traversent les eaux frontalières du détroit Haro et le passage frontalier situé à proximité de Turn Point à Stuart Island, dans l'État de Washington.

Le SEP de Turn Point est formé des eaux canadiennes et américaines comprises dans le quadrilatère délimité par les coordonnées suivantes:

48°41.324N 123°14.245W (le feu de Turn Point, LL255/É.-U 19790);  
48°42.400N 123°13.967W;  
48°41.087N 123°17.631W (le feu de Reef Arachne, LL254.3);  
48°39.732N 123°16.438W (feu de Tom Point, LL225).

### 3.10.1 Navires visés

Les présentes procédures s'appliquent à tous les navires canadiens et américains des Services de trafic maritime se trouvant dans la zone opérationnelle de Turn Point ou qui s'en approchent à partir du Passage frontalier, au Sud du détroit Haro; et à partir du détroit Haro et faisant route vers le nord en direction du passage frontalier ou le Swanson Channel. Toutefois, elles ne s'appliquent pas aux navires faisant route vers le sud à partir du Swanson Channel.

### 3.10.2 Procédures applicables au mouvement des navires

- a) Tout participant des Services de trafic maritime qui remorque à l'arrière doit utiliser une haussière aussi courte que le permette la sécurité et avoir une bonne connaissance du métier.
- b) Tout participant des Services de trafic maritime de 100 mètres de long ou plus (longueur du navire) fera de son mieux, conformément aux usages en matière de sécurité et applicables dans l'industrie pour;
  1. Le capitaine ne doit pas entrer dans le SEP de Turn Point lorsqu'un autre navire participant de 100 mètres ou plus est déjà engagé dans le secteur d'exploitation particulier (SEP), à moins que;
    - i) Le capitaine qui suit un autre navire doit demeurer à une distance minimale de 0,5 milles marins (5 câbles) du navire qui le précède;
    - ii) Avant de rattraper un autre navire dans le SEP de Turn Point et avec l'assentiment du centre des Services de communications et de trafic maritimes de Victoria, le capitaine doit s'assurer de l'absence de toute circulation contraire et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
    - iii) Si le capitaine du navire sort du Boundary Pass et rencontre un navire entrant du détroit Haro qui se trouve déjà dans le SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a dépassé le cap vecteur du navire entrant qui a déjà amorcé son virage et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
    - iv) Si le capitaine du navire entre à partir du détroit Haro et rencontre un navire sortant du Boundary Pass qui se trouve déjà en SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a franchi une ligne de relèvement entre Turn Point et Arachne Reef et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
  2. Le capitaine doit demeurer à une distance minimale de 0,3 milles marins (3 câbles) de Turn Point.

On s'attend à ce que tous les participants des Services de trafic maritime qui s'approchent du SEP de Turn Point fassent des arrangements sécuritaires de croisement nord-sud à Monarch Head ou à Blunden Islet; et au feu Lime Kiln (LL222/É.-U.19695) ou au feu Kellett Bluff (LL229/É.-U.19720) en direction nord. Ces arrangements doivent être faits au plus tard avant d'atteindre le point d'appel 6 à Gowlland Point (LL253/É.-U.19800) en allant vers le sud et environ par le travers du feu de Danger Shoal et de la bouée Horn (É.-U.19775) en allant vers le nord.

Figure 3-1 - Système de gestion du trafic maritime coopératif Canada/États-Unis

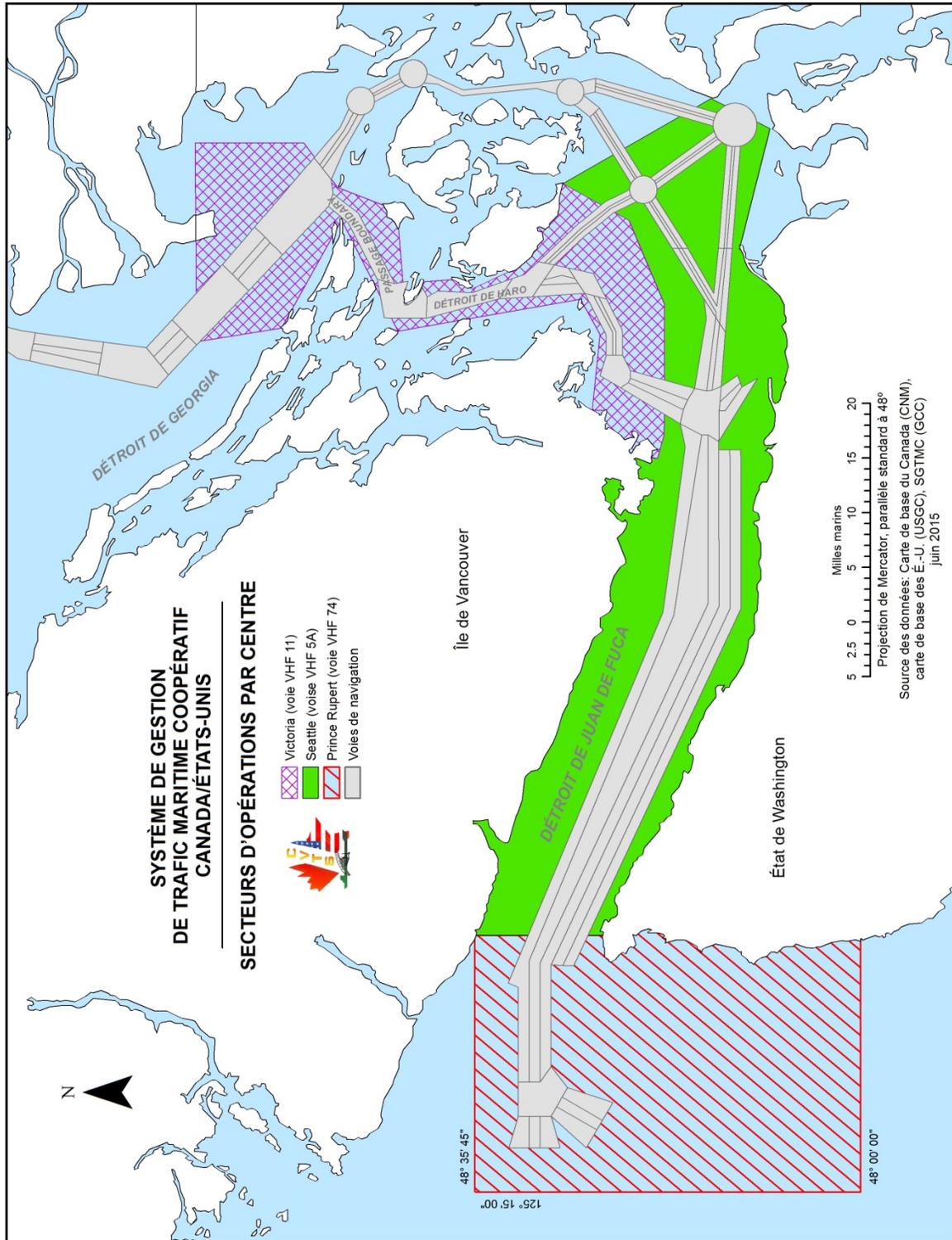
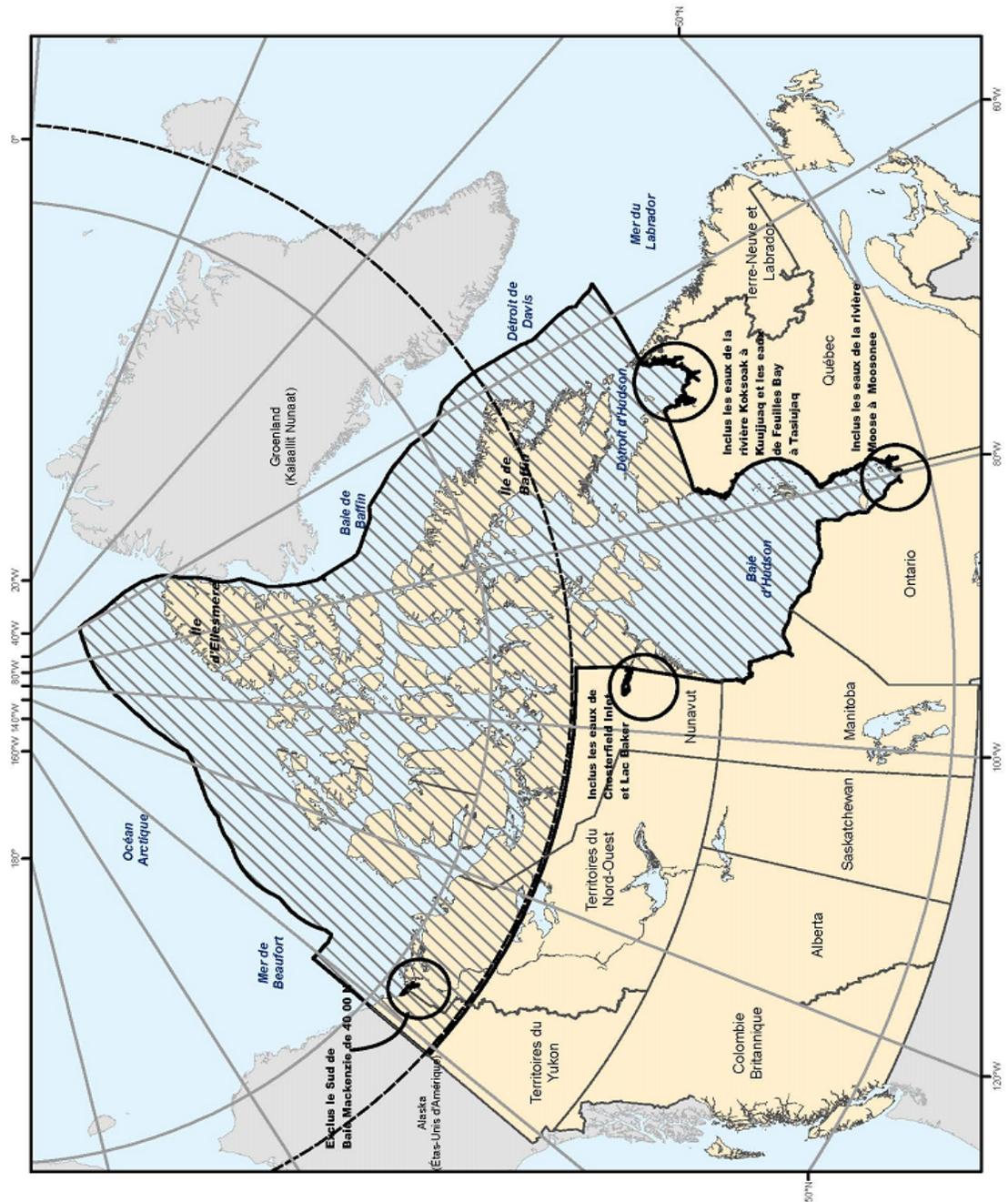


Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDERG)





**3.11 ANNEXES DES ZONES DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME****3.11.1 Prince Rupert****Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour Prince Rupert – Nord**

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à partir d'une ligne joignant le feu de Cape Caution 51°09'50"N 127°47'06"W, en passant par Mexicana Point 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W, de là jusqu'au cap Sutil à la position 50°52'34.23"N 128°37.24"W. Ensuite, suivant la ligne de côte vers le nord-ouest jusqu'à Cape Scott; une ligne tirée dans une direction de 281°(vraie) depuis la position 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à la position 50°52'00"N 129°05'00"W, en suivant une ligne tirée dans une direction de 220°(vraie) jusqu'à la limite des eaux territoriales; et de là, vers le nord en suivant la limite des eaux territoriales sur une ligne tirée de 270°(vraie), du cap Knox à l'extrémité nord-ouest de l'île Graham à la position 54°11'00"N 133°05'00"W jusqu'à la limite des eaux territoriales, mais sans inclure les eaux décrites dans le secteur 2 ou les îlots du continent et les voies extérieures de la couverture VHF.
2	Toutes les eaux canadiennes délimitées au nord par une ligne allant de Bareside Point par 53°54'12"N 130°16'31"W; de là vers Swede Point par 53°53'16"N 130°15'35"W. Puis le long du littoral de Pitt Island jusqu'à la position 53°48'03"N 129°58'31"W; de là vers la position 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W; puis vers le nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°09'38"N 129°57'37"W; de là jusqu'à la position 54°11'53"N 129°58'51"W; puis en direction nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°37'57"N 130°26'31"W; de là vers la position 54°38'02"N 130°26'31"W; puis en direction nord le long du littoral ouest de Maskelyne Island jusqu'à Maskelyne Point 54°38'55"N 130°26'42"W; de là vers Wales Point 54°42'17"N 130°28'33"W; puis vers l'ouest le long de la côte de Wales Islands à 54°42'06"N 130°31'47"W; de là en direction de la position 54°42'27"N 130°36'50"W; puis vers l'ouest le long de la frontière internationale jusqu'au feu de Cape Muzon au point 54°39'48"N 132°41'30"W; puis vers l'ouest le long du littoral de Dall Island jusqu'au feu de Pointe Cornwallis au point 54°42'12"N 132°52'17"W; puis vers le sud jusqu'à la position 54°31'23.9"N 133°12'43.2"W; puis vers le sud jusqu'à la position 54°21'02.3"N 133°22'32.9"W; puis en suivant des eaux territoriales vers le sud jusqu'à la position 54°11'00.0"N 133°28'00.0"W; de là en direction de l'est à 90°(vraie) jusqu'au Cape Knox sur Graham Island jusqu'au point 54°11'00"N 133°05'00"W; de là vers l'est le long du littoral de Graham Island jusqu'à Rose Spit au point 54°11'12.5"N 131°38'43"W; de là vers le sud-est jusqu'à Seal Rocks au point 54°00'00"N 130°47'26"W; de là vers Oval Point sur Porcher Island au point 53°56'24"N 130°43'15", et de là vers l'est, en suivant le littoral de Porcher Island jusqu'à Bareside Point.

*Remarque: Les responsables du trafic à Prince Rupert surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.*

**Tableau 3-3 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert**

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	"Prince Rupert Trafic"	11	156.55
2	"Prince Rupert Trafic"	71	156.575

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

**Tableau 3-4 - Points d'appel pour Prince Rupert - Nord**

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne du feu de Cape Caution à Mexicana Point et de là jusqu'à Cape Sutil	Une ligne de 51°09'50"N 127°47'06"W à 50°54' 51.96"N 127°59'58.04"W et jusqu'à 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W.
1B	1	Dugout Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Dugout Rocks et de Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Fitz Hugh doivent signaler leur HPA à Dugout Rocks	Une ligne joignant les positions 51°22'01.5"N 127°48'23.5"W et 51°25'04"N 127°54'16"W.
1C	1	Pearl Rocks	Une ligne reliant les positions de Pearl Rocks et l'île la plus au Sud de Sorrow Islands et de là jusqu'au Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Queen Charlotte via le Passage North doivent signaler leur HPA à Pearl Rocks.	Une ligne joignant les positions 51°22'00"N 128°00'12"W et 51°24'33"N 127°55'18"W de là vers la position 51°25'04"N 127°54'16"W.
2	1	Fog Rocks	Feu de Fog Rocks.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 51°58'21"N 127°55'02"W.
3	1	Walker Island	Feu de Walker Island / Lama Passage	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 52°05'58"N 128°06'55"W.
4	1	Barba Point	Une ligne reliant Barba Point et Boscowitz Point	Une ligne joignant les positions 52°16'11"N 127°44'55"W et 52°16'06"N 127°47'00"W.
5	1	Idol Point	Une ligne reliant les positions du feu de Idol Point jusqu'à Graven Point.	Une ligne joignant les positions 52°14'19"N 128°16'31"W et 52°15'27"N 128°13'19"W.
6	1	Freeman Point	Feu de Freeman Point. Si les navigateurs se dirigent vers le nord, ils doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Ditmars Point. Les navigateurs doivent indiquer s'ils veulent traverser Hiekish Narrows.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par 52°33'11.5"N 128°29'18"W.
7	1	Ditmars Point	Ditmars Point S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Freeman Point.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par 52°43'48"N 128°34'12"W.
8	1	Griffin Point	Feu de Griffin Point. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler de quel côté de Work Island ils veulent passer. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler s'ils vont passer dans (Hiekish Narrows).	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 53°03'56"N 128°32'54"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
9	1	Kingcome Point	Une ligne reliant les positions du feu de Kingcome Point et d'Angler Cove. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler de quel côté de Work Island ils veulent passer.	Une ligne joignant les positions 53°17'57"N 128°54'23"W et 53°18'44"N 128°53'17"W.
10	1	Money Point	Feu de Money Point. Les navigateurs se dirigeant vers Kitimat doivent signaler leur HPA au feu d'Emilia Island	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 53°22'55"N 129°09'50"W.
11	1	Sainty Point	Une ligne joignant les positions du feu de Sainty Point et de York Point. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Pitt Island.	Une ligne joignant les positions 53°22'18"N 129°18'40"W et 53°21'47"N 129°20'00"W.
12	1	Feu de Pitt Island	Feu de Pitt Island. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Sainty Point.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 53°42'00"N 129°48'38"W.
13A	Changement	Baker Inlet	Une ligne traversant Grenville Channel à partir du feu Baker Inlet.	Une ligne orientée 052° - 232° (vrai) passant par 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W.
13B	Changement	Swede Point	Une ligne traversant l'Ogden Channel et joignant Bareside Point et Swede Point.	Une ligne joignant les positions 53°54'12"N 130°16'31"W et 53°53'16"N 130°15'35"W.
14A	2	Lawyer Islands	Une ligne reliant les positions de Hunt Point et des Lawyer Islands.	Une ligne joignant les positions 54°06'11"N 130°24'54"W et 54°06'36"N 130°20'12"W.
14B	2	Genn Islands	Une ligne reliant les positions des Lawyer Islands et de Hazel Point	Une ligne joignant les positions 54°06'36"N 130°20'12"W et 54°07'03"N 130°14'39"W.
15A	2	Petrel Rock	Une ligne partant de Digby Island allant jusqu'à Kinahan Island Ouest.	Une ligne orientée 180° (vrai) à partir de 54°15'33"N 130°25'00"W; jusqu'à 54°12'30"N 130°25'00"W.
15B	2	Greentop Islet	Une ligne allant de Kinahan Island Ouest jusqu'à une position près de Greentop Islet	Une ligne joignant les positions 54°12'30"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°25'00"W.
15C	2	Holland Rock	Une ligne allant d'une position près de Greentop Islet et jusqu'à Kitson Island	Une ligne joignant les positions 54°10'40"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°19'00"W.
16	2	Lucy Islands	Une ligne allant du feu de Lucy Islands jusqu'à Tugwell Island.	Une ligne joignant les positions 54°17'46"N 130°36'25"W et 54°19'10"N 130°30'54"W.
17	2	Pillsbury Point	Une ligne joignant les positions de Pillsbury Point et de Tobey Point.	Une ligne joignant les positions 54°17'58"N 130°21'05"W et 54°17'58"N 130°22'55"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
18	2	Edye Passage	Un arc de 3 milles marins centré sur Table Point. Les navigateurs sont encouragés à signaler leur présence à l'île Gull en entrant ou sortant du passage Edye.	Un arc centré sur 54°03'49"N 130°31'55"W. Rayon de 3 milles marins à partir du relèvement 137° (vrai) du large jusqu'au relèvement 233° (vrai).
19	2	Wales Point	Une ligne reliant les positions de Wales Point jusqu'à Maskelyne Point.	Une ligne joignant les positions 54°42'17"N 130°28'33"W et 54°38'55"N 130°26'42"W.
20A	2	Butterworth Rocks	Une ligne partant du feu de Jacinto Point jusqu'au feu de Butterworth Rocks et de là jusqu'au feu de Seal Rocks. Les navigateurs doivent signaler leur route s'ils ne passent pas par le Brown Passage	Une ligne joignant les positions 54°34'47"N 131°04'30"W et 54°14'08"N 130°58'30"W de là, jusqu'à 54°00'00"N 130°47'26"W.
20B	Changement	Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Seal Rocks jusqu'à Oval Point sur Porcher Island.	Une ligne joignant les positions 54°00'00"N 130°47'26"W et 53°56'24"N 130°43'15"W.
21	Changement	Rose Spit Seal Rocks	Une ligne reliant les positions de Rose Spit et le feu de Seal Rock	Une ligne joignant les positions 54°11'12.5"N 131°38'43"W et 54°00'00"N 130°47'26"W.
22	2	Rose Spit	Une ligne allant de la position 000° (Vrai) à partir de Rose Spit jusqu'à la frontière internationale.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 54°11'12.5"N 131°38'43"W jusqu'à la frontière internationale.
23	2	Frontière internationale à Dixon Entrance	Une ligne suivant la frontière internationale entre l'Alaska, les É.-U. et la Colombie-Britannique au Canada entre le feu de Cape Muzon et de Wales Island. Les navigateurs doivent signaler si leur route passe par le Holiday Passage, le Oriflamme Passage ou Main Passage quand ils franchissent Chatham Sound.	Une ligne joignant les positions 54°39'48"N 132°41'30"W et 54°42'06"N 130°31'47"W.
24	2	Limite de zone	Une ligne allant du feu de Pointe Cornwallis, s'étendant sur un arc vers le sud-ouest en suivant la limite des eaux territoriales.	Une ligne allant de la position 54°42'12"N 132°52'17"W jusqu'à la position 54°11'00"N 133°28'34.6"W le long de la limite des eaux territoriales.
25	Changement	Cap Knox	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir du cap Knox jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir de la position 54°11'00"N 133°05'00"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
26	1	Tasu Sound	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Davidson Point jusqu'à la limite des eaux territoriales. Les navigateurs doivent signaler quand ils atteignent Davidson Point au moment où ils entrent Tasu Sound ou en sortent.	Une ligne orientée 220°(vrai) à partir de 52°44'32"N 132°06'42"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.
27	1	Cape St. James	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Cape St. James jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220°(vrai) à partir de 51°56'10"N 131°00'52"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.
28	1	McInnes Island / Cape St. James	Une ligne reliant les positions du feu de McInnes Island et du feu de Cape St. James.	Une ligne joignant les positions 52°15'42"N 128°43'13"W et 51°56'10"N 131°00'52"W.
29	1	Cape Mark McInnes Island	Une ligne allant du feu de Cape Mark jusqu'au feu de McInnes Island.	Une ligne joignant les positions 52°08'59"N 128°32'18"W et 52°15'42"N 128°43'13"W.
30	1	Bonilla Island Sandspit	Une ligne reliant les positions du feu de Bonilla Island et le radiophare aéronautique de Sandspit.	Une ligne joignant les positions 53°29'34"N 130°38'09"W et 53°15'10"N 131°48'48"W.
31	1	Lawn Point	Un arc de 3 milles marins centré sur Lawn Point.	Un arc centré sur 53°25'29.7"N 131°54'50.2"W. Rayon de 3 milles marins, à partir du relèvement 180° (vrai) du large jusqu'au relèvement 000° (vrai).
32	1	White Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Browning Entrance et du feu de Hankin Rock.	Une ligne joignant les positions 53°38'05"N 130°33'48"W et 53°42'28"N 130°24'36"W.
33	1	Duckers Islands	Une ligne reliant les positions du feu des Duckers Islands jusqu'au feu de Dupont Island. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par Squally Channel ou le Whale Channel.	Une ligne joignant les positions 52°55'31.4"N 129°11'28.5"W et 52°56'23.3"N 129°26'10.2"W.
34	1	Wilson Rock	Une ligne traversant Laredo Channel et passant par Wilson Rock.	Une ligne orientée 232° - 052° (vrai) passant par 52°40'00"N 128°57'55"W.
35	Changement	Triangle Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 50°52'00"N 129°05'00"W et 50°42'11"N 129°18'00"W.
36	Changement	Cape Scott	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Scott et de Triangle Island.	Une ligne joignant les positions 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.

Figure 3-3 - Service du trafic maritime - Prince Rupert –Nord - Secteur 1

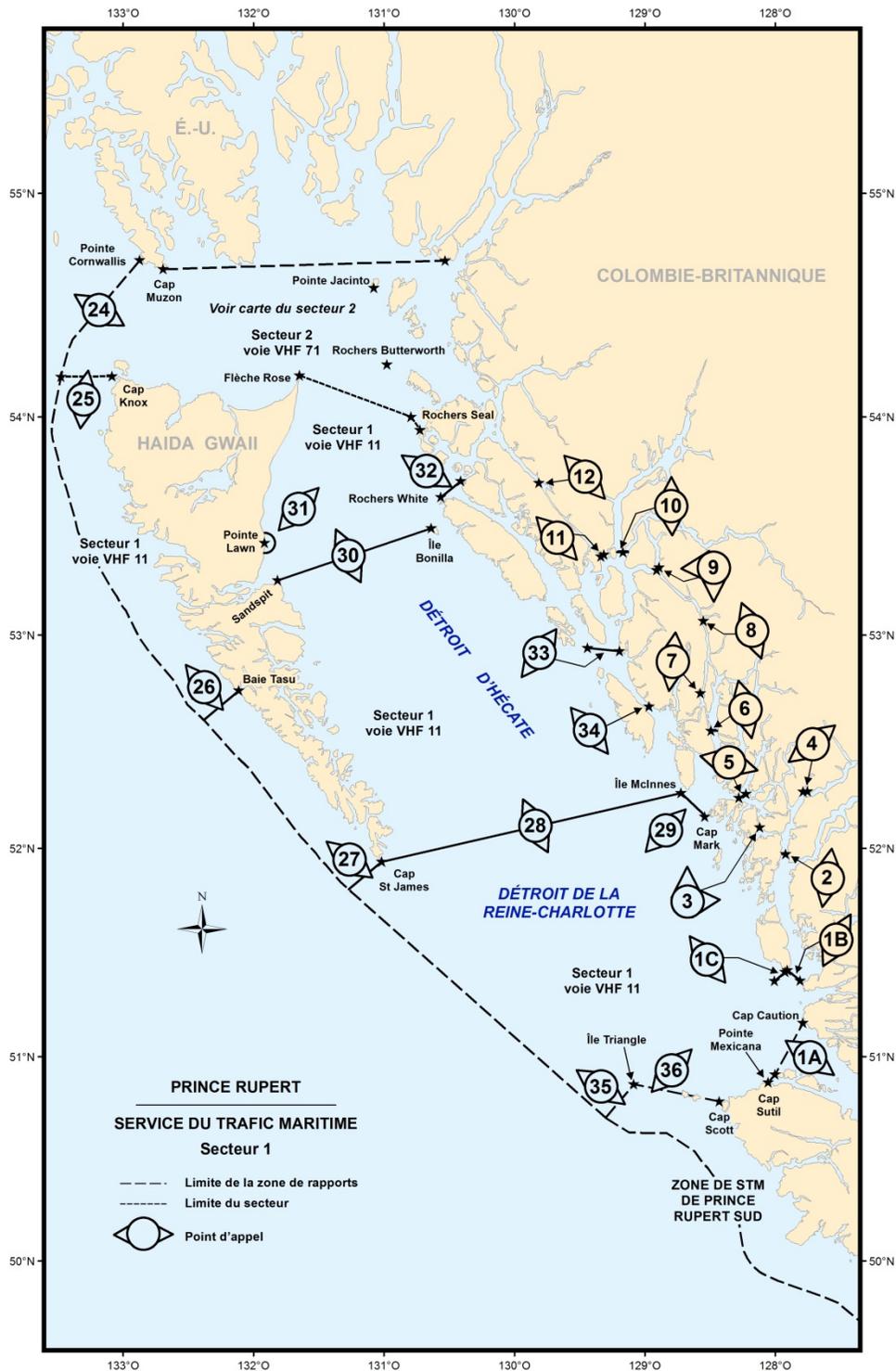
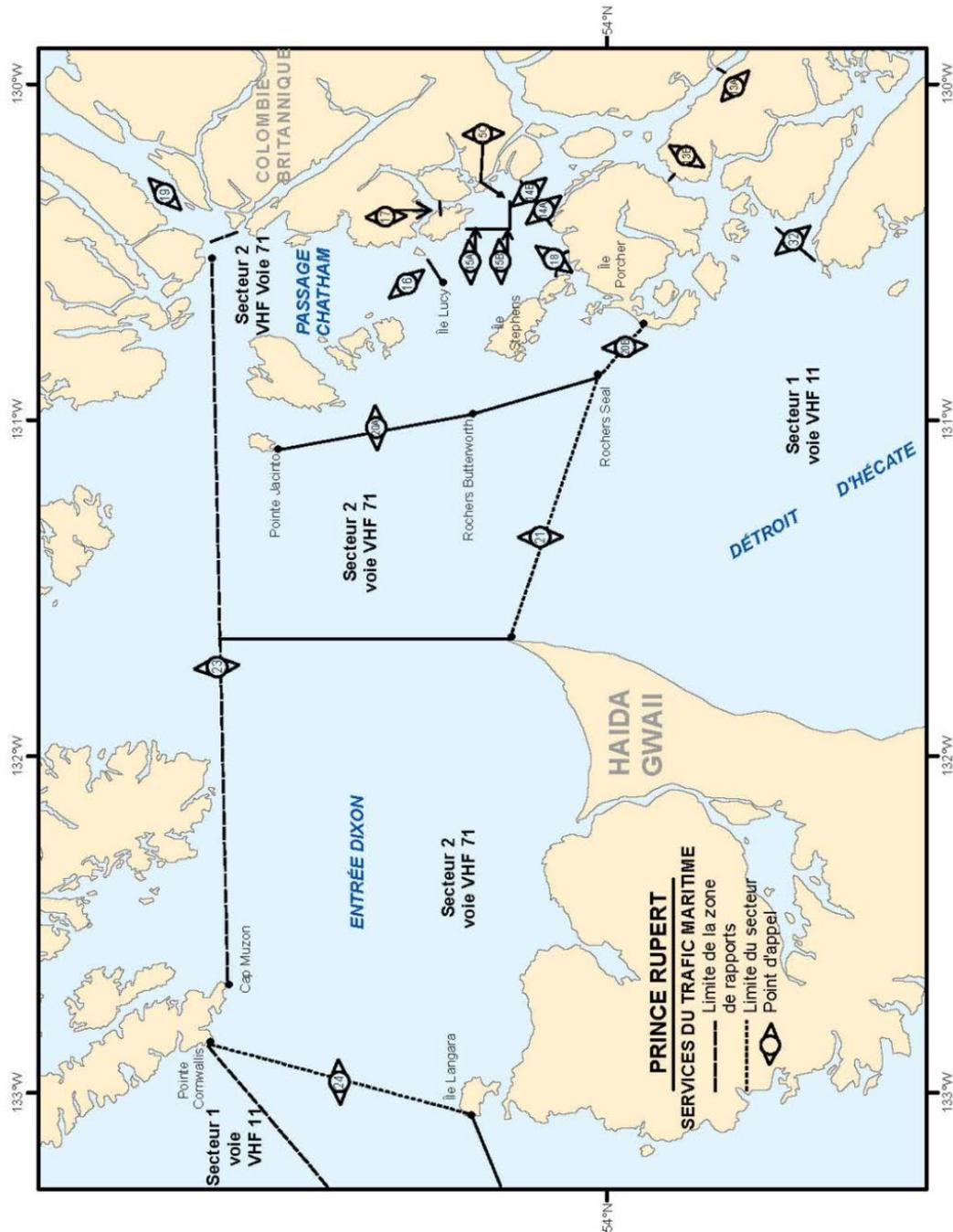


Figure 3-4 - Service du trafic maritime - Prince Rupert –Nord- Secteur 2





**Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud**

Secteur	Limites
1	En excluant les eaux des États-Unis comprises dans la partie du Système de gestion de trafic maritime coopératif Canada/États-Unis (SGTMC) administré par le Centre de trafic maritime de Prince Rupert, limitées par une ligne tracée à partir de: 48°28'36"N 124°40'00"W jusqu'à 48°34'58"N 124°40'00"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°40'00"N 124°51'00"W jusqu'à 48°40'11.5"N 124°51'29"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°43'18"N 125°05'54"W jusqu'à 48°47'16"N 125°12'59.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°53'03"N 125°04'24"W jusqu'à 48°56'00"N 125°01'50.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°56'51"N 125°00'02.5"W jusqu'à 48°57'28"N 124°59'15"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°14'27"N 124°48'46"W jusqu'à 49°14'27"N 124°50'13.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°04'13.5"N 124°51'16"W jusqu'à 49°03'20.5"N 124°51'44"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°59'03"N 124°57'54"W jusqu'à 48°58'41"N 124°59'34"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°57'19"N 125°01'50"W jusqu'à 48°57'57"N 125°04'50.5"W jusqu'à 48°59'06"N 125°09'39.5"W jusqu'à 48°58'48"N 125°10'57"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°00'59.5"N 125°18'39"W jusqu'à 49°01'54"N 125°19'26.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°55'18"N 125°30'29"W jusqu'à 48°55'18"N 125°32'06.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°05'41"N 125°53'18"W jusqu'à 49°17'03"N 126°13'44"W jusqu'à 49°23'00"N 126°32'34"W jusqu'à 49°44'57"N 126°58'54"W jusqu'à 49°51'35"N 127°08'56"W jusqu'à 49°59'49"N 127°27'06.5"W jusqu'à 50°04'48"N 127°48'47"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°13'14"N 127°47'54"W jusqu'à 50°19'28"N 127°58'26"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°21'09"N 127°59'27.5"W jusqu'à 50°26'38"N 128°02'43.5"W jusqu'à 50°28'11"N 128°06'05"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°38'23.5"N 128°19'35"W jusqu'à 50°40'15"N 128°21'40"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à 50°52'00"N 129°05'00"W de là, suivant une ligne orientée 220° (vrai) jusqu'à la limite de la mer territoriale 50°42'11"N 129°18'00"W de là, suivant la limite de la mer territoriale vers le sud-est afin de croiser la frontière internationale par 48°28'36"N 124°40'00"W de là, suivant une ligne orientée vers le nord jusqu'à la ligne du rivage canadien par 48°34'58"N 124°40'00"W.

*Remarque: Les responsables du trafic à Prince Rupert surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.*

**Tableau 3-6 - Indicateurs et fréquences pour Prince Rupert**

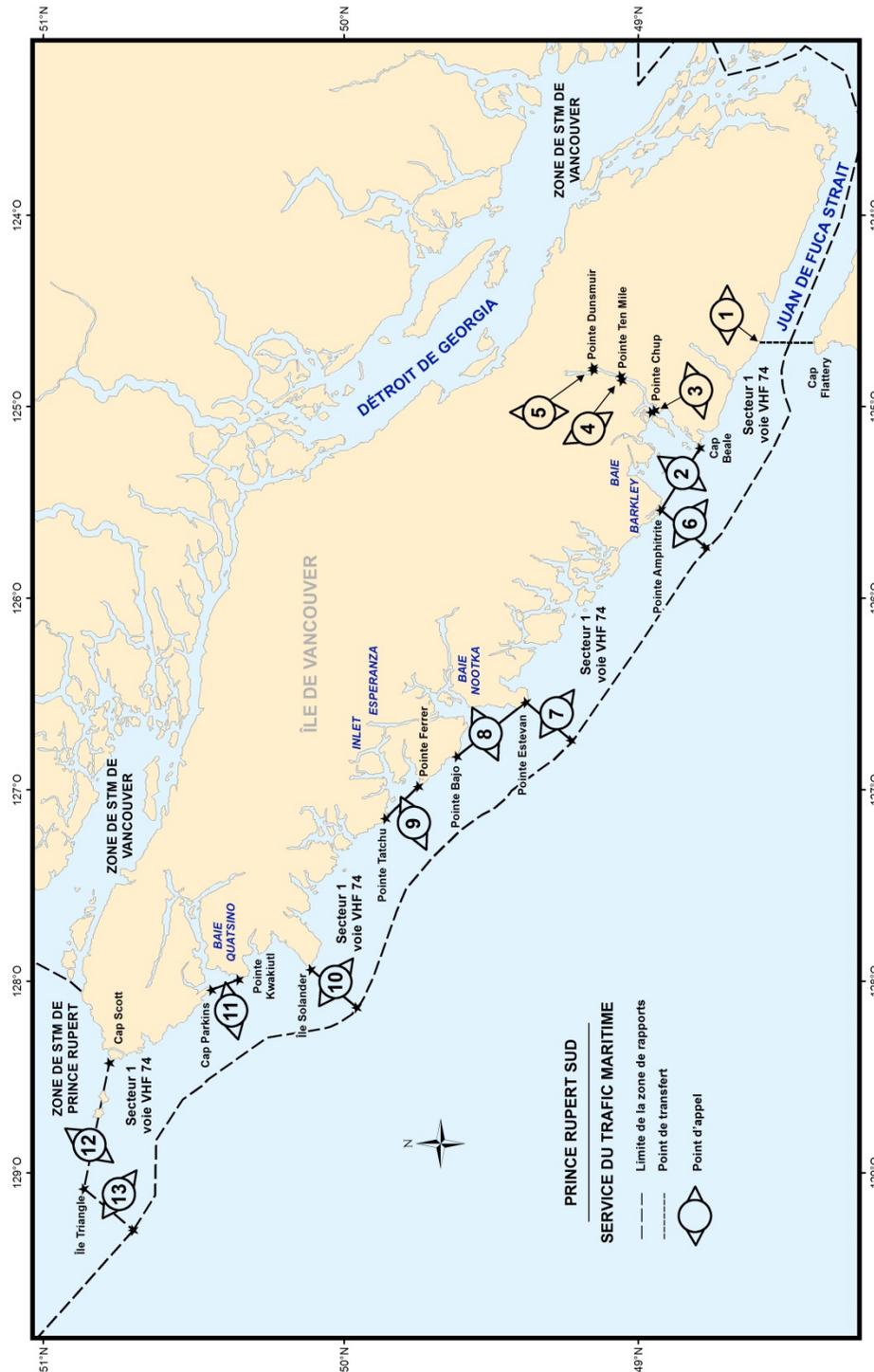
Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	"Prince Rupert Trafic"	74	156.725

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

**Tableau 3-7 - Points d'appel pour Prince Rupert - Sud**

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Limite de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40'00"W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. Administré par le Centre de trafic de Seattle et de Prince Rupert (SGTMC).	
2	1	Cape Beale	Une ligne reliant le feu de Cape Beale et le feu Amphitrite Point. Les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par Trevor Channel, Imperial Eagle Channel ou Loudoun Channel.	Une ligne joignant les positions 48°47'13"N 125°12'51"W et 48°55'17"N 125°32'23"W.
3	1	Chup Point	Une ligne reliant les positions de Chup Point et de Mutine Point.	Une ligne joignant les positions 48°57'20"N 125°01'37"W et 48°56'33"N 125°01'06"W.
4	1	Ten Mile Point	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du feu de Ten Mile Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions 49°03'34"N 124°50'22"W et 49°03'20.5"N 124°51'44"W.
5	1	Dunsmuir Point	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du feu de Dunsmuir Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions 49°09'16"N 124°48'26"W et 49°09'16"N 124°47'42"W.
6	1	Amphitrite Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Amphitrite Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 48°55'17"N 125°32'23"W et 48°46'06"N 125°44'02"W.
7	1	Estevan Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Estevan Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 49°23'00"N 126°32'32"W et 49°13'47"N 126°44'25.5"W.
8	1	Nootka Sound	Une ligne reliant les positions du feu d'Estevan Point et de Bajo Point.	Une ligne joignant les positions 9°23'00"N 126°32'32"W; et 49°37'06"N 126°49'35"W.
9	1	Esperanza Inlet	Une ligne reliant les positions de Ferrer Point et de Tatchu Point.	Une ligne joignant les positions 49°44'57"N 126°58'54"W et 49°51'35"N 127°08'56"W.
10	1	Solander Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Solander Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 50°06'40.5"N 127°56'17"W et 49°57'26"N 128°08'16"W.
11	1	Kains Island (Quatsino Sound)	Une ligne reliant les positions de Kwakiutl Point et de Cape Parkins.	Une ligne joignant les positions 50°21'09"N 127°59'27.5"W et 50°26'38"N 128°02'43.5"W.
12	1	Cape Scott Triangle Island	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du feu de Cape Scott et passant par Cox et Lanz Islands jusqu'à Triangle Island.	Une ligne joignant les positions 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.
13	1	Limite de zone	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions 50°52'00"N 129°05'00"W et 50°42'11"N 129°18'00"W.

Figure 3-5 - Service du trafic maritime – Prince Rupert – Sud – Secteur 1





**3.11.2 Victoria****Tableau 3-8 - Secteurs et limites pour Victoria**

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de et comprises à l'intérieur d'une ligne tracée à partir de la ligne du rivage de l'île Vancouver, par 48°34'58"N 124°40'00"W; vers le sud longeant le méridien de longitude 124°40'00"W, jusqu'à un point qui croise la frontière internationale; de là, suivant la frontière internationale vers l'est et le nord passant par les eaux connues sous le nom de détroit Juan de Fuca, détroit Haro Strait, Boundary Passage, et détroit de Georgie, jusqu'à un point qui croise le littoral canadien, par 49°00'00"N 123°05'20"W; de là, jusqu'au feu de Roberts Bank, par 49°05'16"N 123°18'31.5"W; de là, jusqu'au feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; de là, jusqu'au feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans une direction de 270°(vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303°(vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à une ligne joignant le feu de la Reception Point, par 49°28'15.9"N 123°53'12"W; au feu de Merry Island, par 49°28'03.5"N 123°54'40"W; au feu de Ballenas Island, par 49°21'02"N 124°09'32"W; à Cottam Point, par 49°18'57"N 124°12'45"W.
2	Toutes les eaux canadiennes du bras Sud ou bras principal du fleuve Fraser à l'est du feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; jusqu'à une ligne orientée 090°(vrai) à partir de Shoal Point, par 49°11'45"N 122°54'51"W, jusqu'à la rive sud opposée.
3	Toutes les eaux canadiennes comprises au nord et à l'est d'une ligne tracée à partir du feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans direction de 270°(vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à la position 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303° (vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; y compris toutes les eaux de Howe Sound et de Burrard Inlet.
4	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à partir d'une ligne joignant le feu de Cape Caution 51°09'50"N 127°47'06"W, en passant par Mexicana Point 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W, de là jusqu'au cap Sutil à la position 50°52'34.23"N 128°37.24"W. Ensuite, suivant la ligne de côte vers le nord-ouest jusqu'à Cape Scott; une ligne tirée dans une direction de 281 (vraie) depuis la position 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à la position 50°52'00"N 129°05'00"W, en suivant une ligne tirée dans une direction de 220 (vraie) jusqu'à la limite des eaux territoriales; de là, jusqu'à la frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique, mais sans inclure les eaux décrites dans le secteur 2 ou les îlots du continent et les voies extérieure de la couverture VHF.

*Remarque: Les responsables du trafic à Seattle, Victoria et Vancouver surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique. Les responsables du trafic à Comox surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.*

**Tableau 3-9 - Indicatifs et fréquences pour Victoria**

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	"Seattle Traffic" (Points d'appel 1, 3, 5 et 8)	05A	156.25
1	"Victoria Traffic"	11	156.55
2	"Victoria Traffic"	74	156.725
3	"Victoria Traffic"	12	156.6
4	"Comox Traffic"	71	156.575

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

### 3.11.2.1 Procédures spéciales

#### Navires sortant de Brotchie Ledge

On demande aux pilotes d'aviser le Centre de trafic maritime de Victoria (Victoria Trafic) de l'HPA des navires sortants à Race Rocks, quand cela est possible.

#### Point Grey / Point Atkinson

Les navires qui arrivent communiqueront quand ils atteindront une ligne joignant les positions de Point Grey et Point Atkinson et signaleront leur HAP à First Narrows. (Le Centre de trafic maritime de Vancouver (Vancouver Trafic) répondra uniquement s'il doit signaler la présence de trafic.)

**Tableau 3-10 - Points d'appel pour Victoria**

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	Changement	Limited de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40 00W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Prince Rupert (CVTS).	Une ligne joignant les positions et 48°28'36"N 124°40'00"W et 48°34'58"N 124°40'00"W
3	Changement	Race Rocks	Une ligne orientée 090° -270° (Vrai) passant par le feu de Race Rocks. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°17'54"N 123°31'54"W.
4	1	Bouée «VH»	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) passant par la bouée «VH».	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 48°22'32"N 123°23'29"W.
5	Changement	Hein Bank	Une ligne joignant les positions du feu de Hein Bank et les positions du feu de Cattle Point, et de San Juan Island. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions 48°22'00"N 123°02'01"W et 48°27'03"N 122°57'45"W.
6	1	Turn Point	3 milles marins avant d'atteindre le feu de Turn Point.	Un cercle dont le centre est situé à la position 48°41'20"N 123°14'10"W Rayon de 3 milles marins.
7	1	East Point	Une ligne joignant les positions du feu d'East Point, de Saturna Island et du feu de Patos Island. Les navigateurs sont encouragés à se rapporter à 3 milles marins du feu East Point lorsqu'ils entrent ou sortent de Boundary Pass.	Une ligne joignant les positions 48°47'00"N 123°02'42"W et 48°47'24"N 122°58'13"W.
8	Changement	Patos Island	Une ligne joignant le feu de Patos Island et le feu Alden Bank et une bouée à gong «A» Administré par le Centre de trafic de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions 48°47'24"N 122°58'13"W et 48°50'24"N 122°52'32"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
9	1	Portlock Point	À Portlock Point.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°49'41"N 123°21'02"W.
10	1	Peile Point	Au feu de Peile Point.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par la position 48°51'00"N 123°24'14"W.
11	1	Active Pass	Aux abords du détroit de Georgia, 3 milles marins au nord-est du feu de Georgina Point. Entrée dans le détroit de Georgia après avoir l'autorisation de franchir l'Active Pass.	Un arc dont le centre est situé à la position 48°52'24.5"N 123°17'24.5"W. Rayon de 3 milles marins.
12	Changement	Sandheads	Au feu de Sandheads.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23"N 123°18'04"W.
12A	2	Woodward Island (Forêt de l'État)	Au feu de Woodward Island à l'extrémité nord-est de l'île.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23.5"N 123°07'29.5"W.
12B	2	La Farge	À l'usine de Ciments La Farge.	Une ligne orientée 157° - 337° (vrai) passant par la position 49°09'16.5"N 123°00'15"W.
12C	Changement	Shoal Point Limite de la Zone	À Shoal Point. Limite du secteur 2 – Victoria Trafic.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) passant par la position 49°11'45"N 122°54'51"W.
13	1	Porlier Pass Ouest	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs du rocher Virago L.F.289.3 à la position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350° (vrai) jusqu'à 130° (vrai).
14	1	Porlier Pass Est	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs de Virago Rock L.F. 289.3 à position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180° (vrai) - 265°(vrai).
15A	Changement	Iona	Une ligne franc sud du feu du brise-lames Iona croisant la ligne formée avec le Cape Roger Curtis (15B).	Une ligne joignant les positions 49°12'18"N 123°15'50"W et 49°12'18"N 123°25'53"W.
15B	Changement	Cape Roger Curtis	Une ligne franc sud de Cape Roger Curtis croisant la ligne formée avec le feu du brise-lames Iona (15A).	Une ligne joignant les positions 49°12'18"N 123°25'53"W et 49°20'24"N 123°25'53"W.
15C	Changement	Gower Point	Une ligne joignant les positions du Cape Roger Curtis et de Gower Point.	Une ligne joignant les positions 49°20'24"N 123°25'53"W et 49°23'01"N 123°32'06"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
16	3	Halkett Point	Une ligne joignant les positions de Halkett Point et le continent à un point au sud de la Lions Bay.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) à partir de 49°26'43"N 123°19'12"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
17	3	Grace Island	Une ligne joignant les positions du feu de Grace Island et le continent à l'extrémité sud de Langdale.	Une ligne orientée 090° - 270°(vrai) à partir de 49°25'50"N 123°26'48"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
18	3	Cowan Point Point Atkinson	Une ligne joignant les positions du feu de Cowan Point sur Bowen Island et du feu de Point Atkinson sur le continent.	Une ligne joignant les positions 49°20'08.5"N 123°21'34.5"W et 49°19'50"N 123°15'48"W.
19	3	Dundarave	2 milles marins à l'ouest du pont Lions Gate. Seuls les navigateurs faisant route vers l'est ont à communiquer leur position.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la bouée "QB" 49°19'02.5"N 123°12'00"W.
20	3	Vanterm	Une ligne joignant les positions à l'extrémité ouest des Vancouver Ocean Terminals et l'extrémité est de la cale sèche de la société Burrard Yarrows Corporation. Les navires qui partent recevront les informations de trafic de First Narrows à Vanterm (point d'appel 20). Les navires partant à l'ouest du point d'appel 20 recevront les informations de trafic de First Narrows au moment du départ. Les navires à la sortie doivent signaler leur position quand ils atteignent Burnaby Shoal. Les informations sur le trafic maritime à jour seront émises au besoin.	Une ligne orientée 358° - 178° (vrai) joignant les positions 49°17'23"N 123°04'33"W et 49°18'21"N 123°04'37"W.
21	3	Berry Point	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) à partir du feu de Berry Point et croisant le littoral nord sur la rive opposée. Seuls les navigateurs faisant route vers l'ouest doivent signaler leur HPA.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) à partir de la position 49°17'43"N 122°59'09"W.
22	3	Roche Point	Au feu de Roche Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 49°18'02.5"N 122°57'17"W.
23	1	Entrance Island Five Fingers Island	Une ligne joignant les positions du feu d'Entrance Island et de Five Fingers Island.	Une ligne joignant les positions 49°12'34"N 123°48'25"W et 49°13'53"N 123°54'52"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
24	Changement	Ballenas Island Merry Island Welcome Passage	Une ligne joignant les positions du feu de Ballenas Island et du feu de Merry's Island; de là jusqu'au feu de Reception Point. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent indiquer si leur route passe par le détroit Malaspina via Pointe Epsom ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, Ouest de Sisters Island ou Ballenas Channel.	Une ligne joignant les positions 49°28'15.9"N 123°53'12"W et 49°28'03.5"N 123°54'40"W et 49°21'02"N 124°09'32"W, et 49°18'57"N 124°12'45"W.
25	4	Cape Lazo Powell River	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Lazo et le brise-lames de Powell River et le feu de South Entrance. Lorsqu'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent indiquer si leur route traverse le détroit Malaspina via Pointe Epsom ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, Ouest de Sisters Island ou Ballenas Channel.	Une ligne joignant les positions 49°42'24.5"N 124°51'41.5"W et 49°51'36.9"N 124°33'05.7"W.
26	4	Cape Mudge	Au feu de Cape Mudge. S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et pour le feu de Maud Island.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 49°59'56"N 125°11'38"W.
27	4	Île Steep	Au feu de Steep Island. S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.	Une ligne orientée 050° - 230° (vrai) passant par 50°04'45"N 125°15'06"W.
28	4	Separation Head	À Separation Head. S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°10'51"N 125°21'02"W.
29	4	Cinque Island	Feu de Cinque Island. S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et pour le feu de Maud Island.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°17'44"N 125°23'59.5"W.
30	4	Ripple Point	Feu de Ripple Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'05"N 125°34'42"W.
31	4	Vansittart Point	Feu de Vansittart Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'37"N 125°44'31"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
32	4	Fanny Island	Feu de Fanny Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°27'13"N 125°59'30"W.
33	4	Feu de Boat Bay	Feu de Boat Bay.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°31'11"N 126°34'37"W.
34	4	Lizard Point	Feu de Lizard Point. Si les navigateurs font route vers le nord à Lizard Point, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°40'17.5"N 126°53'36"W.
35	4	Lewis Point	Feu de Lewis Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°33'07"N 126°51'10"W.
36	4	Pulteney Point	3 milles marins au nord du feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le sud, ils doivent appeler 3 milles marins avant le feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent appeler au feu Pulteney Point et doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Un arc dont le centre est situé à la position 50°37'51"N 127°09'12"W. Rayon de 3 milles marins.
37	4	Doyle Island	Feu de Doyle Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°48'20"N 127°27'32"W.
38	4	Pine Island	Feu de Pine Island.	Une ligne orientée 045° - 225°(vrai) passant par 50°58'33"N 127°43'35"W.
39	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Caution et Mexicana Point; de là, jusqu'au cap Sutil. Si les navigateurs font route vers le sud à Cape Caution, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Scott Channel, Goletas Channel (Nahwitti Bar), Gordon Channel (Pine Island), Bolivar Passage, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne joignant les positions 51°09'50"N 127°47'06"W; 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W et 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W.

Figure 3-6 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 1

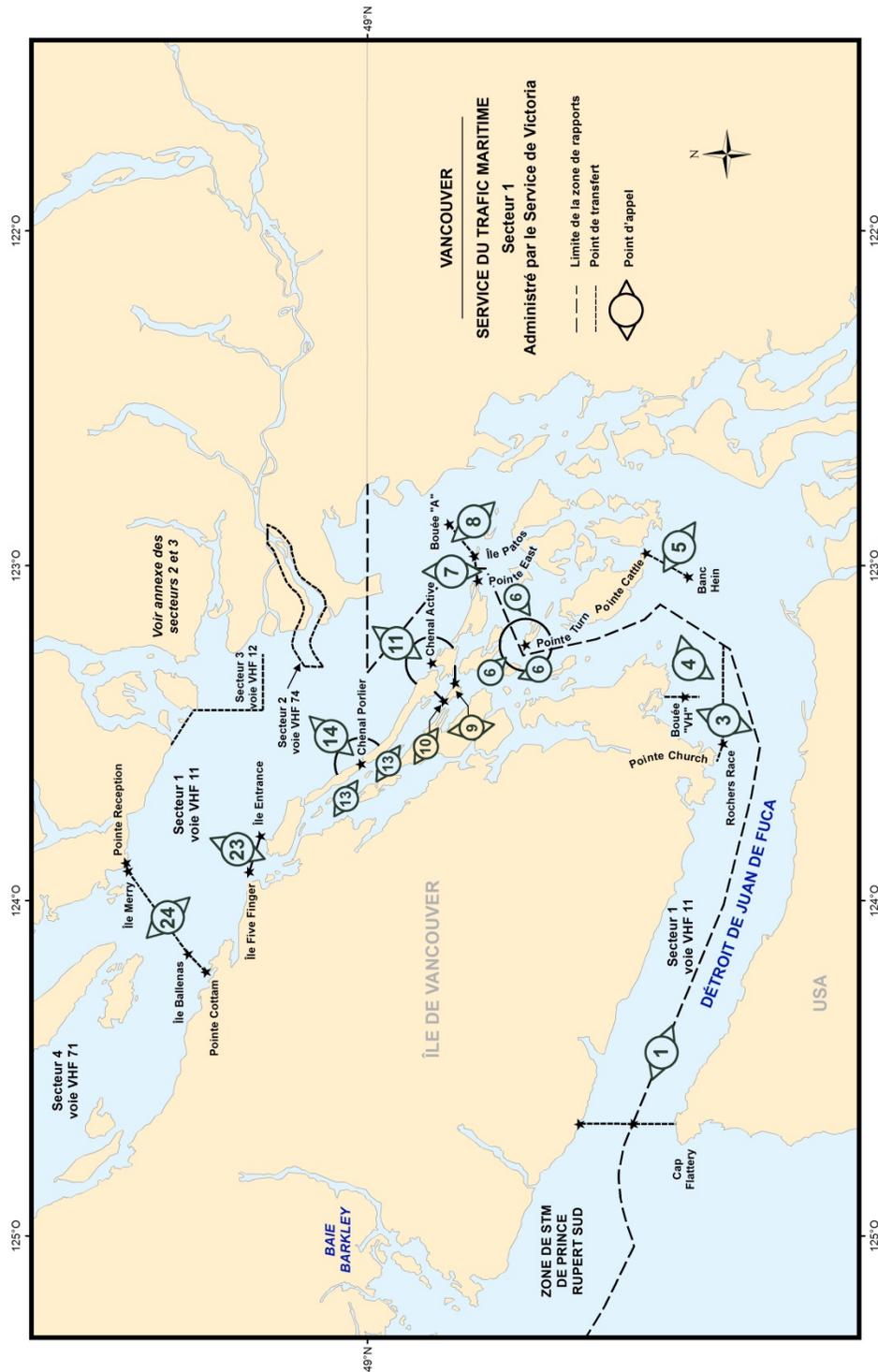


Figure 3-7 - Service de trafic maritime - Vancouver - Secteur 2 et 3

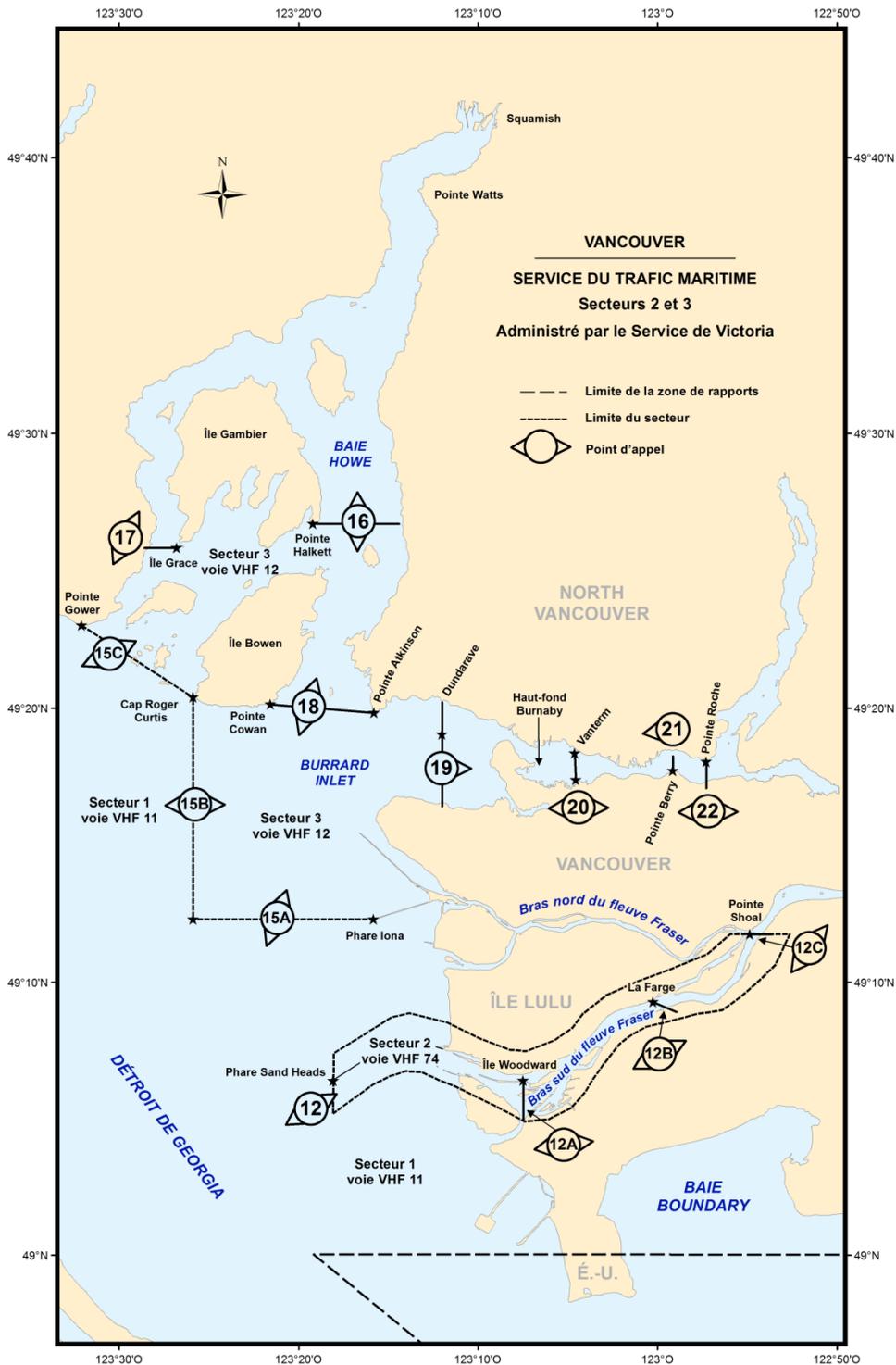


Figure 3-8 - Service de trafic maritime - Vancouver - Secteur 4

